



HAL
open science

La notion de "navire arrivé" : la mise à disposition du navire à l'affrèteur dans l'affrètement maritime au voyage

Jean-Louis Ducharne

► **To cite this version:**

Jean-Louis Ducharne. La notion de "navire arrivé" : la mise à disposition du navire à l'affrèteur dans l'affrètement maritime au voyage. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2022. Français. NNT : 2022PA01D009 . tel-04008008

HAL Id: tel-04008008

<https://theses.hal.science/tel-04008008>

Submitted on 28 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ PARIS 1 – PANTHÉON SORBONNE

Ecole de droit de la Sorbonne

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR EN DROIT DE L'UNIVERSITÉ PARIS 1 – PANTHÉON SORBONNE

Spécialité : Droit maritime

LA NOTION DE « NAVIRE ARRIVÉ »

**LA MISE À DISPOSITION DU NAVIRE À L'AFFRÈTEUR
DANS L'AFFRÈTEMENT MARITIME AU VOYAGE**

Présentée et soutenue publiquement par

Jean-Louis DUCHARNE

Le 09/02/2022

Sous la direction de

M. le Professeur Philippe DELEBECQUE

Professeur à l'Ecole de droit de la Sorbonne

JURY

Pierre BONASSIES

Professeur émérite à l'Université d'Aix-Marseille

Philippe DELEBECQUE

Professeur à l'Université de Paris I, Directeur de la recherche

Cyril BLOCH

Professeur à l'Université d'Aix-Marseille, Directeur du CDMT

Martin NDEDE

Professeur à l'Université de Nantes, expert auprès des Nations Unies

Patrick SIMON

Docteur en droit, Avocat à la Cour

Philippe BOISSON,

Docteur en droit, Arbitre à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)

Résumé

Un navire est un « navire arrivé », lorsqu'il est parvenu au port ou lieu de chargement (ou de déchargement) contractuellement désigné par l'affréteur, et s'y trouve prêt en tous points à être mis à la disposition de celui-ci pour charger ou décharger la cargaison. La notification officielle par le fréteur à l'affréteur de cette mise effective et immédiate à disposition du navire (*Notice of readiness*), qui doit être faite conformément aux modalités d'envoi convenues, déclenche le début du décompte du temps de planche déterminé à la charte-partie.

Lorsque le navire devient un « navire arrivé », la première des quatre phases de l'exécution de l'affrètement au voyage sera réalisée, phase qui sera suivie par les opérations de chargement de la cargaison, par le voyage vers le lieu de déchargement et enfin les opérations de déchargement.

Cette étude analyse en trois parties, les droits et les obligations des parties au cours de cette première phase d'exécution, s'agissant de la désignation de la situation géographique du navire lors de la négociation de l'affrètement, de l'indication de ports ou de lieux sûrs pour le navire et pour l'exécution des opérations commerciales prévues, de la diligence raisonnable pour assurer la mise à disposition du navire à la date convenue, de la navigabilité nautique, commerciale et administrative du navire, et de la sanction en cas de défaut de mise à disposition du navire navigable à la date contractuellement fixée.

L'analyse prend en considération à la fois les réalités pratiques de l'affrètement au voyage et la jurisprudence judiciaire et arbitrale, essentiellement au regard du droit anglais, ainsi que du droit français.

Abstract

A vessel is an « arrived ship » when she has reached the contractual port or place of loading or discharging nominated by the Charterer, ready in all respects to be put at his disposal to load or discharge the cargo. The Shipowner's formal notification to the Charterer that the vessel is at his effective and immediate disposal (*Notice of Readiness*), is to be given in the manner contractually agreed which trigger off the beginning of the deduction of the laytime allowed.

At the time the vessel become an « arrived ship », the first of the four successive stages of the execution of a voyage charterparty is achieved, stage that will be followed by the loading of the cargo, the carrying voyage to the place of discharging and finally the discharging operations.

This study analyses in three parts the rights and obligations of the parties during that first phase of execution with regard to the designation of the geographical location of the vessel during the negotiation of the charter, the nomination of the ports or the places that are safe for the vessel and for the execution of the planned commercial operations, the due diligence to ensure that the vessel will be at the charterer disposal on the agreed date in a nautical, commercial and administrative seaworthiness, and the consequences of the failure to make the seaworthy vessel at the charterer's disposal on the contractually agreed date.

The analysis takes into consideration both the shipping practices and the judicial and arbitral jurisprudence, essentially with regard to English law, as well as French law.

REMERCIEMENTS

Je remercie sincèrement mon directeur de thèse, Monsieur le professeur Philippe Delebecque, l'intérêt qu'il a porté sur le sujet de cette étude, sa disponibilité, ses orientations et réflexions ont été un soutien précieux.

Je salue mon ami et confrère Vincent Rouart qui a fait preuve d'amitié ayant eu le courage de procéder à la lecture de ce travail et qui a contribué activement à son amélioration. Je l'en remercie.

Je suis reconnaissant à ma famille pour sa patience et ses encouragements.

Qu'il me soit permis de rendre hommage au Professeur Pierre Bonassies, dont j'ai eu la chance et l'honneur d'être l'étudiant à la faculté de droit d'Aix-en-Provence dans le cadre du D.E.S.S. de droit maritime et des transports qu'il dirigeait.

Je lui dédie cette étude.

SOMMAIRE

(La table des matières détaillée figure à la page 207)

Introduction	8
---------------------------	---

PREMIERE PARTIE

LA MISE À DISPOSITION DU NAVIRE	20
--	----

Chapitre 1. – Le port ou lieu de chargement où le navire doit être présenté	23
--	----

Chapitre 2 – L’indication de la position actuelle du navire	75
--	----

Chapitre 3. - Le voyage d’approche	96
---	----

Conclusion de la première partie	100
---	-----

DEUXIÈME PARTIE

L’ARRIVÉE du NAVIRE	101
----------------------------------	-----

Chapitre 1. – Les éléments permettant de déclarer le « navire arrivé »	102
---	-----

Chapitre 2 – La date limite de présentation du navire à l’affréteur ...	135
--	-----

Conclusion de la deuxième partie	154
---	-----

TROISIÈME PARTIE

LA MISE À DISPOSITION D’UN NAVIRE EN BON ÉTAT DE NAVIGABILITÉ	155
--	-----

Chapitre 1. – La navigabilité nautique	159
---	-----

Chapitre 2. – La navigabilité commerciale	169
--	-----

Chapitre 3. – La navigabilité administrative	179
---	-----

Conclusion de la troisième partie	186
--	-----

Conclusion générale	187
----------------------------------	-----

Jurisprudence française citée	191
Jurisprudence anglaise citée	194
BIBLIOGRAPHIE	201
SITES INTERNET	204
TABLE DES MATIERES	207
GLOSSAIRE	211
ANNEXES :	
N° 01 – VOYLAYRULES 93 et traduction	214
N° 02 – EXEMPLE D’UN FORMULAIRE de <i>NOTICE of READINESS</i>	227
N° 03 – BIMCO - CYBER SECURITY CLAUSE 2019	228
N° 04 – BIMCO – ICE CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES	230
N° 05 – BIMCO – STRIKE CLAUSE	232
N° 06 – BIMCO – INFECTIOUS OR CONTAGIOUS DISEASES CLAUSE 2015 ..	233
N° 07 – BIMCO – WAR RISKS CLAUSE FOR VOYAGE C/P 2013	236
N° 08 – INCOTERMS MARITIMES 2020	240
N° 09 – Hong Kong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd (1962) EWCA Civ 7	242
N° 10 – CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SECURITE DE L’EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION (<i>Code ISM</i>)	243
N° 11 – BIMCO Just in Time Arrival Clause for Voyage Charter Parties 2021 (<i>J.I.T.</i>)	256

L'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne n'entend ni approuver ni désapprouver les positions émises dans la présente thèse. Elles doivent être considérées comme propres à l'auteur.

INTRODUCTION

Le droit maritime « *peut être défini comme l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine* ». ¹

Sur le plan contractuel, les activités liées au transport maritime font l'objet de trois groupes de contrats : les contrats d'affrètement (au voyage, à l'espace, à temps et coque-nue), les contrats de transport maritime, dits « sous connaissance », et les contrats d'assurance maritime (sur corps, sur facultés et de responsabilité).

Cette étude, qui s'inscrit dans le cadre du contrat d'affrètement au voyage, est limitée aux obligations des parties au cours de la première phase d'exécution, savoir depuis la conclusion du contrat, habituellement une charte-partie, jusqu'au moment où le navire est considéré comme étant un « navire arrivé » à la disposition de l'affréteur, permettant au fréteur d'adresser à celui-ci la « notice prêt à opérer ».

Le contrat d'affrètement au voyage peut se définir comme étant la convention par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur aux dates et lieux convenus, un navire ou un espace du navire, dont il conserve la gestion nautique et commerciale, afin de charger une cargaison définie et d'accomplir un ou plusieurs voyages pour l'acheminer vers le ou les ports, ou tous les lieux de déchargement désignés par l'affréteur, moyennant rémunération appelée « fret ». ²

L'affrètement au voyage a pour finalité économique le déplacement du navire chargé et non son exploitation.

La cargaison est connue ainsi que le ou les ports de chargement et de déchargement, ce qui permet aux parties d'estimer le coût de l'expédition.

L'une des caractéristiques de l'affrètement au voyage, sur le plan économique, tient au fait que c'est le fréteur qui gère totalement le navire.

La négociation de la convention s'effectue usuellement par des courtiers maritimes d'affrètement, qui sont des professionnels compétents.

¹ MM.Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J. 3^{ème} édition, Introduction §1 *Définitions*.

² L'article 5 de la loi du 18 juin 1966 (article L5423-13 du Code des transports) définit le contrat d'affrètement au voyage comme la convention par laquelle « ...le fréteur met à la disposition de l'affréteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages ».

Les courtiers (ou *brokers*) rapprochent celle des parties qui possède une marchandise ou qui en a la disposition (l'affréteur) à celle qui possède ou dispose d'un navire (le fréteur) dont les caractéristiques correspondent aux besoins de la marchandise.

D'une manière générale, le fréteur et l'affréteur négocient les conditions de l'affrètement par l'intermédiaire de leurs propres courtiers, lesquels effectuent la rédaction du contrat d'affrètement (charte-partie) et interviennent souvent aussi au cours de l'exécution de celui-ci.³

L'exécution d'un affrètement au voyage comprend quatre phases principales : ⁴

Première phase : le voyage d'approche du navire (*The Loading Voyage*), depuis sa position actuelle (*Present Position*) indiquée par le fréteur lors de la négociation et de la conclusion de la charte-partie, jusqu'au port ou lieu désigné par l'affréteur pour le chargement.

C'est à ce port ou à la zone administrative d'attente que le navire sera mis à la disposition de l'affréteur, prêt à charger et en état de navigabilité, autrement dit comme étant un « navire arrivé », et le fréteur adressera alors à l'affréteur la notice « prêt à charger » ou « *Notice of Readiness* », dont l'envoi clôt cette première phase.

S'il est aisé de déterminer le moment où une phase se termine et où commence la suivante, tel n'est pas le cas concernant cette première phase.

En effet, de très nombreux litiges opposent les parties quant à la détermination du moment exact où, le navire étant un « navire arrivé », la computation du temps de planche (*laytime*) peut être engagée, et la deuxième phase, le chargement, sera entreprise.

Cette étude, divisée en trois parties, est intégralement consacrée à l'analyse des obligations du fréteur et de l'affréteur au cours de cette première phase.

Deuxième phase : Concerne les opérations de chargement et d'arrimage de la cargaison, généralement à la charge de l'affréteur,

Troisième phase : le voyage vers le ou les ports de déchargement (*the carrying voyage*),

³ V. Bonassies et Scapel, *ibid*, n° 741, qui rappelle les origines du contrat d'affrètement et cite le livre 3, titre 1, article 1^{er} de l'Ordonnance de la Marine de 1681 : « toute convention pour le louage de vaisseau appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, sera rédigée par écrit ».

⁵ Lord Diplock, dans l'affaire « *E.L. Oldendorff & Co. v. Tradax Export S.A.* », (*The Johanna Oldendorff*) [1973], 2 Lloyd's Rep. 285.

Quatrième phase : les opérations de déchargement.

Ces quatre phases sont reprises sous la forme d'un récapitulatif à la clause 1, préambule aux conditions générales de l'affrètement contenues à la IIème partie de la charte-partie au voyage GENCON⁵.

Le choix de la charte-partie GENCON, citée comme exemple, s'explique car il s'agit d'une formule de convention d'affrètement au voyage fréquemment utilisée, notamment pour le « tout venant », les cargaisons sèches, congelées ou non, liquides, chargées en vrac ou non, fréquemment chargées sur des « vraquiers ».⁶

Les principales obligations du fréteur et de l'affréteur dans le cadre des quatre phases d'un affrètement au voyage, telles que reprises à la charte-partie GENCON, sont ci-après reproduites :

Première phase :

« Il est convenu entre la partie mentionnée à la Case 3 en qualité d'armateur du navire désigné à la Case 5, ...qui se trouve à présent à la position indiquée à la Case 8, et prévu être prêt à charger, conformément aux termes de cette charte-partie, aux alentours de la date indiquée à la case 9, et la partie mentionnée en qualité d'affréteurs à la Case 4 que : ledit navire fera, dès que ses engagements antérieurs seront achevés, route vers le(s) port(s) ou le(s) lieu(x) de chargement indiqué(s) à la Case 10 ou aussi près de ceux-ci qu'il pourra arriver en sécurité et se tenir toujours à flot,

Deuxième phase :

... et y chargera une pleine et entière cargaison... décrite à la Case 12, que les affréteurs s'engagent à charger,

Troisième phase :

... et ainsi chargé le navire fera route vers le(s) port(s) ou lieu(x) de déchargement indiqué(s) à la Case 11, comme il lui en aura été donné ordre au moment de la signature des connaissements, ou aussi près de ceux-ci qu'il pourra arriver en sécurité et se tenir toujours à flot,

⁶ Uniform General Charter, nom de code « GENCON », révision 1994, recommandée par le BIMCO (The Baltic and International Maritime Council, Copenhagen). Une révision est envisagée au cours de cette année 2021. V. www.bimco.org-GENCON 1994

Quatrième phase :

... *et y délivrera la cargaison* »⁷.

La première et la troisième phases requièrent l'implication exclusive du fréteur, cependant que les deuxième et quatrième phases appellent également l'intervention de l'affréteur (ou de l'ayant droit à la cargaison).

Une fois le navire mis à sa disposition, l'affréteur devra charger le navire de la quantité de marchandise définie à la charte-partie, ou du maximum possible si les parties sont convenues que la quantité serait définie par la capacité de port du navire (*up to full cargo*).

L'affréteur s'efforcera, dans son intérêt, à charger la marchandise dans le délai du temps de planche convenu (*staries*)⁸ et, si possible avant l'expiration de ce délai, ce qui pourra lui donner droit à la prime de célérité (*Despatch money*) éventuellement convenue entre les parties.

Si le chargement n'est pas achevé dans le délai du temps de planche, l'affréteur devra régler des pénalités de retard ou un supplément de fret (*surestaries*)⁹ dont le taux aura été arrêté au contrat.

Une fois la marchandise chargée et arrimée, et le connaissement (de charte-partie) émis et signé, le navire va commencer son voyage vers le ou les ports ou lieu(x) de déchargement désignés, par la route usuellement la plus droite, sans s'en dérouter autrement qu'en cas de nécessité, ou en cas d'empêchement vers le port sûr le plus proche.

⁷ Version originale : « *It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, ... now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that :*

The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo...as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo ».

⁸ En anglais « *laytime* »

⁹ En anglais « *demurrage* ».

En droit anglais, les *surestaries* sont une indemnité au titre du dépassement du temps de planche.

En droit français (et américain), les *surestaries* sont un supplément de fret ; V. Article L5423-23 du Code des transports : « *Pour chaque jour, dépassant le nombre de « jours de planche » convenus dans la « charte-partie », pour le chargement ou le déchargement du navire, l'affréteur doit des « surestaries », qui sont considérées comme un supplément de fret* ».

Au port ou lieu de déchargement, le navire se mettra à la disposition de l'affréteur, et généralement les porteurs du ou des connaissements, procéderont au déchargement de la marchandise.

En cas de dépassement, et à l'instar du chargement, le fréteur aura droit à la perception de surestaries, et en cas de gain de temps, l'affréteur bénéficiera d'une prime de célérité, lorsqu'elle est prévue.

La fin des opérations de déchargement marquera le terme de l'exécution du contrat d'affrètement.

A noter cependant, que l'affréteur peut être recherché si le navire ne peut quitter le port en sécurité après le déchargement ou ne peut le faire qu'avec retard.

Tel est, en un résumé très simplifié, le déroulement des opérations d'affrètement au voyage d'un navire de commerce.

Les chartes-parties incluent les multiples variantes relatives à l'exécution d'un affrètement au voyage, qu'il s'agisse :

- des stipulations relatives au début de la computation du temps de planche et des causes d'interruption ;
- du fret et des modalités de son règlement ;
- des caractéristiques du navire, de la nature et de la quantité de la marchandise et des soins dont elle devra faire l'objet ;
- de l'emballage et des modalités de manutention de la cargaison tant au chargement qu'au déchargement, etc.

Il existe de très nombreuses formules types de chartes-parties recommandées par diverses institutions tel le BIMCO (*The Baltic and International Maritime Council*), institution qui suggère « *régulièrement de nouvelles clauses en vue de tenir compte de telle ou telle donnée économique ou politique.* »¹⁰

De nombreux exemples de formules types sont énumérés *infra* sous la note de bas de page n°148.

Les formules « GENCON 1994 », « SYNACOMEX 2000 » et « NORGRAIN 89 » sont à consulter sur www.bimco.org.

¹⁰ Ph.Delebecq, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 14^{ème} éd., n° 655 et 656.

Les formules GENCON et SYNACOMEX ¹¹ sont souvent commentées au cours de cette étude en raison de leur fréquente utilisation.

Le principe de la liberté contractuelle du contrat d'affrètement laisse aux parties toute latitude pour arrêter les modalités de leurs engagements, sous réserve de ne pas « déroger aux règles qui intéressent l'ordre public » (article 1102 du Code civil).

Cette liberté est exprimée dans les termes de l'article 1^{er} de la loi du 18 juin 1966, (article L.5423-1, Livre IV, Chapitre III du Code des transports) :

« Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties ».

Ainsi, les parties ont la liberté de convenir de leurs engagements réciproques, et les indications énumérées ci-dessous à l'article R.5423-17 ne sont pas légalement imposées.

L'article R.5423-17 dispose :

« En cas d'affrètement dit « au voyage », la « charte-partie » énonce :

- 1° Les éléments d'indentification du navire ;*
- 2° Les noms du fréteur et de l'affréteur ;*
- 3° L'importance et la nature de la cargaison ;*
- 4° Les lieux de chargement et de déchargement ;*
- 5° Les temps prévus pour le chargement et le déchargement ;*
- 6° Le taux du fret »*

L'étude des obligations des parties au cours de l'exécution d'un affrètement au voyage doit se faire notamment, au regard du droit anglais, le monde maritime étant traditionnellement dominé par la *Common Law*.

Ainsi, la présente étude fait abondamment référence aux décisions des juridictions anglaises, y compris aux sentences arbitrales et, en conséquence, à la *Common Law*.

On observe que dans le domaine maritime, il existe parfois des similitudes d'interprétation des expressions contractuelles en droit français et en droit anglais, et que

¹¹ La C/P Synacomex est recommandée par le *Syndicat National du Commerce Extérieur des Céréales*

ces rapprochements conduisent à « *des solutions concrètes [qui] se rejoignent fréquemment* ». ¹²

La principale caractéristique du système de la *Common Law* est le rôle prépondérant des juges anglais dans la création du droit, dont les décisions judiciaires ont une force exécutoire.

La jurisprudence est primordiale, le système étant fondé sur le « *Precedent* », c'est-à-dire que les décisions judiciaires antérieures s'imposent en principe.

Les jugements sont généralement très détaillés.

Ils reproduisent le cheminement de la réflexion des juges ou des arbitres menant à la décision.

Leur appréciation des faits de l'espèce s'exerce *in concreto*, en considération de la situation au moment des faits.

C'est la raison pour laquelle cette étude reproduit fréquemment des extraits de décisions rendues par les juridictions anglaises (parfois fort anciennes) afin de faciliter la compréhension des considérations d'ordre économique et de l'appréciation par les juges des faits de l'espèce.

Autrement dit, l'objectif est d'appréhender les conséquences et les sanctions qui peuvent découler d'un défaut ou d'une mauvaise exécution des obligations spécifiques mises à la charge de chaque partie au cours de cette première phase de l'exécution de l'affrètement au voyage.

Ces extraits sont reproduits en anglais et sont généralement traduits en notes de bas de page.

Les litiges qui peuvent naître entre les parties dans le cadre de l'exécution de l'affrètement maritime, sont très fréquemment soumis à l'arbitrage, mode de règlement usuel des litiges dans le domaine des activités maritimes.

Londres est la première place d'arbitrage maritime.

¹² Ph. Delebecque, « *Droit Continental vs. Common law* », ainsi que le commentaire de l'auteur de cet article relatif à une décision de la *Suprême Court of the United Kingdom* du 16 mai 2018 concernant un point particulier en matière de droit des contrats, décision conforme au droit français : « *De quoi régler de très nombreux litiges d'interprétation contractuelle, en droit anglais comme en droit français, en privilégiant le grain de l'écrit sur la paille des mots*. » *Gazette de la Chambre*, n°47, Automne 2018.

Dans son article relatif à la comparaison des procédures d'arbitrage à Londres et à Paris, M.H.Page écrit :

*«... historiquement, Londres a été préféré comme lieu de procédure pour les arbitrages maritimes, et demeure de très loin la première place mondiale d'arbitrage maritime, la loi anglaise étant le plus souvent applicable».*¹³

La plupart des formulaires de chartes-parties contiennent une clause compromissoire qui attribue compétence à un centre d'arbitrage spécialisé en droit maritime pour régler les éventuels litiges, et désignent le droit applicable au contrat et aux litiges susceptibles de naître à l'occasion de son exécution.

Par exemple, aux termes du premier paragraphe de la clause 28 « Arbitration » de la charte-partie SYNACOMEX, le centre d'arbitrage désigné est la CAMP :

« Any dispute arising out of the present contract shall be referred to Arbitration of « Chambre Arbitrale Maritime de Paris » – 16 rue Daunou – 75002 Paris ».

(Traduction : « Tout différent portant sur le présent contrat sera tranché par voie d'arbitrage devant la Chambre Arbitrale Maritime de Paris - 16 rue Daunou – 75002 Paris ».)

Le deuxième paragraphe de cette clause précise que le litige sera soumis au droit français et que la demande d'arbitrage doit être notifiée à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP) au plus tard dans le délai de douze mois suivant la date de la fin du déchargement, ou de la date de la résiliation de la charte-partie.

Cet exemple est intéressant en ce qu'il y est prévu l'arbitrage à Paris, et l'application de la loi française.

On peut citer les plus importants centres d'arbitrage situés en Europe ou ailleurs :

Parmi les places européennes

Paris – CHAMBRE ARBITRALE MARITIME DE PARIS (CAMP)

Londres – LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION (LMAA)

Rotterdam/Amsterdam – TRANSPORT AND MARITIME ARBITRATION (TAMARA)

Hambourg – GERMAN MARITIME ARBITRATION ASSOCIATION (GMAA)

Copenhague – DANISH INSTITUTE of ARBITRATION (DIA)

¹³ H.Page, « Arbitrage maritime Paris/Londres : comparaison des procédures », Gazette de la Chambre, Automne 2003, N°2.

Parmi d'autres places

New York – SOCIETY OF MARITIME ARBITRATORS (SMA)

Tokyo – TOKYO MARITIME ARBITRATORS COMMISSION OF JAPAN (TOMAC)

Singapour – SINGAPORE INTERNATIONAL ARBITRATION CENTRE (SIAC)

Hong Kong – HONG KONG MARITIME ARBITRATION GROUP (HKMAG)

A l'occasion d'un congrès à l'Académie de Marine sur l'arbitrage maritime qui s'est déroulé le 21 novembre 2018, le Professeur Ph. Delebecq a conclu son exposé en soulignant l'avantage du recours à l'arbitrage pour le règlement des litiges à caractère maritime :

« L'arbitrage maritime est un arbitrage professionnel, conçu par des professionnels et pour des professionnels du secteur maritime »¹⁴

Parmi les avantages de l'arbitrage maritime soumis au règlement de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), on peut citer :

- la rapidité du traitement de la procédure et de la solution du litige. En moyenne, le temps entre le début de l'instance arbitrale et le rendu de la sentence est de six à huit mois, soit dans un délai significativement plus court que celui de nombre d'autres centres d'arbitrage maritime ;
- la possibilité d'un nouvel examen du litige au 2nd degré, recours interne qui est une originalité de la CAMP.

En effet, l'appel d'une sentence arbitrale n'est pas possible en France.

Seule une procédure en appel-annulation de la sentence est ouverte à condition que le recours soit fondé sur l'un des griefs énumérés à l'article 1520 du Code de procédure civile, savoir ¹⁵ :

1° Le tribunal arbitral s'est déclaré à tort compétent ou incompétent ; ou

2° Le tribunal arbitral a été irrégulièrement constitué ; ou

3° Le tribunal arbitral a statué sans se conformer à la mission qui lui avait été confiée ; ou

4° Le principe de la contradiction n'a pas été respecté ; ou

¹⁴ V. « academiedemarine.com/aff_conference.php?num=243 »

¹⁵ V. *The Shipping Law Review*, 6th edition, page 197 ; Jérémy Jourdan-Marques : « *Chronique d'arbitrage : où va le contrôle étatique de l'arbitrage international* », Dalloz Actualité 30 avril 2021 (Base documentaire des avocats).

5° La reconnaissance ou l'exécution de la sentence est contraire à l'ordre public international.

Le coût de l'instance arbitrale, qui inclut les honoraires des arbitres, est très raisonnable et nettement inférieur à la plupart des autres centres ;

La liste des arbitres de la CAMP est composée de personnalités ayant de solides connaissances de l'activité maritime, de part leur expérience en qualité de praticiens, tels des armateurs ou d'anciens armateurs, des courtiers, des affréteurs, des agents maritimes, des assureurs, des techniciens-experts du fonctionnement des navires et de leurs composants, ainsi que des juristes.¹⁶

En outre, ces arbitres connaissent les coutumes et les usages du monde maritime, ce qui est essentiel.

Dans un article publié récemment par Lexology ¹⁷ intitulé « *Snapshot : carriage of goods by sea in France* » (trad. : « *Aperçu : transport de marchandises par mer en France* »), une référence intéressante y est faite à l'arbitrage de la CAMP.

Sous la rubrique « *Arbitration* », la question de savoir s'il existe en France une institution arbitrale nationale avec un groupe d'arbitres maritime spécialisés dans l'arbitrage maritime, était posée en ces termes :

Is there a domestic arbitral institution with a panel of maritime arbitrators specialising in maritime arbitration?).

La réponse est :

« The Paris Maritime Arbitration Chamber (CAMP) is the French arbitral institution specialised in settling maritime disputes in a fast and economical way. CAMP is made up of institutional members, which are legal entities and professionals of the maritime sector.

The activity of the Chamber varies. Statistically, according to CAMP, about 100 requests for arbitration are filed each year ».

¹⁶ V. *Gazette de la Chambre*, n°49

¹⁷ Publié le 25 février 2021, consultable sur « editorc@lexology.com ». Article rédigé par le Cabinet d'avocats Norton Rose Fulbright.

Traduction :

« *La Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP) est l'institution arbitrale française spécialisée dans le règlement rapide et économique des litiges maritimes. La CAMP est composée de membres institutionnels, qui sont des personnes morales et des professionnels du secteur maritime.* »

L'activité de la Chambre varie. Statistiquement, selon la CAMP, environ 100 demandes d'arbitrage sont enregistrées chaque année. »

La présente étude comporte trois parties, dont l'objet est ci-après brièvement exposé.

Ces parties sont consacrées à l'analyse de l'exécution contractuelle et du régime de responsabilité durant la période comprise entre la conclusion du contrat d'affrètement,¹⁸ et la mise effective du navire à la disposition de l'affréteur au port ou lieu de chargement désigné par ce dernier.

- **La première partie**, « *La mise à disposition du navire* »

Partie consacrée à l'étude des conditions de la présentation du navire par le fréteur à la date et au lieu convenu avec l'affréteur.

Il y est question de l'obligation du fréteur d'exécuter avec diligence le voyage d'approche vers le port ou lieu de chargement sûr désigné par l'affréteur, cette désignation constituant la première des obligations de ce dernier.

- **La deuxième partie**, « *L'arrivée du navire* »

Cette partie traite de la détermination du moment précis à partir duquel on considère que le navire est mis à la disposition de l'affréteur, en bon état de navigabilité et prêt à charger toute la marchandise précisément décrite par l'affréteur à la charte-partie.

- **La troisième partie**, « *La mise à disposition d'un navire en bon état de navigabilité* »

La partie se consacre à l'étude de l'obligation fondamentale du fréteur de présenter un navire en état de navigabilité sur le plan nautique, commercial et administratif.

¹⁸ P. Bonassies, Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, n° 741 cité *supra* : « Le terme de charte-partie, en italien *carta partita*, s'explique par le fait que, à l'origine, un écrit unique était établi, le contrat étant reproduit sur la gauche et sur la droite de l'écrit, lequel écrit était ensuite déchiré, chacun des intéressés en conservant un côté ». ; Sur le principe de la liberté contractuelle du contrat d'affrètement, V. Ph. Delebecque, « *L'affrètement-Liberté contractuelle* », *DMF* n° 591, page 262.

L'article 6-1° du Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes dispose que cette présentation du navire à l'affréteur devra se faire aux dates et lieux convenus et que le navire devra être en tous points en bon état de navigabilité :

« ...armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la Charte-partie ». (Article R5423-18 du Code des transports)

En conclusion, l'étude porte sur l'analyse des obligations des parties au cours du déroulement de la première phase de l'exécution d'un affrètement au voyage, depuis la négociation et la signature de la charte-partie, jusqu'à la mise à disposition effective du navire affrété à l'affréteur au port ou lieu convenu, c'est-à-dire lorsque le navire est considéré comme étant un « navire arrivé ».

Le navire est physiquement arrivé, on peut l'apercevoir visuellement dans le port ou sur rade.

Mais il n'est souvent pas arrivé sur le plan juridique, il n'est pas encore un «navire arrivé».

Juridiquement, il n'est pas là...

Cette étrange situation fait penser à cet extrait du « Sophiste » de PLATON :

« Il semble que voilà l'être et le non-être entrelacés et enchevêtrés ensemble d'une façon bien étrange ».

PREMIÈRE PARTIE

LA MISE À DISPOSITION DU NAVIRE

Dans la majorité des cas, l'affrètement au voyage est choisi pour le transport de marchandises faisant l'objet de vente(s).

Que l'affréteur soit l'acheteur ou le vendeur des marchandises à transporter ¹⁹, le contrat de vente de celles-ci stipulera généralement une date limite de livraison, tout dépassement pouvant entraîner la caducité du crédit documentaire, des pénalités de retard (ex : *carrying charges*), voire entraîner la résiliation du contrat.

Qu'il s'agisse d'une vente au départ, c'est-à-dire que la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur ou d'une vente à l'arrivée, ce qui signifie que celle-ci voyage aux risques et périls du vendeur jusqu'au port ou lieu convenu de déchargement, les termes du contrat de vente seront déterminants lors de la négociation des conditions du contrat d'affrètement.

La définition des responsabilités et des obligations des parties se fait, dans la majorité des contrats internationaux de vente de marchandises, par référence à l'un des INCOTERMS de la C.C.I. ²⁰, règles qui répartissent de manière précise et matérielle les droits et obligations du vendeur et de l'acheteur en ce qui concerne le chargement, le transport, le lieu et date de livraison, l'assurance, les documents devant être fournis, les formalités à l'import ou à l'export et les informations à communiquer.²¹

Les parties conviennent du lieu de transfert des risques de la marchandise lequel correspond souvent à celui de la livraison.²²

¹⁹ Il arrive parfois que l'affréteur soit aussi le réceptionnaire, par exemple, par le biais de filiales ou de contrats de distribution. Il arrive aussi que la marchandise ne soit encore vendue.

²⁰ Abréviation des mots « *International Commercial Terms* », signifiant « *Termes du commerce international* » et traduite en français par « C.I.V. » ou « Conditions internationales de vente ». V. *ICC Guide to Export/Import*, 5^{ème} éd ;

Le portail internet des Douanes (www.douane.gouv.fr) précise que « *les Incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la Chambre de Commerce Internationale. Chaque modalité est codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique. Le but des Incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.* » La dernière révision des INCOTERMS est intervenue en 2020, version en vigueur de puis le 1^{er} janvier 2020. V. extrait en annexe n° 08.

²¹ S'agissant du droit applicable, V. la Convention des Nations Unies sur le contrats de vente internationale de marchandises, Vienne 1980 (CVIM)

²² Transfert des risques liés au transport, des différents frais et de l'organisation du transport et non du transfert de propriété.

Qu'il soit l'acheteur ou le vendeur, l'affréteur ne dispose pas toujours d'entrepôts personnels dans l'enceinte du port de chargement, et la marchandise, au moment de la conclusion de la charte-partie, ne se trouve pas nécessairement située à proximité géographique du lieu de chargement.

Le navire n'étant qu'un maillon de la chaîne de l'exécution de la vente de marchandises, il est absolument nécessaire que l'affréteur soit informé de la position géographique de celui-ci pour pouvoir préparer l'expédition ou le retraitement en termes de logistique.

Il est donc indispensable de connaître avec une certaine rigueur la date d'arrivée du navire, sa date de mise à disposition pour chargement, afin que l'acheminement de la marchandise vers le lieu de chargement soit effectué par wagons, camions ou barges, de telle sorte que l'affréteur n'ait pas à subir des frais de stationnement de la marchandise au port s'il l'achemine trop tôt, ou à risquer d'avoir à payer des surestaries au fréteur s'il l'achemine trop tard.

La date promise de mise à disposition du navire indiquée par le fréteur, lors des négociations et au moment de la conclusion du contrat d'affrètement, peut être une condition essentielle du consentement de l'affréteur à affréter ce navire (navire désigné ou possibilité de substitution si accord de l'affréteur).

En effet, l'indication de la date de mise à disposition du navire est un élément essentiel du consentement de l'affréteur comme indiqué *supra*, au regard non seulement de la date de livraison convenue au contrat de vente, mais de la date limite d'utilisation du crédit documentaire, lorsque les parties ont choisi ce mode de paiement du prix de la vente des marchandises.

Le crédit documentaire²³, lettre de crédit (L/C) ou crédoc, est le moyen de paiement de la valeur de la marchandise par l'engagement de la banque de l'acheteur de payer au vendeur le prix convenu de la marchandise.

Le paiement s'effectuera contre la présentation ou remise des documents prévus qui établissent la preuve que les marchandises conformes au contrat de vente ont été livrées dans le délai convenu.

²³ Définition du crédit documentaire : opération par laquelle une banque, la banque émettrice, s'engage d'ordre et pour compte de son client importateur, le donneur d'ordre, à régler à un exportateur, le bénéficiaire, dans un délai déterminé, via une banque intermédiaire, la banque notificatrice, un montant déterminé contre la remise de documents strictement conformes justifiant la valeur et l'expédition des marchandises. Le crédit documentaire peut être irrévocable et peut également être confirmé.

La banque du donneur d'ordre vérifie le respect des obligations prévues au crédit documentaire, notamment le respect de la date de livraison.²⁴

La conformité des documents établissant que le vendeur a exécuté ses obligations contractuelles, déclenchera le paiement suivant les modalités convenues et entraînera la transmission des documents à l'acheteur afin qu'il puisse prendre possession de la marchandise au port de déchargement.

Les documents dont la remise est systématiquement exigée aux lettres de crédit sont la facture commerciale, la liste de colisage et le connaissement maritime (dans le cadre d'un affrètement au voyage, un connaissement dit de charte-partie est souvent utilisé, par exemple, le CONGENBILL lorsque la charte-partie est une GENCON).

S'ajoutent tous autres documents qui peuvent être énumérés au crédit documentaire en fonction des conditions de la vente, par exemple si celle-ci est conclue aux conditions F.A.S., F.O.B., FCA (si conteneurs), C.F.R. ou C.I.F. des Incoterms, tels les certificats d'origine, d'assurance, de fumigation, de contrôle de qualité, vétérinaire, sanitaire ou phytosanitaire, etc.

Quelles que soient les modalités du paiement du prix de la marchandise convenues au contrat de vente autres que par utilisation d'un crédit documentaire, tel le paiement contre documents (*cash against documents-CAD*), la constatation du respect de la date limite de livraison ²⁵ constitue le premier élément qui va déclencher le mécanisme de paiement.

Aussi, le fréteur, en indiquant à la charte-partie la position actuelle (*present position*) du navire au moment de la conclusion du contrat, s'engage-t-il implicitement à ce que le navire se trouve bien au lieu indiqué.

En promettant une date ou fourchette de dates ²⁶ pour la mise à disposition du navire en vue de charger,²⁷ il doit être de bonne foi et « raisonnable »²⁸ dans ses calculs du temps

²⁴ Les Règles et Usances Uniformes en matière de Crédit Documentaire publiées par la Chambre de Commerce Internationale, régissent les conditions d'émission et d'utilisation du crédit documentaire, notamment en ce qui concerne les exigences se rapportant aux différents types de documents qui doivent être présentés. La dernière révision de ces règles est intervenue en 2007 sous la référence *RUU 600*. Trois dates doivent être respectées : la date limite d'expédition des marchandises, la date butoir d'envoi des documents à la banque et la date de validité du crédit documentaire. La date d'expédition est celle qui est habituellement attestée par le connaissement émis par le capitaine du navire au nom du fréteur. (*CAD RUE 522*).

²⁵ La livraison est souvent considérée effectuée lorsque la marchandise est chargée à bord du navire.

²⁶ «*Lay/can* ».

²⁷ «*Expected ready to load*» :

²⁸ Sur la notion de « raisonnable », V. G.Weiszberg, thèse « *Le « Raisonnable » en Droit du Commerce International* », Université Panthéon-Assas (Paris II) 2003 : le « *raisonnable* » doit être jugé en fonction de ce que des parties agissant de bonne foi placées dans la même situation que les litigants considéreraient comme raisonnable ; en décidant ce qui est ou non raisonnable, tous les facteurs doivent être pris en considération (...), (notamment) les usages et les pratiques commerciales ou de la branche considérée...la nature et l'objet du

nécessaire au navire pour effectuer le voyage d'approche depuis la « *present position* » jusqu'au au lieu de chargement convenu.

Si les indications sont manifestement données de mauvaise foi, ou si le fréteur n'est pas en mesure de présenter le navire, prêt à charger au plus tard à la date limite expressément convenue à la charte-partie ²⁹, l'affréteur aura la faculté de résilier le contrat.

De son côté, l'affréteur devra veiller à ce que le lieu de chargement, indiqué de façon précise à la charte-partie ou désigné ultérieurement suivant les modalités convenues, soit un port ou lieu sûr, c'est-à-dire que le navire puisse en toute sécurité et toujours à flot y entrer pour y charger la marchandise convenue, puis en partir toujours en sécurité.

Ce n'est que lorsque le navire est arrivé ³⁰ au lieu ainsi désigné, qu'il sera possible au fréteur de le mettre à la disposition de l'affréteur.

Seront examinés successivement :

- La désignation par l'affréteur du lieu de chargement (**Chapitre 1**),
- La position actuelle du navire (**Chapitre 2**),
- Le voyage d'approche (**Chapitre 3**).

Chapitre 1 – Le port ou lieu de chargement où le navire doit être présenté

Dans l'affrètement au voyage, les formules-types de chartes-parties ³¹ contiennent une clause stipulant que le navire devra se rendre dans un port ou lieu sûr, y demeurer toujours à flot et en partir en sécurité.

S'il s'avère à l'arrivée du navire, que le port n'est pas sûr, le fréteur aura respecté son obligation de présenter à l'affréteur le navire au port ou lieu indiqué à la charte-partie.

La désignation du port ou lieu de chargement, c'est ce que l'on considère comme étant le début de la « Première phase » de l'exécution d'un affrètement au voyage.

Le fréteur s'engage à présenter un navire apte à recevoir la marchandise contractuellement décrite par l'affréteur, dont l'obligation essentielle est de désigner un

contrat, la position des parties, les pratiques et usages du commerce ou de la branche... (et) la cohabitation du « raisonnable », de la bonne foi et de l'équité ».

²⁹ "Canceling date":

³⁰ Cette arrivée du navire au lieu ou port de chargement ne signifie pas encore qu'il est un « navire arrivé » ("Arrived ship").

³¹ Ou tout autre document ou échange contractuel. Il est par exemple courant que les conditions particulières soient stipulées dans un récapitulatif appelé « *Fixture Recap* » ou « *Rider* » qui renvoient aux conditions générales qui figurent à un imprimé d'une charte-partie type désignée.

port ou un lieu de chargement qui soit sûr, port ou lieu qui doit demeurer sûr non seulement pendant le séjour du navire au cours des opérations de chargement, mais également lors de son départ vers le port ou lieu de déchargement prévu.³²

L'affréteur doit nommer le ou les ports et lieux de chargement dans les délais prévus à la charte-partie, et à défaut, cette désignation doit intervenir en un délai raisonnable (**Section 1**).

Quelles que soient les modalités de la désignation, l'affréteur doit nommer un ou des port(s) sûr(s) (*Safe port*) ou des lieux de chargement (quais, wharfs, etc.) également sûrs (*Safe berth*) (**Section 2**).

Enfin, les chartes-parties prévoient souvent que le fréteur pourra envoyer son navire au port sûr le plus proche de celui désigné, lorsque ce dernier n'apparaît pas sûr ou qu'un obstacle durable empêche au navire d'y accéder.

En ce cas, c'est le fréteur qui garantit la sûreté du lieu choisi. (**Section 3**).

SECTION 1. – La désignation par l'affréteur des lieux de chargement

La grande liberté contractuelle laissée aux parties leur permet de définir ainsi qu'elles l'entendent, le mode de désignation du ou des ports et lieux où le navire devra charger la marchandise.

Cette désignation incombe à l'affréteur. On a vu que le fréteur est, quant à lui, tenu d'y présenter le navire à la date convenue.

Le fréteur doit s'assurer :

d'une part que le navire qu'il se propose de mettre à la disposition de l'affréteur est apte à recevoir et à acheminer la marchandise décrite eu égard à ses caractéristiques, et,

d'autre part, que le port est apparemment sûr, notamment en ce qui concerne l'accès et la profondeur en eau, en considération des caractéristiques du navire.

³² Port ou lieu de déchargement qui ne sont pas toujours désignés de manière précise, mais qui se situent à l'intérieur d'une zone géographique convenue (*range*). Ce mode de désignation qui se fait souvent après le départ du navire chargé, est fréquent, par exemple lorsque la marchandise est « flottante », c'est-à-dire qu'elle n'est pas encore vendue par l'affréteur, ou encore que celui-ci poursuit un but spéculatif.

Dans la pratique, on observe deux groupes de modes de désignation du ou des ports par l'affréteur, savoir :

désignation définitive d'un port à la charte-partie. L'affréteur n'aura pas la possibilité de changer cette désignation sans l'accord du fréteur. A défaut d'accord, l'affréteur risque d'être considéré en rupture de contrat (*breach of contract*). (§ 1 – *Le port désigné à la charte-partie*)

Si le changement intervient lorsque le navire est en voyage d'approche, le fréteur réclamera probablement en contrepartie de son accord, le règlement de frais de déviation (p.ex. des *running costs*), voire un nouveau taux de fret.

Il pourrait être considéré qu'il y aura une nouvelle charte-partie.

désignation de deux ou plusieurs ports. La levée de l'option de désignation du port équivaut à un engagement définitif et l'affréteur n'aura pas la faculté de modifier son choix sans l'accord du fréteur et la couverture des frais éventuellement réclamés.

Les parties peuvent également convenir de la désignation d'une zone géographique - « *range* », - et l'affréteur devra désigner le ou les ports ou lieux de chargement à un moment convenu, lorsque par exemple, le navire se trouvera à « x » heures de distance d'un repère géographique convenu ou d'un port (« *port of call* ») où il recevra les instructions de l'affréteur. (§ 2 – *Les clauses « port as ordered »*)

Enfin, seront examinées les obligations du fréteur relativement à la désignation du port par l'affréteur. (§ 3 - *Le fréteur et la désignation du port par l'affréteur*)

§ 1. - *Le port désigné à la charte-partie*

Ce mode de désignation ne pose aucune difficulté particulière sinon que l'affréteur est tenu de désigner des ports, quais ou lieux de chargement sûrs.

Plus tôt le fréteur connaîtra le lieu où il devra mettre le navire à la disposition de l'affréteur, plus stricte sera son obligation de vérifier si le ou les lieux désignés sont sûrs.³³

Cette vérification n'atteint en rien l'obligation de l'affréteur de désigner des lieux sûrs.

³³ J. de Grandmaison, *note D.M.F* 1959, 486 et s.

La ligne de démarcation entre les obligations réciproques ne pourra être déterminée qu'à l'examen de chaque cas d'espèce, mais il est certain que le moment de la désignation aura son importance pour en fixer le tracé.

Lorsque la charte-partie prévoit plusieurs lieux de chargement possibles à l'option de l'affréteur, le fret ne comprend usuellement qu'un nombre déterminé de ports ou lieux.

L'affréteur devra, suivant les modalités prévues à la charte-partie, déclarer son choix à un moment également stipulé.

La levée de l'option par l'affréteur lui interdit par la suite de changer les lieux désignés, qu'il s'agisse de lieux de chargement ou de déchargement, les principes étant les mêmes.

L'acceptation du fréteur d'envoyer le navire dans un port nouvellement désigné, ne lui interdit pas de considérer que l'affréteur aura violé son obligation de charger la marchandise aux lieux désignés à la charte-partie.

Et il pourra envisager de réclamer un supplément de fret :

« Charterers having nominated « New Hibernia Wharf » as the place of discharge in accordance with the charter party, they could not afterwards alter that nomination ; that Charterers' breach in failing to discharge at « New Hibernia Wharf » was not waived by the master in taking the ship to the new place of discharge, nor was shipowners' right to damages prejudices thereby »³⁴

Si l'affréteur ne lève pas son option à la date indiquée pour ce faire dans la charte-partie, le fréteur ne sera pas en droit de choisir à sa place le port ou lieu où devra se présenter le navire, à moins que le silence de l'affréteur ne se prolonge et rende impossible l'exécution de la charte-partie.

³⁴ *ANGLO-DANUBIAN TRANSPORT Cy Ltd v. MINISTRY of FOOD*, [1949], 83 LL.L.Rep.137). Traduction: Les affréteurs ayant désigné « New Hibernia Wharf » comme lieu de déchargement, en conformité avec la charte-partie, ils ne pouvaient postérieurement modifier cette désignation ; la rupture de la part des affréteurs en ne déchargeant pas à New Hibernia Wharf ne se trouve pas couverte par le fait que le capitaine a mené le navire au nouveau lieu de déchargement, pas plus que n'est affecté le droit de l'armateur à des dommages-intérêts.

C'est ce qu'indique clairement le juge Donaldson dans l'affaire du navire « *TIMNA* »³⁵ :

«... *there is no room for an implied term that if the Charterers fail to nominate the port of discharge within the time limited by the contract or within some further period thereafter, the master can himself make the nomination and without some such implication a discharging port so chosen cannot be a contractual discharging port.* »

Le fréteur ne peut donc choisir à la place de l'affréteur resté silencieux.

Dès lors, le navire ne pourra être un navire arrivé et ne pourra envoyer la *notice of readiness* marquant le début du décompte des staries.

Pendant le temps d'attente des instructions, le fréteur demandera probablement des dommages pour détention « *damages for detention* »

Les « *damages for detention* » sont en effet des dommages-intérêts dus par l'affréteur pour l'immobilisation du navire si, par sa défaillance contractuelle, il retarde le cours de l'exécution du voyage.

Par exemple, en ne désignant pas le port de déchargement dans le délai convenu, le navire servant souvent d'entrepôt en attendant une hausse du cours de la marchandise.

§ 2. – *Les clauses « Port as ordered »*

Par les clauses « *port as ordered* », l'affréteur se réserve le droit de désigner, ultérieurement à la signature de la charte-partie, le port ou lieu où devra se présenter le navire, généralement pour décharger la marchandise. L'obligation générale de l'affréteur de coopérer à la réalisation du voyage s'exprime ici.³⁶

La charte-partie fixe les modalités de la désignation du port, s'agissant du moment où la désignation devra intervenir et de la procédure à suivre.

³⁵ ZIM ISRAEL NAVIGATION Co. Ltd v. TRADAX EXPORT S.A. « *The Timna* », Q.B.D. (Com. Court), [1970], 2 LL.L.Rep.409. Traduction : « *Il n'y a pas place pour une condition implicite selon laquelle si les affréteurs ne désignent pas le port de déchargement dans le délai fixé par le contrat ou dans un délai ultérieur, le capitaine pourrait lui-même procéder à la désignation, et à défaut d'une telle condition implicite un port de déchargement choisi de la sorte ne peut pas être un port de déchargement contractuel.* »

³⁶ Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime, op.cit.*, LGDJ 2006, n°785 : obligation de coopération « *qui va de soi, l'affrètement étant un contrat soumis au principe de bonne foi, et donc lieu de coopération entre les parties* ».

Généralement, lorsque le navire est parvenu à un point géographique déterminé, le fréteur demandera les instructions de l'affréteur, qui devra l'instruire dans le laps de temps prévu à cet effet.³⁷

Mais tant que le fréteur n'aura pas sollicité les instructions de l'affréteur, ce dernier ne sera pas tenu de les lui donner,³⁸ d'autant qu'il ignore souvent la position géographique du navire.

Par ailleurs, si l'affréteur ne désigne pas le port ou lieu dans le temps requis, le fréteur sera tenu d'attendre les instructions de l'affréteur pendant un temps raisonnable et, ainsi qu'indiqué au sujet de l'affaire « *The Timna* », ne pourra décider lui-même du lieu où doit se rendre le navire.

Il est évident que si l'affréteur restait silencieux pendant une période qui dépasserait le temps raisonnable, l'exécution du contrat serait rendue impossible et le contrat sera résilié par le fréteur.

La mesure du « temps raisonnable » dépendra des circonstances de chaque cas d'espèce, eu égard notamment à la nature de la marchandise ou à la durée raisonnablement envisagée de l'exécution du contrat d'affrètement lors de la conclusion celui-ci.

A défaut d'instructions de l'affréteur, et si le navire est chargé, le fréteur déchargera probablement la marchandise dans un port proche doté d'infrastructures permettant de la recevoir et de la conserver.

Il est alors probable que le fréteur, certainement assisté de son P&I Club, sollicitera l'autorisation judiciaire de décharger la marchandise et de pratiquer sur celle-ci une saisie conservatoire afin de garantir le paiement de l'ensemble des conséquences dommageables découlant du défaut d'instructions de l'affréteur, outre le fret si impayé.³⁹

Lorsque le défaut de désignation concerne le port de chargement et que la charte-partie est résiliée, sans qu'un événement de force majeure puisse justifier le défaut de désignation, le fréteur poursuivra l'affréteur en indemnisation du préjudice subi.

³⁷ CAMP, sentence n° 326 du 11 janvier 1980, *DMF* 1980.442

³⁸ Navire « *Steendiek* », THODE (Josh) v. VDA DE GIMENO y Cia S.L., [1961], 2 LL.L.Rep. 138. Note P.Bonassies sur cette décision in *DMF* 1963, 304.

³⁹ Article 2 de la loi du 18 juin 1966 : « ...le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret ». Voir, concernant l'exercice de ce privilège sur des marchandises revendiquées par des tiers, *Traité de droit Maritime, op.ci.n°* 814 ; Voir, p.ex. C/P SYNACOMEX, Part II, art.21-Lien clause : « *The Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and average contribution due to them under this Charter-Party* » ; V. Com.20 mai 1997, n° 95-16-192 / 95-20-943.

L'indemnisation est au plus égale au montant du fret fixé eu égard aux marchandises contractuellement prévues pour être chargées.⁴⁰

Quand la charte-partie prévoit que l'option de l'affréteur s'exercera sur deux ou plusieurs ports d'une zone géographique déterminée, le fréteur, à défaut d'instructions reçues à temps de l'affréteur au moment convenu à la charte-partie, devra à notre avis, attendre les instructions au premier port situé géographiquement sur la route du navire.

Pour le Professeur R.Rodière, si les instructions n'arrivent pas, c'est au premier port indiqué à la charte-partie que le capitaine devra se rendre.⁴¹

Ce principe nous paraît discutable pour deux raisons.

1. D'une part, l'affrètement au voyage est une aventure commune qui est motivée par des objectifs économiques.

Dire que le capitaine, à défaut d'instructions, se rendra au port indiqué à la première ligne de la clause de la charte-partie concernée, sans autres considérations, c'est risquer d'aggraver le préjudice du fréteur et par conséquent le montant de l'éventuelle condamnation de l'affréteur.

Or les parties doivent toujours veiller à minimiser, voire à éviter les conséquences dommageables d'une situation (*duty to mitigate damages*).

Lorsque la *Common Law* s'applique, la doctrine de la « *mitigation of loss* » fondée sur l'équité et le bon sens, un demandeur victime d'une inexécution ou d'une mauvaise exécution contractuelle ne sera pas en mesure de recouvrer, obligatoirement, le montant intégral des dommages qui sont la conséquence de la défaillance de son cocontractant, lorsque le montant de ces pertes aurait pu être raisonnablement évité ou diminué.

Le défendeur, devra prouver que le demandeur n'a pas fait d'efforts raisonnables pour atténuer le dommage et, surtout, démontrer que l'atténuation était possible.

Le droit français est à ce jour, assez réservé à l'égard de la théorie de la « *mitigation of damages* ».

⁴⁰ Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, article 13.

⁴¹ R.Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, tome I, n°207, p.236 : «...si l'affréteur donne à temps l'ordre de se rendre dans le port indiqué en deuxième ou troisième ligne, c'est à ce port que devra se rendre le navire ; mais si l'ordre n'arrive pas, c'est au premier port indiqué que le capitaine devra se rendre. »

Commentant un arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de Cassation du 20 septembre 2020 (n°15-28598), laquelle n'a pas accueilli une demande de minimisation, le Professeur Delebecque constate que la jurisprudence française hésite à consacrer l'idée de « *mitigation* » et conclut « *en ce domaine, le principe de la réparation intégrale est ainsi sacralisé.* »⁴²

Cependant, cette théorie nous paraît devoir jouer plus systématiquement.

Pour illustrer le principe de minimisation des dommages subis par un cocontractant, prenons un exemple.

Supposons que l'affréteur a le choix de désigner l'un des trois ports de chargement indiqués à la charte-partie, et que cette désignation doit intervenir au moment où le navire passe au large de Gibraltar.

Supposons que les ports désignés à la charte-partie sont les suivants :

Gênes en première ligne ;
Marseille en deuxième ligne,
Sète en troisième ligne.

Il se trouve que l'affréteur ne désigne pas le port lors du passage du navire au large de Gibraltar.

Face à ce silence, si l'on suit le Professeur Rodière, le navire devrait alors faire route vers Gênes après être passé devant Sète et Marseille, et y attendre les instructions, Gênes étant le port cité « en première ligne ».

Puis l'affréteur désigne le port de Sète.

Ainsi, le navire ayant été en attente d'instructions au port de Gênes, l'affréteur devra probablement régler au fréteur les frais de port à Gênes, les dommages de détention pendant l'attente en ce port et les frais du voyage de Gênes à Sète (*running costs*).

Cependant que si le navire s'était dirigé, non pas vers le port nommé en « première ligne », mais vers le « premier port » situé géographiquement sur la route du navire en

⁴² DMF n° 830, décembre 2020 ; V. égal. Ph.Delebecque, « *Que signifie l'obligation de minimiser son préjudice ?* », Éditorial, *Gaz.CAMP n°28* – Printemps 2012.

provenance de Gibraltar, il aurait attendu à Sète, et l'affréteur n'aurait eu alors à supporter que les frais d'attente pendant le séjour du navire à Sète.

C'est d'ailleurs cette solution qui a été adoptée par une sentence rendue le 11 janvier 1980 dans le cadre d'un arbitrage organisé par la C.A.M.P,⁴³ dont les faits sont évoqués ci-après.

Un navire avait été affrété suivant une charte-partie SYNACOMEX.

Le chargement avait été effectué à Rouen et l'article 3 stipulait que l'affréteur devait désigner le premier port de déchargement 48 heures avant l'arrivée du navire au large de la côte algérienne, laquelle était la zone de déchargement, et à l'intérieur de laquelle divers ports algériens étaient nommés sans ordre alphabétique ou géographique particulier.

L'article 22 stipulait que le capitaine devait télégraphier aux affréteurs et aux réceptionnaires dès le départ du navire de Rouen et leur indiquer, avec 72 heures de préavis, la date et l'heure prévues de son arrivée au port de déchargement.

La contradiction était flagrante entre les articles 3 et 22, car on voit mal comment, à son départ de Rouen, le capitaine pouvait adresser une notice d'arrivée estimée à un port qu'il ne pouvait encore connaître.

Face à cette situation, le capitaine adressa dans les délais de la clause 22, une notice « base Alger », port plus ou moins situé au centre de la zone de déchargement et affiché en « première ligne » à la charte-partie.

Le navire arriva à Alger sans avoir reçu les instructions des affréteurs dans les délais de l'article 3.

Finalement, le capitaine, en attente à Alger, reçut des affréteurs l'instruction de se rendre à Mostaganem, donc de revenir en arrière.

Le litige qui s'en est suivi a été soumis à l'arbitrage de la C.A.M.P.

⁴³ CAMP, sentence n° 326, du 11 janvier 1980, *D.M.F.* 1980, 442, citée *supra* note n°37.

Les arbitres ont condamné les affréteurs à payer au fréteur une partie des frais de déviation Alger/Mostaganem, ceux-ci n'ayant pas respecté les délais de l'article 3 de la charte-partie.

La condamnation des affréteurs, limitée aux 2/3 des frais de déviation, laissant 1/3 de ceux-ci à la charge des fréteurs est ainsi motivée :

« ...la solution la plus sage pour le capitaine eût été de se rendre tout d'abord à Ghazaouet, port le plus occidental de la liste, pour attendre des instructions et éviter ainsi une éventuelle déviation. »

Cet là d'ailleurs une bonne application du principe qui fait obligation à la partie lésée de minimiser son propre préjudice.

2. D'autre part, à défaut d'intentions clairement exprimées à la charte-partie, il est nécessaire de rechercher quelle a été la commune volonté des parties.

Si les parties n'ont pas entendu donner à l'ordre de mention des ports à la charte-partie une signification géographique, il semble difficile de se substituer à elles pour interpréter la clause dans un sens différent de celui que les parties lui auraient donné.

Conformément aux dispositions des articles 1188 et suivants du Code civil, le juge doit rechercher l'intention des parties lorsqu'il interprète une clause contractuelle, notamment en considérant les autres clauses et l'objectif du contrat.

L'intérêt du fréteur est de terminer au plus tôt les opérations de la charte-partie en cours pour lui permettre d'engager son navire dans un autre affrètement, contrairement à la logique de l'affrètement à temps et l'intérêt de l'affréteur n'est certainement pas celui de payer des frais de détention, et de déviation.

En l'absence de motifs impératifs telle une assistance humanitaire, le contrat n'est pas exécuté de la manière convenue, lorsque le navire s'écarte de la route la plus droite entre deux ports.

Il paraît donc préférable, à défaut d'instructions, que le fréteur attende le temps raisonnable au premier port situé sur sa route où il sera possible à son navire d'attendre.

Si les parties ont conféré à l'ordre de désignation des ports une signification géographique, un « extra fret » pourra être convenu lorsque le navire est obligé de « revenir en arrière ».

En ce qui concerne les frais de détention du navire (*damages for detention*), l'affréteur peut devoir les payer au fréteur, lorsque c'est en conséquence du non respect par lui d'une obligation contractuelle que l'exécution du contrat est retardée.

§ 3. – *Le fréteur et la désignation du port par l'affréteur*

L'obligation de l'affréteur de désigner un ou des ports sûrs de chargement à la charte-partie ou suivant les modalités convenues, ne supprime pas l'obligation du fréteur de se renseigner sur le port où le navire, dont il connaît les caractéristiques, doit charger.⁴⁴

Au moment où l'affréteur désigne à la charte-partie le port de chargement, ou les ports à désigner ultérieurement à un moment convenu, situés dans une zone géographique déterminée,⁴⁵ il garantit au fréteur que le lieu désigné ou à désigner est un lieu sûr, tant sur le plan physique (les accès, les équipements, le tirant d'eau, etc., y compris par référence aux conditions météorologiques connues), que sur le plan politique (la guerre ou une situation insurrectionnelle ou équivalente) ainsi que sur le plan sanitaire (p.ex., existence d'une épidémie).

Il convient d'analyser la durée et la portée de cette garantie donnée par l'affréteur (1), avant d'examiner les prises de position du fréteur concernant le lieu désigné par l'affréteur (2)

1.- La première question qui se pose est celle de savoir à quel moment la garantie de l'affréteur est donnée et pour quelle période ?

L'affaire du « *EVIA* »,⁴⁶ fut la première jugée par la *Chambre des Lords* sur la question.

L'*EVIA* a été affrété à temps suivant une charte-partie BALTIME.

Le navire a reçu instruction de l'affréteur à temps de charger une cargaison de ciment à Cuba à destination de Bashra en Iraq.

⁴⁴ MM. Bonassies et Scapel, *op.cit.*, n° 766 et s.

⁴⁵ Obligation de l'affréteur de désigner un port qui figure à la liste de la zone géographique. V. *The APJ PRITI*, [1987], 2 *L'L Rep.*37.

⁴⁶ « *EVIA* » (n°2) [1982], 2 *Ll LRep.*, 307.

Le navire accomplit le voyage sans problèmes et accosta à Bashra le 20 août pour décharger.

Après avoir déchargé, et la guerre entre l'Iraq et l'Iran ayant éclaté le 22 septembre 1980, le navire s'est trouvé bloqué à Bashra pendant plus de 6 mois.

Le fréteur demandait la condamnation de l'affréteur à lui régler les loyers courus pendant la période de détention du navire, estimant que le port n'était pas sûr, ce qui était contesté par l'affréteur.

Le litige a été examiné en arbitrage par un arbitre unique (*umpire*), puis par la *High Court* sur appel de l'affréteur, puis par la *Court of Appeal* sur appel du fréteur et, enfin par la *House of Lords* sur appel du fréteur.

La *House of Lords* jugea que la guerre était à l'évidence un événement exceptionnel (*abnormal circumstance*), susceptible de rendre un port risqué (*unsafe*), mais estima qu'au moment de la désignation de Bashra par l'affréteur, la guerre n'était pas déclarée et que ce port était sûr.

Ainsi, la question était de décider si la garantie de l'affréteur était continue, c'est-à-dire, si elle se poursuivait depuis la désignation du port par lui, jusqu'au départ du navire après y avoir accompli ses opérations de déchargement.

Les Lords J. ont justement décidé, à notre avis, que rien ne justifiait une telle continuité.

On peut considérer que quelque soit l'état du port lors de sa désignation, l'important est qu'il soit sûr à l'arrivée du navire.

En l'espèce, Bashra était un port sûr lors de sa désignation et rien ne pouvait laisser suggérer alors, qu'il ne le serait plus pendant le séjour du navire.

La désignation de ce port était donc justifiée.

2.- Ensuite, concernant l'étendue de la garantie, il y a lieu de citer une importante décision de la *Cour suprême des États-Unis* rendue le 30 mars 2020 dans l'affaire « *The ATHOS I* », plus connue comme l'affaire « *CITGO* ». ⁴⁷

⁴⁷ « *CITGO ASPHALT REFINING Co. v. FRESCATI SHIPPING Co. Ltd.* [2020].
(Voir sur <https://tinyurl.com/urd6ud7>.)

Dans cette affaire, le pétrolier « *ATHOS I* », était affrété au voyage, suivant une charte-partie ASBATANKVOY pour un chargement au Venezuela de 264.000 gallons de pétrole brut à destination du terminal CITGO de PAULSBORO situé sur le fleuve Delaware (New Jersey -U.S.A.) pour déchargement.

Au cours de ses manœuvres pour accoster au quai de déchargement, il a heurté un objet immergé, qui s'est révélé être une ancre de près de deux tonnes qui se trouvait sur le lit du fleuve, qui n'était pas signalée et ne figurait pas sur les cartes.

La coque (simple) du pétrolier a été percée en deux endroits, occasionnant une importante pollution du fleuve et de son environnement.

L'élimination de la pollution a nécessité des opérations de nettoyage considérables pour un coût très élevé.

Ces frais ont été payés par l'armateur du navire et par l'administration américaine.

L'affréteur fut poursuivi en recouvrement de ces dépenses.

Pour les demandeurs, la garantie de l'affréteur était une garantie de sécurité, dont la portée était absolue couvrant donc tous les risques, connus ou non, sans événements exceptés (« *unknown and unknowable risks* »).⁴⁸

L'argument du fréteur était le suivant :

« *The charterer must designate a berth that is « safe » and that allows the vessel to come and go « always » safely afloat. That absolute duty amounts to a warranty of safety* »⁴⁹

et,

« *...the safety of the selected berth is the entire root of the safe berth clause. It is the very reason for the clause's inclusion in the C/P* ».⁵⁰

La *Supreme Court* des Etats-Unis condamna les affréteurs sur le fondement suivant :

⁴⁸ Ph. Delebecque, *La clause de safe port ou de safe berth. Une garantie omnibus ?*, Éditorial, *Gazette CAMP*, n°52.

⁴⁹ « Syllabus » (headnote) de la décision « *CITGO* », page 2. Traduction : « *L'affréteur doit désigner un quai qui soit « sûr » et qui permette au navire d'aller et venir « toujours » à flot en sécurité. Cette obligation absolue est une garantie de sécurité* ».

⁵⁰ « Opinion of the Court », décision « *CITGO* », page 7. Traduction : « *...la sûreté du quai sélectionné est le fondement même de la clause de port sûr. C'est la raison même de l'inclusion de la clause dans la C/P* ».

« We conclude that the language of the safe-berth clause here unambiguously establishes a warranty of « safety », and thus Citgo was responsible for assuring the safe berth for the Athos I and the subsequent cleanup from the oil spill. »

Traduction :

« Nous concluons que le libellé de la clause de quai sûr établit sans ambiguïté une garantie de sécurité, et Citgo était donc responsable d'assurer la sécurité du poste à quai de l'Athos I et en conséquence, le nettoyage du déversement d'hydrocarbures. »

La meilleure conclusion concernant cette étonnante affaire, est le commentaire du Professeur Delebecque relatif à cette décision CITGO paru à la Gazette de la CAMP, n° 52 :

« La clause de « safe port » est avant tout une clause qui renforce les obligations de l'affréteur sans y intégrer les « abnormal occurrences ».

L'ériger, sans nuance et dans tous les affrètements, à temps comme au voyage, en « duty of care » revient à donner au contrat une force qu'il ne porte sans doute pas.

Les affréteurs sont ainsi très exposés ».

On ajoutera à l'extravagance de cette décision, une observation concernant les faits à l'origine du sinistre.

Il nous semble que ce n'est pas la responsabilité de l'affréteur du navire qui devait être recherchée, mais éventuellement celle de CITGO si cette entreprise était la gérante du terminal ou du port, ou encore des autorités maritimes, puisqu'une ancre volumineuse se trouvait sur le lit du fleuve depuis 2001, sans aucune signalisation.

On observe par ailleurs, indépendamment de l'espèce, que le sinistre étant survenu en 2004, la règle adoptée par l'OMI qui rend obligatoire la coque double pour les soutes à combustible dans toutes les catégories de navires ayant une capacité globale en combustible liquide égale ou supérieure à 600 m³, ne s'appliquait pas encore.

Cette règle, intégrée par amendement à l'annexe I de MARPOL, est entrée en vigueur en 2007.

Dans une affaire « *The STORK* », ⁵¹ il y avait un sérieux doute sur l'état du port, soupçonné de ne pas être sûr, au point de pouvoir faire courir un risque au navire, incertitude connue du fréteur.

En poursuivant néanmoins le voyage vers ce port, le fréteur s'est privé du droit d'être éventuellement indemnisé en cas de dommage.

Il est à remarquer au surplus que, ce faisant, le fréteur ne respecte pas l'obligation de minimiser le dommage qu'il risque de subir, alors qu'il était fondé à refuser le port désigné ou le quitter si le navire y était arrivé.

La *Court of Appeal* a fait application de ces principes à l'occasion de l'affaire « *The KANCHENJUNGA* », navire affrété pour un chargement au port de Kharg Island (Golfe Persique-Iran), désignation acceptée par le fréteur qui y envoya le navire. ⁵²

A l'arrivée, la « notice prêt à opérer » (*notice of readiness*) a été adressée.

Alors que le navire se trouvait en attente d'un poste à quai, Kharg Island fut bombardée par des forces hostiles, et le capitaine prit la décision de prendre la mer pour protéger le navire.

La situation s'étant calmée, l'affréteur a demandé le retour du navire, ce qui fut refusé par le fréteur.

La charte-partie se trouvait ainsi résiliée, et chaque partie estimait que l'autre était responsable de la situation, pour avoir manqué à ses obligations essentielles.

Le fréteur considérait que l'affréteur avait violé son obligation de désigner un port sûr et l'affréteur objectant que le fréteur n'avait pas respecté son obligation de charger, ayant refusé de le faire.

En arbitrage, il a été jugé que l'affréteur avait violé son obligation de désigner un port sûr.

L'affréteur a fait appel devant la *High Court*, laquelle a jugé que bien que le port ne fût pas sûr, le fréteur avait renoncé à son droit de refuser de retourner au port, ayant adressé la « notice prêt à opérer », et avait abandonné le droit à réclamer des dommages et intérêts pour résiliation de la charte-partie.

⁵¹ [1954], 2 *LLRep.*,397, « *The STORK* »

⁵² [1989], 1 *LLRep.*,354, « *The KANCHENJUNGA* »

Cependant, le tribunal estima que le capitaine était en droit de refuser de retourner au port en application de la clause de guerre (*War risk clause*) de la charte, sans rapport avec la situation du port non sûr. L'affréteur a également été débouté de ses demandes.

SECTION 2. – Les clauses « *Safe port* », « *Safe berth* », « *Always accessible* » et « *Always afloat* »

Dans le cadre de l'affrètement maritime, le mot « port » doit être pris dans le sens commun, savoir tout lieu qu'il soit situé en mer, sur la côte, la rivière, le bassin ou la crique, et quelque soit sa désignation courante : embarcadère, wharf, rade, ponton, port, quai ou terminal, recevant habituellement des navires pour y effectuer des opérations commerciales de chargement et de déchargement de marchandises.

Entrent également dans la définition des lieux tels que les quais d'usines, mines, entrepôts, mouillages etc., qui appartiennent ou qui sont gérés par des intérêts privés.

Ainsi sont écartés de la définition les lieux destinés exclusivement au ravitaillement des navires en soutes, ainsi que les quais flottants pour leur entretien ou encore les installations portuaires de chantiers navals.

Dans l'affrètement au voyage, l'affréteur doit veiller à ce que le lieu de destination du navire désigné au fréteur, soit un lieu sûr (*Safe port-Safe berth*), étant généralement précisé qu'il doit rester toujours accessible (*Always accessible*) pour un capitaine raisonnablement prudent et compétent, compte tenu des caractéristiques du navire, et y séjourner toujours à flot (*Always afloat*).

Il est intéressant d'observer que par le passé, dans les litiges relatifs à la sécurité des ports qui étaient soumis aux juridictions ou à l'arbitrage en Angleterre, il n'était pas nécessaire d'employer la formule « *safe port* », la notion de sûreté était implicite dans le mot « *port* ».

La définition classique de « port sûr » est donnée par Sellers L.J. dans l'affaire « *THE EASTERN CITY* » (*Court of Appeal*), lequel estime que pour qu'un port soit considéré comme étant sûr, les particularités suivantes doivent être satisfaites : ⁵³

⁵³ *LEEDS SHIPPING Cy v. SOCIETE FRANCAISE BUNGE (C.A.) « THE EASTERN CITY »* [1958], 2 *Lloyd's Rep.* 127 à 131.

Définition de port sûr par Jord Judge Sellers : « ...a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship. »

1. L'accès doit être sûr et libre d'obstructions permanentes.

Une obstruction temporaire telle les mortes-eaux ou les marées ne rendront pas le port non sûr. L'accès doit également être libre de tout obstacle, tel des objets immergés non signalés.

2. Le navire peut y séjourner en sûreté toujours à flot et ce, à tous les niveaux des marées, à moins qu'il soit habituel que les navires chargent ou déchargent échoués en toute sécurité, ou bien qu'il y ait un accord spécifique le permettant.

3. Il doit y avoir des installations appropriées pour faciliter les activités commerciales à quai comme ailleurs dans les limites du port, par exemple sur rade, telles des infrastructures permettant de conserver et de protéger la cargaison en entrepôts, silos, citernes, etc., et l'accès au port par voie terrestre doit être facilitée.

4. Il doit être politiquement sûr, libre de tout embargo, d'actes de guerre ou d'émeutes.

5. Les navires doivent pouvoir quitter le port en charge ou allèges en sécurité.

Ainsi, le port ou lieu désigné doit être sûr tant sur le plan physique, que politique et sanitaire :

Physique, c'est la sécurité du navire lui-même qui est ici en jeu, aussi bien en ce qui concerne sa coque, que l'ensemble de ses infrastructures.

Le navire doit pouvoir non seulement emprunter les voies d'accès au port pour y entrer et en sortir chargé, en toute sécurité, et de disposer de l'espace nécessaire pour manœuvrer et, en cas de besoin, pouvoir compter sur l'assistance de pilotes, de remorqueurs et d'équipements dans le domaine du secourisme et de la lutte contre l'incendie.

Des dangers physiques peuvent survenir en raison de la topographie ou d'obstacles divers, comme la glace, les bancs de sable, les défenses mal placées, les épaves, voire les risques météorologiques.

Dès lors, il s'agit de savoir si le port dispose de moyens efficaces pour assurer la sécurité, tels les signalisations et avertissements locaux, les aides à la navigation (pilotes, bouées, feux) et tout autre système informatisé pour surveiller et signaler la sécurité des chenaux qui y mènent et en sortent.

Dans l'affaire « *The MARINICKI* », ⁵⁴ le navire fut endommagé par un obstacle rencontré dans un chenal d'accès, en cours de dragage.

Bien que le fréteur n'ait pu parvenir à démontrer que l'obstacle existait au moment de la désignation du port, la *Commercial Court* lui a cependant donné raison au motif que le port était dépourvu de dispositifs appropriés pour contrôler la sécurité du chenal et en signaler les dangers.

Politique. Les dangers non physiques peuvent résulter d'événements politiques affectant directement la sécurité du port : il peut s'agir de faits de guerre, de situations insurrectionnelles, etc. ..., mais aussi de décisions judiciaires partiales ou arbitraires.

Dans l'affaire « *The GREEK FIGHTER* », ⁵⁵ Colman J. a jugé qu'un port pouvait ne pas être sûr s'il existait un risque de confiscation injustifiée du navire par les autorités, tels les gardes-côtes locaux et que le système politique et juridique n'offrait aucune garantie de recours judiciaire efficace et impartial contre de telles saisies illégales.

Le fréteur n'acceptera pas d'envoyer le navire vers le port désigné, si en ce port ce dernier figure sur une « *black list* », ⁵⁶ ou si le navire bat pavillon d'un pays en guerre ou en rupture de relations diplomatiques avec l'état où est situé le port désigné, ou en raison de la nationalité de l'équipage ou de la sienne.

Quant à l'affréteur, il veillera également à éviter les risques de l'insécurité politique, en s'abstenant de désigner un port où, de notoriété publique se déroulent des émeutes, révolutions, guerre civile ou toutes manifestations violentes ayant pour cadre non seulement le port lui-même, mais la ville qui l'entoure ou ses abords.

Sanitaire, il n'est pas recommandé d'envoyer le navire en un lieu où une épidémie sévit.

⁵⁴ *MAINTOP SHIPPING Cy. Ltd v. BULKINDO LINES PTE Ltd* (« *The MARINICKI* ») [2003], 2 *Lloyd's Rep.* 655 (Admiralty Court).

⁵⁵ *ULLISES SHIPPING CORPORATION v. FAL SHIPPING Co.LTD* (« *The Greek Fighyer* ») [2006], *Lloyd's Rep.* Plus 99 (Q.B.D.-Commercial Court).

⁵⁶ Liste noire, index des navires, pavillons, armateurs /équipages indésirables.

A ce sujet, la situation actuelle créée par la pandémie « Covid 19 » au niveau de l'exécution des chartes-parties au voyage sera abordée *infra* (§ 4).

Les obligations de chaque partie consistent essentiellement :

pour l'affréteur à désigner un lieu sûr, où les navires sont usuellement à flot (ou échoués en sécurité) et accessible,

pour le fréteur, à agir « avec la prudence et l'habileté que l'on est en droit d'exiger de lui, c'est-à-dire après avoir consulté les instructions nautiques, les tables des marées et pris l'avis des pilotes, de fréteur lui-même ou de son agent qui, étant sur place, connaissent le port, l'état de ses fonds mieux que quiconque ». ⁵⁷

L'affréteur n'assume pas une obligation de résultat, ⁵⁸ mais il est de son devoir de désigner au fréteur des lieux sûrs où le navire ne court pas le risque d'être endommagé par d'autres causes que des erreurs du capitaine ou de circonstances qui ne pouvaient être envisagées au moment de la désignation.

Sur ce point, l'avis de Madame Leila M'HIRSSI, ⁵⁹ qui estime que puisque le fréteur conserve la gestion nautique du navire dont la sécurité se trouve toujours entre les mains du capitaine, son gardien, il est normal qu'il supporte les risques de dommages causés au navire, puisqu'aussi bien « *il se protège contre ces risques par l'assurance sur corps* ».

Puis de conclure :

« Rendre l'affréteur responsable de la sécurité du navire est contraire au principe même de ce contrat [affrètement au voyage] sauf négligence de la part de l'affréteur ».

L'analyse nous paraît discutable, en même temps exacte et erronée.

Exacte, en ce que la responsabilité de l'affréteur pourra être recherchée, suite à des dommages subis par le navire, si ces dommages sont la conséquence de sa négligence.

⁵⁷ Jean WAROT, « la clause « aussi près que » ...et les clauses de « Safe Port » et de « Safe Berth » dans les chartes-parties », *D.M.F.* 1960, 138-139 et *Direzione-Redazione ed Amministrazione /Genova*.

⁵⁸ Sauf dans l'affaire « CITGO » précitée.

⁵⁹ « *Staries et surestaries en droit anglais et droit comparé* », Thèse de Doctorat de Spécialité en Droit Maritime, Aix, 1980, p.108.

Par exemple, en ne signalant pas certaines caractéristiques du port par lui désigné, susceptibles de représenter un risque pour le navire.

Inexacte, en ce qu'il ne s'agit pas de savoir qui est assuré et pour quels risques, et le fait que le fréteur conserve la gestion nautique du navire n'a rien à voir avec l'obligation de l'affréteur de désigner un port ou lieu sûr.

On rappellera, s'agissant des assurances, qu'il est essentiel que les armateurs assurent leurs navires afin de couvrir les dommages matériels maritimes qu'ils peuvent subir lors d'accidents ou périls de la mer, ainsi que leur responsabilité civile à l'égard de tiers, notamment en cas d'abordage ou de heurts avec d'autres navires. C'est l'« assurance sur corps ».

Puis l'«assurance facultés » couvre les dommages et pertes subis par les marchandises transportées.

Enfin, l'assurance de protection et d'indemnisation, communément appelée assurance "P&I" Club.

Les P&I clubs sont des associations à but non lucratif, groupes d'armateurs qui couvrent mutuellement leurs risques de responsabilité civile.

Sont pris en charge, souvent en complément à l'assurance corps, les risques que les assureurs ne couvrent pas, tels les risques qui incluent généralement la responsabilité civile des marchandises transportées et celle découlant des :

- décès et accidents corporels causés aux marins, passagers et tierces personnes
- collisions
- échouages et naufrages
- pollutions
- opérations de remorquage
- dommages causés aux objets fixes et flottants

Ils interviennent chaque fois qu'un navire est en difficulté, par exemple sur le plan juridique (levée de saisie, par exemple).

On citera l'International Group of P&I Clubs, qui regroupe un certain nombre de P&I clubs, lequel a pour rôle d'organiser l'assurance et la réassurance des clubs membres, de représenter les intérêts des armateurs membres des clubs, et de fournir des forums interactifs d'information.

En outre, le Groupe se charge des contrats de réassurance pour des montants parfois très élevés.⁶⁰

Dans un transport sous connaissement, l'analyse de Madame M'HIRSSI pourrait s'avérer exacte, où le transporteur s'engage au transport d'une marchandise, non à la présentation d'un navire en un lieu désigné par l'affréteur.

Mais dans l'affrètement au voyage, l'objet du contrat, son économie est le navire, capable de charger la marchandise concernée pour la délivrer à la destination fixée.

L'obligation du fréteur est de présenter et de maintenir le navire en bon état de navigabilité au cours de l'exécution du contrat.

Le fréteur connaît ou est supposé connaître mieux que quiconque son navire et surtout son tirant d'eau, et l'affréteur connaît ou est supposé connaître l'exacte profondeur en eau du chenal d'accès et du port ou lieu de chargement ou de déchargement.

L'affréteur connaît également la relation poids-volume de sa marchandise.

Par exemple, il sait probablement mieux que le fréteur que x mètres cubes totalisent une tonne.

Il est donc bien placé pour veiller à ce que le navire, tel que désigné à la charte-partie, puisse sortir du port une fois chargé.⁶¹

La gestion nautique du fréteur est nécessairement concernée, et l'obligation de l'affréteur de désigner un lieu physiquement sûr n'enlève rien au fait que sa responsabilité éventuelle puisse être recherchée, en cas de dommage ou de retard, à la suite d'une erreur ou d'une obstination de son capitaine.

En conclusion, il n'est pas possible d'édicter de règle en la matière.

⁶⁰ V. sur www.atlas-mag.net la liste des P&I Clubs membres de l'International Group of P&I Clubs.

⁶¹ A condition bien entendu, que la clause de la charte-partie décrivant le navire soit complète, notamment en ce qui concerne l'indication du tirant d'eau, description habituelle dans les chartes relatives aux affrètements à temps ou coque-nue.

Les décisions rendues par les juridictions étatiques et par les tribunaux arbitraux tant en France qu'en Angleterre, statuent sur des éléments de fait, et ce sont donc les faits de chaque espèce qui conduisent les juges et les arbitres à interpréter les obligations de chaque partie à la lumière des stipulations de la charte-partie et, bien entendu, des principes dégagés par la jurisprudence.

Certaines circonstances ne rendent pas le port « unsafe » (§ 1) et certains faits peuvent le rendre « unsafe » (§ 2).

En Angleterre, le juge a souvent la possibilité de ne pas suivre les décisions rendues précédemment, lorsqu'il estime que les faits de l'espèce qui lui est soumise sont différents de ceux qui ont justifié la décision précédente, et « *le juge n'indique pas expressément quelle est la règle de droit posée dans l'arrêt, en fonction, et uniquement en fonction, des circonstances de fait de l'espèce* ». ⁶²

Si la charte-partie prévoit expressément que l'affréteur désignera un « *safe port* » ou un « *safe berth* » (ce qui est quasi systématique), le port ou lieu est garanti par lui comme étant effectivement sûr, du moins au moment de la désignation.

Ce qui est essentiellement recherché dans les décisions rendues en la matière, est le lien de causalité entre le dommage ou le retard et le caractère « *safe* » ou « *unsafe* » du lieu désigné par l'affréteur.

Une sentence CAMP est intéressante à ce sujet, en ce qu'elle répartit entre l'affréteur et le fréteur la responsabilité du dommage subi par un navire qui s'était échoué en approchant d'un quai pour mettre une amarre à terre. ⁶³

Les arbitres se sont attachés à rechercher le lien de causalité :

Sur la responsabilité de l'affréteur,

« Si le port de KENITRA est couramment un port sûr, il ne l'a pas été en l'espèce, puisque le navire s'est échoué en approchant du quai pour mettre une amarre à terre.

Le dommage originaire subi par le navire est donc entièrement dû à la faute de l'affréteur.»

⁶² R.David, C.Jauffret-Spinosi, M. Goré, *Les grands systèmes de droit contemporains*, n° 332, p.304, 12^{ème} édition, Précis Dalloz.

⁶³ CAMP, Sentence n°379 du 22 décembre 1980, (2° degré), DMF 1981, 574

Le port était sûr, mais le poste à quai ne l'était pas pour le navire, n'ayant pas suffisamment de profondeur en eau.

Le dommage originaire était donc la conséquence immédiate et directe de la désignation par l'affréteur d'un poste à quai qui n'était pas sûr pour le navire.

L'affréteur avait failli sur ce point à sa « garantie de sûreté » du lieu désigné.

Mais le fréteur avait aggravé le dommage en s'obstinant à s'approcher du quai.

Les causes de ce dommage « supplémentaire », par opposition au « dommage originaire », n'étaient plus le fait de l'affréteur, mais celui du fréteur :

Sur la responsabilité du fréteur

« Mais les avaries les plus importantes paraissent résulter de l'obstination du capitaine à se rapprocher du quai.

Il y a donc lieu, pour l'ensemble des dommages subis à la fois par la coque et le moteur, de retenir la responsabilité de l'armateur pour les $\frac{3}{4}$ et celle de l'affréteur pour $\frac{1}{4}$. »

Quelques mois auparavant, la même Chambre arbitrale avait pourtant rendu une sentence reconnaissant le caractère absolu de l'obligation de l'affréteur : ⁶⁴

« Il est établi en l'espèce que le navire avait, à l'arrivée au port....., un tirant d'eau qui ne dépassait pas celui prévu à la charte-partie. Cependant à ce port, le navire s'est échoué sans pouvoir approcher à moins de 1m50 du quai...

...La profondeur d'eau au droit du quai était très inférieure à celle qui était annoncée et prévue à la charte-partie. Dans ces conditions, il est établi que l'affréteur a manqué à son obligation absolue de décharger le navire toujours à flot. »

Mais ayant identifié une faute du fréteur, les arbitres ont réparti les responsabilités :

« Cependant une faute du bord (alourdissement du navire sur bâbord pour remplissage des ballasts) ayant contribué à aggraver les dommages, il y a lieu de réduire de ce chef l'indemnité due par l'affréteur.»

⁶⁴ CAMP, Sentence n° 368 du 2 octobre 1980, (2° degré), DMF 1981, 250.

Il ressort de la jurisprudence en la matière que ce n'est qu'au cas par cas, que peuvent être retenus les éléments susceptibles de rendre « *unsafe* » le lieu désigné alors que d'autres n'ont pas d'influence sur la qualité de port ou de lieu sûr.

Les éléments de fait essentiels à prendre en considération, à notre avis de manière exclusive, pour juger qu'un port est physiquement sûr, consiste à vérifier si le navire y est entré en sécurité, qu'il y a exécuté en sûreté les opérations prévues à la charte-partie toujours à flot, puis qu'il en est parti toujours en sécurité.

Le port doit être accessible lors de l'arrivée du navire, lequel doit demeurer toujours à flot, sauf accord contraire (§ 3).

C'est l'avis de Sellers L.J. dans l'affaire précitée du « *EASTERN CITY* »:

« ...un port ne sera pas sûr sauf si, au cours d'une période de temps considérée, le navire en cause peut l'atteindre, l'utiliser et le quitter sans, en l'absence de circonstances anormales, être exposé à un danger qui ne pourrait être surmonté par une bonne pratique maritime. » (bonne navigation et équipage compétent »).
[traduction]

Ne doivent donc être pris en considération que les éléments de l'espèce qui relèvent strictement des caractéristiques physiques du port.

Ainsi, des éléments d'une autre nature, par exemple des différends d'ordre juridique entre les parties relatifs, par exemple à l'interprétation d'une clause de la charte-partie, ne sauraient en aucun cas avoir une influence sur l'appréciation portant sur la sécurité physique d'un port.

La sécurité ou non d'un port est exclusivement déterminée par des constatations matérielles locales, ainsi qu'indiqué *supra*.

On citera pourtant une étonnante sentence CAMP rendue récemment au second degré,⁶⁵ par laquelle le tribunal arbitral, estimant que le port désigné par l'affréteur n'était pas sûr, a condamné ce dernier pour violation de la charte-partie lors de sa désignation du port de déchargement, alors que les faits matériels de l'espèce démontraient le contraire.

Sommairement, les faits sont qu'un navire céréalier, après avoir chargé à Rouen une pleine cargaison de blé en vrac, se dirigea vers la côte algérienne.

⁶⁵ CAMP, sentence n° 1253 du 21 déc. 2020, 2nd degré.

Conformément aux termes de la charte-partie au voyage SYNACOMEX, l'affréteur devait désigner un ou deux ports algériens de déchargement, le premier devant l'être avant le passage du navire à Gibraltar.

L'affréteur désigna le port de Ghazaouet comme port unique de déchargement, où l'accostage au poste de silo à grain était prévu sans attente, le port n'étant pas congestionné.

Avant l'arrivée du navire au port de Ghazaouet, un différend est né entre les parties portant sur la prétendue incompatibilité des caractéristiques du port avec le tirant d'eau du navire, ce que prétendait le fréteur, cependant que l'affréteur assurait qu'il pouvait y entrer et y demeurer en sécurité, ce qui sera confirmé par les autorités portuaires.

Le navire arriva sur rade de Ghazaouet, alors que les parties continuaient à discuter sur la sûreté ou non du port.

Le fréteur s'opposa à l'entrée du navire au port, estimant qu'il n'était pas sûr.

L'attente sur rade dura quelques jours, jusqu'au moment où les autorités portuaires confirmèrent à nouveau et par écrit que le port était compatible avec le tirant d'eau du navire.

Finalement, le fréteur décida d'autoriser l'entrée du navire au port.

Le navire accosta sans dommage au quai de déchargement et, après la fin des opérations, quitta le port en sécurité.

En conclusion, le port de Ghazaouet était, indiscutablement un port sûr, et ce à tout moment, savoir :

- lorsque l'affréteur l'a désigné suivant les modalités prévues à la charte-partie,
- à l'arrivée du navire,
- au cours des opérations de déchargement,
- enfin, lors du départ du navire.

Pourtant, le fréteur a mis en demeure l'affréteur de l'indemniser pour les quelques 5 jours environ d'attente du navire sur rade, ce que celui-ci refusa.

Le litige fut soumis à l'arbitrage de la CAMP.

Le tribunal arbitral ayant débouté le fréteur de sa demande d'indemnisation, celui-ci adressa à la CAMP une demande d'examen au second degré.

Au second degré, contrairement au premier degré, le tribunal arbitral a jugé que le port de Ghazaouet n'était pas sûr, décision fondée exclusivement sur les échanges entre le fréteur et l'affréteur relatifs au tirant d'eau du navire et à la profondeur en eau du port.

La preuve matérielle établissant que le port n'était pas sûr pour le navire, ne fut jamais rapportée par le fréteur.

Le refus du fréteur d'autoriser le navire à entrer dans le port était donc absolument injustifié.

On rappellera que « *seule compte la situation au moment où le navire se présente pour gagner le port ou le bassin assigné* »⁶⁶

S'agissant des obligations du fréteur, la sentence ne relève pas que celui-ci n'a pas agi « *avec la prudence et l'habileté que l'on est en droit d'exiger de lui, c'est-à-dire après avoir consulté les instructions nautiques, les tables des marées et pris l'avis des pilotes, de affréteur lui-même ou de son agent qui, étant sur place, connaissent le port, l'état de ses fonds mieux que quiconque* ». ⁶⁷

Cette obligation du fréteur est confirmée par MM. Bonassies et Scapel dans le *Traité de droit maritime* :⁶⁸

« ...s'agissant du lieu de chargement, le fréteur qui accepte de se rendre dans un port donné pour charger la marchandise doit connaître les caractéristiques de ce port, comme il doit connaître son navire. Il est donc en faute si le tirant d'eau du navire l'empêche d'entrer dans le port. »

La décision du tribunal arbitral dans cette affaire est à notre avis critiquable.

⁶⁶ R.Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, op.cité, T.I. – Les contrats d'affrètement, Dalloz 1967, n°208, p.237.

⁶⁷ J.Warot, étude précitée : « *la clause « aussi près que » ...et les clauses de « Safe Port » et de « Safe Berth » dans les chartes-parties* », *D.M.F.* 1960, 138-139 et *Direzione-Redazione ed Amministrazione /Genova*.

⁶⁸ *op.cité*, L.G.D.J. 3^{ème} édition, n°766.

§ 1. – Circonstances qui ne rendent pas « unsafe » le port ou lieu désigné

Ainsi qu'indiqué ci-dessus, ce qui détermine la qualification et le degré de sûreté d'un port ou lieu relève de l'examen des faits.

Cela est clairement énoncé par Sankey J. commentant l'affaire *PALACE SHIPPING Co. Ltd v. GANS STEAMSHIP LINE* ⁶⁹ :

*« I am of opinion that dangers likely to be incurred on a voyage to a port may be taken into account in considering the question whether such port is safe to go to or not. In each case it is a question of fact and a question of degree ».*⁷⁰

On rappellera à nouveau la définition de port sûr énoncé par Sellers L.J. dans la célèbre affaire précitée du « *EASTERN CITY* » : ⁷¹

*« If it were said that a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship, it would probably meet all circumstances as a broad statement of the law. »*⁷²

Ainsi, ne sont pas considérés juridiquement « unsafe » les lieux désignés par l'affréteur dans les circonstances suivantes :

- Si le port ou le poste désigné ne semble pas sûr, mais que l'affréteur a non seulement averti le fréteur des dangers mais lui a également communiqué des instructions précises afin de permettre au navire de les éviter, le port, bien que physiquement « unsafe » sera tout de même considéré comme « safe » et la responsabilité de l'affréteur ne pourra être engagée. (Voir *infra* à ce sujet, l'affaire « *THE DAGMAR* ».⁷³)
- Si l'obstacle est passager, telles des marées de mortes-eaux.

⁶⁹ [1914-1915], ALL E.R. Rep.912, in *Carriage of goods by Sea*, p.20.

⁷⁰ Traduction : *Je suis d'avis que les dangers susceptibles d'être encourus lors d'un voyage vers un port peuvent être pris en considération lorsqu'on envisage la question de savoir si un port est sûr ou non. Dans chaque cas, c'est une question de fait et une question de degré ».*

⁷¹ *LEEDS SHIPPING COMPANY Ltd v. SOCIETE FRANCAISE BUNGE*, (C.A.), cité *supra*.

⁷² Traduction : *« S'il était dit qu'un port ne sera pas sûr à moins que, dans la période de temps considérée, le navire concerné puisse l'atteindre, l'utiliser et en revenir sans être, en l'absence d'événement anormal, exposé à un danger qui ne peut être évité par une bonne navigation et bonnes connaissances nautiques, on irait probablement au devant de toutes les circonstances prévues par un énoncé général de la loi. »*

⁷³ « *THE DAGMAR* », *TAGE BERGLUNG v. MONTORO SHIPPING CORPORATION* [1968], 2 *Lloyd's Rep.*442.

Un navire avait chargé du bois à ST-JOHN à destination du port de PRESTON en Grande Bretagne.

Retardé par une voie d'eau, le navire arriva au port de PRESTON, qui avait été désigné pour le déchargement, pendant les marées de mortes-eaux, de sorte qu'il ne put s'approcher que d'environ 18 miles du port.

Jugé par Roche J. que PRESTON était un port sûr pour le navire, et c'était exclusivement l'innavigabilité du navire qui l'avait empêché ou retardé de rejoindre le port.⁷⁴

- Si en cas de mauvais temps le navire est obligé de quitter le quai, appontement ou mouillage pour éviter d'être endommagé, lorsque de telles manœuvres sont systématiques chaque fois qu'il y a mauvais temps.

Cela arrive avec des d'appontements (*wharfs*) qui peuvent, par l'effet de la houle entrer en contact avec les flancs du navire et l'endommager.⁷⁵

Le M/V « *KHIAN SEA* » avait été affrété à temps selon une charte-partie NYPE qui stipulait :

*« That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide. »*⁷⁶

Jugé que la désignation de lieux de chargement ou de déchargement pouvant être provisoirement sujets à des intempéries est valable, ces lieux n'étant pas non sûrs de ce fait.

C'est aussi l'avis de Pearson J. dans l'affaire du « *EASTERN CITY* » précitée :⁷⁷

« ...I think theoretically it is possible for a port to be safe even though ships have to leave it in certain states of the weather, provided that all the operations of entering it, going out of it, re-entering it, loading and going out again, can be safely performed, and provided also that there is no appreciable danger of a ship being

⁷⁴ *AKTIESELSKABET ERIKSEN & ANDERSEN's REDERI v. FOY MORGAN & Co.*, 25 LL.L Rep.442.

⁷⁵ (Observation : sachant que le navire devra se rendre à un tel poste, l'affréteur aura tout intérêt, lors de la négociation de la charte-partie concernant la définition du *laytime* , à prévoir la clause « *sea permitting* » en complément de « *weather permitting* »).

⁷⁶ Traduction : « *Que la ou les cargaisons seraient chargées et/ou déchargées à tous docks, quai ou en tout lieu que les affréteurs ou leurs agents peuvent désigner, pourvu que le navire puisse mouiller toujours à flot à toute heure de la marée. »*

⁷⁷ Cité *supra*, note n° 71.

*trapped by the sudden onset of bad weather » safely performed, and provided also that there is no appreciable danger of a ship being trapped by the sudden onset of bad weather »*⁷⁸

Opinion également partagée par Mocatta J. dans l'affaire du « *DAGMAR* » :⁷⁹

*« ...that the mere fact that, in certain conditions, the « DAGMAR » could not remain in safety at CAPE CHAT did not, without more, establish that CAPE CHAT was unsafe for the vessel. »*⁸⁰

§ 2. – *Circonstances qui rendent « unsafe » le port ou lieu désigné*

Le port ou lieu désigné par l'affréteur doit être « *safe* » au moment où il est désigné mais surtout lorsque le navire y arrive.⁸¹

Ce principe qui avait été discuté dans l'affaire « *THE EUTONIA* »⁸² est tout de même atténué, suivant que le port était déjà « *unsafe* » au moment de sa désignation par l'affréteur ou qu'il l'est devenu ultérieurement.

Jugé dans l'affaire « *The HERMINE* » qu'un port non sûr lors de sa désignation, mais sûr au moment de l'arrivée du navire, est un port sûr :

« The nomination of a port which is ice bound at the time of nomination, but will be ice free at the time when the vessel is expected to arrive, is plainly a valid nomination as a « safe port ».

Et Donaldson J. de poursuivre :

⁷⁸ Traduction : « ...Je pense théoriquement qu'un port peut être sûr même si les navires doivent le quitter dans certaines conditions météorologiques, pourvu que toutes les opérations d'entrée, de sortie, de nouvelle entrée, de chargement et de sortie à nouveau, puissent être accomplies en sécurité, et pourvu également qu'il n'y ait pas de danger appréciable pour un navire de se trouver surpris par une attaque soudaine de mauvais temps. »

⁷⁹ *TAGE BERGLUND v. MONTORO SHIPPING Co.Ltd* [1968], cité supra.

⁸⁰ Traduction : « ...que le simple fait que, dans certaines circonstances, le « *DAGMAR* » n'ait pu rester en sécurité à *CAPE CHAT* n'établissait pas, en soi, que *CAPE CHAT* n'était pas sûr pour le navire. »

⁸¹ *COMPANIA NAVIERA MAROPAN S.A. v BOWATER's LLOYD PULP & PAPER MILLS Ltd, (C.A.)* [1955], 1 LL.L. Rep. 349.

⁸² « *The EUTONIA* » [1872], 26 L.T. 48.

« *The Charterer's sole right under a contract on the terms of this charter party is to nominate a safe port and, in nominating a port under a charter party, he impliedly warrants that it is a safe port* ». ⁸³

Autrement dit, l'affréteur promet qu'en l'absence d'événements anormaux, le navire sera apte à entrer, rester et quitter le port sans être exposé à des dangers qui ne peuvent être évités que par une navigation prudente et compétente :

« *The warranty is absolute, but contains within itself the qualification in relation to abnormal occurrences.* »

Dans l'affaire du navire « *HOUSTON CITY* », Owen Dixon C.J. définit comme suit l'obligation de l'affréteur :

« *When the Charter limits the choice to safe port or safe beths, the purpose is to impose upon the Charterer the necessity of doing in the interest of the ship what the shipowner would have done if the Charterer had been prepared to nominate to him a port of loading or discharge at the time of proposing the charter, namely, avoiding an unsafe port.* » ⁸⁴

Mais pour qu'un port soit « *unsafe* » il faut que l'obstacle ou l'événement qui le rend tel soit suffisamment durable pour porter atteinte à l'essence même du contrat, autrement dit, que le temps d'attente pour que disparaisse l'empêchement qui rend le port « *unsafe* », soit suffisamment long pour compromettre définitivement l'objectif du contrat. ⁸⁵

Cela concerne le port lui-même et ses voies d'accès et de sortie.

A été citée ci-dessus l'opinion de Lord Justice Sellers dans l'affaire « *EASTERN CITY* » relative au contenu de l'obligation de nommer un port ou lieu sûr, et son étroite relation avec la notion de bonne navigation conduite par un marin compétent.

⁸³ *UNITRAMP v. GARNAC GRAIN Co. Inc.*, « *The HERMINE* », [1978] (Q.B.D.) 2LL.L. Rep. 37, p.47. vol.1.
Traduction : « *La désignation d'un port qui est pris par la glace au moment de la désignation, mais qui sera libéré au moment où est prévu d'arriver, est pleinement une désignation valable d'un port sûr* ».

« *Le seul droit de l'affréteur selon un contrat dans les termes de cette charte-partie, est de désigner un port sûr et, en désignant un port aux termes d'une charte-partie, il garantit implicitement qu'il s'agit d'un port sûr* ».

⁸⁴ *REARDON SMITH LINE Ltd v. AUSTRALIAN WHEAT BOARD*, [1954], 2 LL.L. Rep.148, p.153

Traduction, suite note n° 84 : « *Quant la charte limite le choix à des ports ou des quais sûrs, le but est d'imposer à l'affréteur l'obligation de faire dans l'intérêt du navire ce que l'armateur aurait fait si l'affréteur avait été en mesure de lui désigner un port de chargement ou de déchargement au moment de la négociation de la charte, à savoir, éviter un port non sûr.* »

⁸⁵ *UNIVERSAL CARGO CARRIER'S CORPORATION v. CITATI*, [1957], 2 LL.L. 191.

Il faut se poser la question de savoir à quel moment l'on peut considérer l'affréteur en défaut lorsqu'il nomme un port qui s'avère ne pas être sûr.

Dans l'affaire « *The HERMINE* » citée *supra*, L.J.Donaldson a estimé que ce qui était important était que le port soit sûr au moment où le navire s'y présente.

C'est également l'opinion de M. Justice Mustill dans l'affaire « *MARY LOU* » : ⁸⁶

« If the charter stipulates that the ship shall...load at one or two « safe ports » in a stated range, the natural meaning of the words is that the nominated ports shall be safe at the time when the ship performs the relevant service in relation to that port. »

Le port, ses accès, et le poste à quai désignés par l'affréteur doivent être sûrs, notamment avoir suffisamment d'eau pour que navire y soit toujours à flot (ou échoué en toute sécurité si c'est prévu).

On peut indiquer à titre d'exemple des situations qui ont conduit les juges et les arbitres à considérer qu'un port n'était pas sûr :

- inexistence d'un abri protégeant du vent, ⁸⁷
- profondeur d'eau insuffisante au droit du poste de chargement ou de déchargement, ⁸⁸
- profondeur d'eau insuffisante à l'approche du poste de chargement ou de déchargement : ⁸⁹

« La garantie de sécurité et la flottabilité du navire à un poste de déchargement serait purement illusoire si le navire ne pouvait en aucun cas accéder à ce poste et la clause du contrat n'aurait aucune signification et aucun effet, alors qu'aux

⁸⁶ *TRANSOCEANIC PETROLEUM CARRIERS v. COOK INDUSTRIES Inc.*, [1981], 2LL.L.Rep.272.

Traduction : « Si la charte stipule que le navire devra charger dans un ou deux ports sûrs dans une zone déterminée, la signification naturelle des mots est que les ports désignés devront être sûrs au moment où le navire accomplit le service concerné en relation avec ce port. »

⁸⁷ *LEEDS SHIPPING Cy Ltd v. SOCIETE FRANCAISE BUNGE*, « The Eastern City », citée *supra*.
et *TAGE BERGLUND v. MONTORO SHIPPING Co.Ltd*, « The Dagmar », citée *supra*.

⁸⁸ - CAMP, Sentence n°368 du 2 octobre 1980, DMF 1981, 250, *supra*.

- « *THE PASS of LENY* », 54 LL.L.Rep.288

- *ANDERS UTKILENS REDERI A/S v. O/Y LOVISA STECEVORING Co.*, A/B [1976], 1 LL.L.Rep.547

⁸⁹ CAMP, Sentence n° 379 du 22 décembre 1980, DMF 574, *supra*.

*termes de l'article 1157 C.Civ. il convient d'interpréter les conventions dans le sens où elles peuvent produire un effet ».*⁹⁰

- absence de remorqueurs au port et impossibilité de manœuvrer en cas d'urgence,⁹¹
- inexistence de bouées d'amarrage en nombre suffisant en cas de mauvais temps,⁹²
- profondeur d'eau insuffisante du chenal ou rivière de sorties du port⁹³ ou à l'approche du port,⁹⁴ accès au port interdit par les glaces,⁹⁵
- événements politiques et risque de confiscation du navire⁹⁶ ou risques inhérents à la guerre.⁹⁷

Ainsi qu'exposé *supra*, la recherche du lien de causalité entre le dommage ou le retard et l'insécurité physique, politique ou sanitaire du lieu désigné et de ses accès est essentielle et doit être systématique.

Dès lors, même si le lieu n'est pas sûr, l'affréteur ne saurait être condamné au paiement des dommages ou retards subis s'ils sont la conséquence directe des fautes nautiques commises par le capitaine.

Enfin, à défaut de stipulation à la charte-partie relative à la sécurité du lieu désigné, l'obligation de l'affréteur sera moins stricte.

Il devra toutefois veiller à ne pas désigner un lieu impossible d'accès ou assurément dangereux, s'il peut être certain que les opérations prévues au contrat ne pourront être exécutées.⁹⁸

Lorsqu'un port désigné n'est manifestement pas sûr et que pour cette raison, il se trouve dès sa nomination refusé par le fréteur, il est rare qu'un litige survienne lorsque cette nomination est faite au moment des négociations.

Soit le contrat ne sera pas conclu, soit un autre lieu sera désigné.

⁹⁰ C.A. ROUEN, 2 mars 1939, *DMF* 1939,139.

⁹¹ *BOSTROM & SON v DREYFUS é Co.*, 44 *LL.L. Rep.* 136.

⁹² *REARDON SMIH LINE Ltd v .AUSTRALIAN WHEAT BOARD*, *supra*.

⁹³ - *UNITRAMP v. GARNAC Co. Inc.*[1978], *supra*.

- *TRANSOCEANIC PETROLEUM CARRIERS v. COOK INDUSTRIES Inc.*, *supra*.

- *ATHAMAS (Owners) v. DIG VIJAY CEMENT* [1963], 1.*LL.L. Resp.* 287

⁹⁴ *KRISTIANSANDS TANKREDERI A/S Others v. STANDARD TANKERS (BAHAMAS) Ltd*, [1977], 2 *LL.L.Rep.*353.

⁹⁵ *G.W.GRACE & Co. Ltd v. GENERAL STEAMSHIP Co.Ltd*, 83 *LL.L. Rep.* 297

⁹⁶ *PALACE SHIPPING Co.Ltd v.GANS STEAMSHIP LINE*, [1914-15] *ALL.ER. Rep.* 912, *supra*

⁹⁷ *KODROS SHIPPING Co. v. CUBANA de FLETES*, « The EVIA », [1981], 2 *LL.L.Rep.* 667, *supra*

⁹⁸ *REARDON SMTH LINE v. MINISTRY of AGRICULTURE, FISHERIES and FOOD (The Vancouver Strike case)*, [1963], 1 *LL.L.Rep.*12

Mais si le fréteur accepte le ou les ports ou lieux désignés par l'affréteur lors de la signature de la charte-partie ou ultérieurement, le fréteur a l'obligation de s'y rendre.

Pour atténuer cette obligation en cas d'empêchement durable affectant le lieu désigné, la majorité des chartes-parties contiennent une clause aux termes de laquelle le fréteur aura exécuté son obligation de présenter le navire au port ou lieux désignés et à la date indiquée, s'il le présente aussi près que possible du port ou lieux désignés où il pourra se rendre en toute sécurité.

C'est l'idée de tolérance et d'allégement des obligations, idée que l'on retrouve souvent dans les clauses des chartes-parties.

Ce point est abordé *infra*, Section 3 : *La clause « So near thereto as she can safely get »*.

§ 3. - *Les clauses « Always accessible - Always afloat » (AAAA)*

Ainsi qu'évoqué ci-dessus, l'affréteur doit désigner des ports ou des lieux offrant aux navires qui s'y présentent une profondeur en eau suffisante pour leur permettre d'y accéder (*Always accessible*), d'y séjourner toujours à flot (*Always afloat*), puis d'en repartir sans danger.

Dans l'affaire du « *ACONCAGUA BAY* », ⁹⁹ la question était de déterminer la portée de la clause « *Always accesible* », et de décider si elle s'arrêtait à l'accessibilité du port ou du quai à l'arrivée du navire ou si elle étendait ses effets jusqu'au départ du navire en sécurité.

Le navire avait été affrété pour charger une cargaison aux États-Unis (US Gulf) à destination de la République du Congo et de l'Angola.

La charte-partie était une GENCON 94 dont une clause 10 stipulait, concernant le port ou lieu de chargement, « *I good safe berth always afloat always accessible...* » (Traduction : « *Un bon quai sûr toujours à flot, toujours accessible* »).

Alors que le navire était en cours de chargement, un pont et une écluse furent endommagés, ce qui entraîna l'immobilisation du navire à quai durant 14 jours après la fin du chargement.

⁹⁹ SEATRADE GROUP N.V. v. HAKAN AGRO D.M.C.C. [2018], *EWHC 654* (Comm)

Jugé par la *Commercial Court* que la clause « *reachable on arrival* », lorsqu'elle figure dans une charte-partie, ne concerne que l'arrivée du navire, cependant que la clause « *Always accessible* » s'applique à l'arrivée comme au départ du navire.

Sur le plan financier, le coût de l'immobilisation du navire qui attend de pouvoir partir « *damages for detention* », peut devoir être supporté par l'affréteur, ce qui dépendra de l'analyse des faits de l'espèce.

§ 4. - *Effets de la pandémie « Covid-19 » sur l'exécution de l'affrètement au voyage*

L'apparition et le développement de la pandémie « COVID-19 », et les mesures rigoureuses adoptées pour prévenir la diffusion du virus, ont causé des perturbations considérables, notamment aux activités industrielles, aux échanges commerciaux, aux réseaux d'approvisionnement, à l'industrie et au transport maritime mondial.

Dans le cadre de la présente étude, seront seules évoquées les perturbations ayant une incidence sur la mise à disposition du navire à l'affréteur, lorsqu'il est un « navire arrivé ».

Il peut s'agir de la mise en cause de la navigabilité du navire (a), de la question de savoir si le port désigné par l'affréteur est ou demeure un port sûr (b), de la possible interrogation sur la validité de la NOR (c) et de la faculté, éventuellement, de résilier la charte-partie (d).

a) Navigabilité

La navigabilité du navire est définie comme suit par Scrutton LJ dans l'affaire « *F.C. BRADLEY & SONS c. FEDERAL STEAM NAVIGATION* »¹⁰⁰:

« The ship must have that degree of fitness which an ordinary careful owner would require his vessel to have at the commencement of the voyage having regard to all of the probable circumstances of it. »

¹⁰⁰ [1926] 24 Ll.L.Rep 446. Traduction : « Le navire doit avoir le degré d'aptitude qu'un armateur ordinaire attentif exigerait de son navire au début du voyage compte tenu de toutes les circonstances probables de celui-ci. »

Le lien entre la pandémie et la navigabilité ne semble peut-être pas évident, mais la COVID-19 peut rendre un navire inapte à la navigation de plusieurs façons.

Les problèmes de navigabilité sont susceptibles de survenir lorsque, notamment, le navire a fait escale dans un port touché par la COVID-19 et/ou lorsque des membres de l'équipage sont soupçonnés d'être contaminés.

Si des membres de l'équipage sont contaminés, le navire sera probablement jugé innavigable,¹⁰¹ la *Free Pratique* ayant été délivrée ou non, et la validité de la NOR sera contestée.

Ce sujet est abordé *infra*, sous « Navigabilité administrative » à la Troisième Partie (Section 2 : *Certificat Free Pratique* et « navire arrivé »).

On peut évoquer la situation récente d'un navire pétrolier de 280 mètres de long, battant pavillon singapourien, le « *FAIRWAY* », lequel après avoir fait escale à Antifer a été mis en sécurité au port du Havre par 5 remorqueurs le 24 avril 2021, car 16 marins sur les 25 membres de l'équipage étaient contaminés par le Covid 19 :

*« L'équipage n'étant plus maître du bateau, cinq remorqueurs Boluda sont allés le chercher. Un des marins, le chef des mécaniciens est en réanimation ».*¹⁰²

b) Désignation d'un port sûr

Il résulte des recherches effectuées qu'il n'existe actuellement aucune jurisprudence sur la question de savoir si la pandémie du COVID-19 peut rendre un port *unsafe*.

Toutefois, deux types de dangers peuvent potentiellement mener à considérer un port non sûr en raison de cette pandémie.

1. Premièrement, un port pourrait être dangereux s'il y a un risque d'infection pour l'équipage du navire.

Pour se prémunir contre cette éventualité, l'OMI a fourni aux ports des indications sur les mesures à prendre par le biais de sa circulaire n° 4204. (www.imo.org)

¹⁰¹ « *The EURASIAN DREAM* » [2002] 1 *Lloyd's Rep.* 719.

¹⁰² www.francebleu.fr

Des extraits de cette lettre circulaire sont ci-après reproduits.

Circulaire OMI n° 4204 :

Mesures visant à faciliter les opérations portuaires (et connexes) Il est recommandé aux Gouvernements et aux autorités nationales compétentes de prendre les mesures suivantes:

- *Désigner les travailleurs portuaires, le personnel des autorités et services portuaires et, notamment, d'autres personnels auxiliaires vitaux, tels que les pilotes, les équipages des remorqueurs d'amarrage et des dragueurs et les fournisseurs des navires, comme étant des "travailleurs clés" puisqu'ils assurent un service essentiel en facilitant les opérations maritimes et portuaires afin de garantir la circulation des cargaisons et la poursuite d'autres activités économiques vitales, qu'ils soient employés par le secteur public ou privé.*
- *Veiller à ce que, le cas échéant, les exigences particulières ou les renseignements à communiquer avant l'arrivée des navires, découlant des mesures prises pour combattre la COVID-19, soient dans la pratique communiqués aussi rapidement que possible au secteur des transports maritimes internationaux et à toutes les parties prenantes concernées, telles que les agents maritimes, etc.*

Promouvoir le recours à des solutions électroniques pour les interactions navire-terre, administratives et commerciales entre toutes les entités opérant dans un port et les navires, afin de réduire les risques que présentent les interactions ou l'échange de documents.

- *Veiller à ce que les postes de contrôle des douanes et des frontières dans les ports, ainsi que les autorités sanitaires portuaires, disposent de ressources suffisantes pour accomplir les formalités relatives aux cargaisons destinées à l'importation ou à l'exportation, aux navires et aux équipages, en tenant compte des éventuels nouveaux protocoles ou procédures qui seraient adoptés pour lutter contre la COVID-19, et du fait que certains travailleurs portuaires peuvent s'isoler, s'occuper d'autres personnes ou être eux-mêmes malades.*

- *Mettre en place des dispositions pour que les pilotes puissent continuer à embarquer et débarquer des navires de passage auxquels ils fournissent des services essentiels pour assurer la sécurité de la navigation.*
- *Autoriser la réalisation de toutes les visites et inspections réglementaires et de classification essentielles des navires lorsque celles-ci sont nécessaires pour permettre aux navires de rester en conformité (nonobstant toute prorogation temporaire qui pourrait être accordée par les États Membres).*

Mesures visant à protéger la santé dans les ports Il est recommandé aux Gouvernements et aux autorités nationales compétentes de prendre les mesures suivantes :

- *Demander aux navires de signaler à l'autorité compétente du port, le plus tôt possible avant leur arrivée, tout cas de maladie indiquant une infection à la COVID-19 à bord.*
- *Conseiller aux navires de surveiller régulièrement les membres du personnel de bord pendant qu'ils sont au port afin de déceler tout symptôme associé à la COVID-19, et de signaler tout changement dans la situation sanitaire du personnel de bord à l'autorité compétente du port.*
- *Envisager de contenir temporairement le personnel de bord à bord du navire pendant que celui-ci est au port (sauf si la situation permet de faire autrement ou en attendant que cela soit possible), à moins qu'il s'agisse d'un débarquement à effectuer dans le cadre d'un changement d'équipage ou pour recevoir des soins médicaux d'urgence non disponibles à bord du navire.*
- *Limiter, autant que possible, le nombre d'interactions entre le personnel de bord et les entités du port aux seules interactions critiques et essentielles à l'exploitation et l'approvisionnement continu du navire.*

Le non respect de ces recommandations peut entraîner la qualification d'un port comme non sûr.

2. Le deuxième danger concerne les risques de mise du navire en quarantaine, ou encore de son inscription sur une liste noire.

Si les autorités portuaires demandent au navire à son arrivée de se mettre en quarantaine, le port pourrait être considéré comme non-sûr, surtout si la période de quarantaine ordonnée devait durer un temps excessif.

On peut supposer que si la quarantaine imposée est de l'ordre de 14 jours, le fréteur aura des difficultés à faire juger que le port n'est pas sûr.

A considérer également le cas où le navire est inscrit sur une liste noire, par exemple, du seul fait qu'il a relâché dans un port précédent sérieusement touché par l'éclosion du COVID19.

La défense des affréteurs contre une réclamation fondée sur la prétendue qualification de port non sûr pourrait être de soutenir que l'épidémie de COVID-19 est un événement anormal.

Au fil du temps, cet argument en faveur d'une « situation anormale » s'affaiblit.

Par la suite, tout danger pour le navire en raison de la COVID-19 ne rendrait pas automatiquement le port dangereux.

On rappellera à nouveau que dans l'affaire « *THE EASTERN CITY* », Sellers L.J. a énoncé le critère pour décider si un port est « sûr ».¹⁰³

Cette définition classique est depuis reprise par la jurisprudence, notamment, dans l'affaire « *THE OCEAN VICTORY* » [2015], EWCA Civ 16.

La sécurité ne concerne pas seulement le risque de dommages au navire ou à la cargaison en raison des caractéristiques physiques du port, mais s'étend à d'autres risques, y compris la menace pour l'équipage de maladies infectieuses.

La question de savoir si un port est sûr ou non devra être examinée en fonction des faits au cas par cas.

¹⁰³ Citée supra : « ...a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.»

En l'état actuel de la situation, on peut conclure qu'il est peu probable qu'un port devienne non sûr pour la seule raison de la présence de la pandémie du COVID-19, à condition toutefois, que les mesures de protection strictes soient généralement appliquées localement.

Les ports restent ouverts et prennent leurs propres précautions, par exemple, en gérant l'interaction entre le navire et le port, en refusant parfois le débarquement de l'équipage ou de son remplacement, suivant les recommandations de l'OMI.

Par ailleurs, un certain nombre de précautions pratiques, visant à prévenir la contamination sont prises par l'équipage avant et lors d'une escale.

Ces mesures sont conformes à celles recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, et tiennent également compte des préconisations spécifiques des autorités portuaires compétentes dans chaque cas.

Bien entendu, les fréteurs doivent également surveiller la santé de l'équipage et, s'il y a lieu, de procéder à son remplacement en toute sécurité.

Ils doivent également fournir à bord l'équipement nécessaire et approprié, pour assurer la protection individuelle.

Il peut donc y avoir des retards, mais les ports sont actuellement considérés comme sûrs, bien que cela ne soit toutefois pas certain.

Quelques facteurs sont à prendre en considération, au cas par cas, notamment :

- les retards probables qui pourraient être subis ;
- le risque d'infection pour l'équipage d'un navire ;
- la proximité du port par rapport à une ou à des zones infectées;
- le risque de contact de l'équipage avec le personnel à terre ;
- le risque de retenue ou de quarantaine du navire ;
- les mesures de prévention et de protection appliquées au port .¹⁰⁴

¹⁰⁴ V. INTERTANKO, « *Guidance on Chartering Issues relating to Covid-19*.

Concernant particulièrement le risque de retenue ou de quarantaine du navire décidées par les autorités sanitaires, les chartes-parties contiennent parfois une clause aux termes de laquelle le temps perdu en raison de la mise en quarantaine du navire ne comptera pas comme temps de planche (*laytime*).

Il s'agit toujours de fonder la décision sur l'analyse des faits, en tenant compte des stipulations de la convention d'affrètement.

Par exemple, la convention peut contenir une clause telle que la BIMCO « *Infectious or Contagious Disease Clause* », ci-après reproduite en français :

a) « Zone touchée » désigne tout port ou lieu où il existe un risque d'exposition du navire, de l'équipage ou d'autres personnes à bord à la maladie et/ou à un risque de quarantaine ou à d'autres restrictions imposées relativement à la maladie.

(b) Le navire n'est pas tenu de se rendre ou de continuer de se rendre ou de demeurer à un endroit qui, de l'avis raisonnable du capitaine ou des armateurs, devient une zone touchée après la date de cette charte-partie.

c) Conformément à l'alinéa b) :

(i) à tout moment avant le début du chargement, le fréteur peut notifier à l'affréteur la résiliation du présent contrat ou peut refuser d'en exécuter une partie comme l'entrée du navire ou son maintien dans une zone touchée.

Si un navire est « exposé » à un danger réel, tel un risque important de contagion au virus Covid-19 dans un port, celui-ci pourrait être jugé non sûr.

Et si seuls des moyens ou des compétences exceptionnelles sont indispensables pour résister, le port pourrait être jugé non sûr.¹⁰⁵

Peut être citée à cet égard l'affaire « *THE POLYGLORY* », même s'il ne posait pas un problème sanitaire.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Hill Dickinson – *The new « Wuhan » coronavirus – Issues and effects in the shipping market*

¹⁰⁶ « *THE POLYGLORY* », *Kristiansands Tankrederi A/S and Others v. Standard Tankers Bahamas Ltd* [1977], 2 Lloyd's Rep 353 à 365-6.

Il a été jugé que si un très haut niveau de compétence professionnelle du capitaine et de l'équipage, peut seul permettre de soustraire le navire à un danger réel dans le port, ce dernier n'est pas sûr.

L'ancre tribord du *POLIGLORY* a traîné et endommagé un pipeline sous-marin et le fréteur a recherché la responsabilité de l'affréteur afin de lui faire supporter l'indemnisation réclamée par les propriétaires du pipeline.

Les affréteurs soutinrent que la cause des dommages se trouvait dans la négligence du capitaine et/ou de l'équipage et/ou du pilote, et l'arbitre a convenu qu'il y avait mauvaise navigation ("*bad seamanship*") équivalant à une négligence de la part du pilote ("*negligence on the part of the pilot*") qui n'avait pas engagé les moteurs avec une puissance suffisante pour éviter l'incident.

L'arbitre a néanmoins considéré que l'insécurité du port était la cause effective de la perte, décision ultérieurement confirmée par le juge.

La décision rendue dans l'affaire du « *THE POLYGLORY* », qui considère que la garantie de port sûr « *safety* » donnée par l'affréteur était continue jusqu'au départ du navire, a été suivie dans l'affaire "*THE MARY LOU*".¹⁰⁷

Puis la *House of Lords* a décidé que rien ne justifiait une telle continuité, le port devant être sûr lors de sa désignation jusqu'à l'arrivée du navire, jugement rendu dans l'affaire précitée du "*EVIA*" (n°2).¹⁰⁸

c) Notice of Readiness (NOR) – Notice de disponibilité opérationnelle.

Les fréteurs cherchent toujours à commencer à décompter le temps de planche à partir du moment où ils présentent leur navire aux affréteurs au port ou au poste d'amarrage convenu, afin d'éviter d'avoir à supporter les retards qui échappent à leur contrôle.

Pour engager ce décompte, le fréteur doit présenter à l'affréteur une *NOR* valide.

Pour être valide, la *NOR* doit être remise lorsque le navire est à tous égards physiquement et effectivement prêt à recevoir la marchandise spécifique convenue, et que sur le plan administratif il s'est conformé à toutes les exigences sanitaires et documentaires du port.

¹⁰⁷ [1981], 2 Lloyd's Rep.272

¹⁰⁸ [1982] 2 Lloyd's L.Rep 307

L'un de ces éléments est de savoir si le navire s'est vu accorder la *Free Pratique*, soit essentiellement la licence accordée au navire pour entrer dans un port sur l'assurance que l'équipage est exempt de maladies contagieuses.

En raison de la pandémie Covid-19, si le navire n'est pas en mesure d'adresser une NOR valide en raison d'une incapacité ou d'un retard dans l'obtention de la libre pratique, il pourra y avoir un retard considérable, dans le démarrage des opérations de chargement.

La partie qui aura à supporter les conséquences de ces retards dépendra des termes de la charte-partie, notamment des clauses relatives au calcul du temps de planche ou des surestaries et des exclusions du décompte pendant la durée des retards.¹⁰⁹

Bien entendu, on suppose encore envisageable l'exécution de la charte-partie.

d) Frustration

Le droit anglais ignore le concept de "force majeure", mais permet en revanche à une partie de ne pas exécuter ses obligations en raison d'un événement imprévu qui échappe à son contrôle.

La force majeure ne peut être invoquée que si une clause du contrat l'envisage expressément et énumère les événements susceptibles d'excuser le défaut d'exécution d'une obligation contractuelle, telle une épidémie.

Par exemple, la clause de « force majeure » ci-après :

FORCE MAJEURE. Neither Party will be liable for any failure or delay in performing an obligation under this Agreement that is due to any of the following causes, to the extent beyond its reasonable control: acts of God, accident, riots, war, terrorist act, epidemic, pandemic, quarantine, civil commotion, breakdown of communication facilities, breakdown of web host, breakdown of internet service provider, natural catastrophes, governmental acts or omissions, changes in laws or regulations, national strikes, fire, explosion, generalized lack of availability of raw materials or energy.

¹⁰⁹ Par exemple, l'imprimé de la charte-partie GENCON 94 ne prévoit pas ce type d'exclusions.

For the avoidance of doubt, Force Majeure shall not include (a) financial distress nor the inability of either party to make a profit or avoid a financial loss, (b) changes in market prices or conditions, or (c) a party's financial inability to perform its obligations hereunder.

Une réglementation des autorités directement liée à l'événement sanitaire peut interrompre l'exécution du contrat.

Il peut être mis fin au contrat par "*frustration*" si un événement dont aucune des parties n'est responsable rend l'exécution de ce contrat radicalement différente de ce qui avait été convenu à l'origine.

Un simple retard, ou même un retard très excessif, ou encore des difficultés ou des pertes financières n'y suffiront pas.

Dans cette optique, il faudrait un événement radical résultant directement de la COVID-19, pour caractériser une situation de *frustration*.

En l'absence d'une clause de force majeure applicable, le frèteur et l'affrèteur peuvent envisager d'invoquer la doctrine générale de la *frustration* si la COVID-19 les empêche d'exécuter leurs obligations contractuelles.

Les parties sont alors déchargées de leurs obligations contractuelles.

La doctrine de la *frustration* ne s'applique que lorsque se produit un événement à la fois inattendu et hors du contrôle du frèteur et de l'affrèteur, qui rend le contrat physiquement ou commercialement impossible à exécuter, ou transforme l'obligation d'exécuter en une obligation radicalement différente de celle qui a été contractée au moment de la conclusion de la charte.

Si le rendement est « frustré » en raison de la COVID-19, cela dépendra des faits au moment où la *frustration* est invoquée.

Dans l'affaire précitée "*The HERMINE*",¹¹⁰ il a été jugé qu'un obstacle qui avait causé un simple retard ne rendait pas un port dangereux à moins que le retard ne fût suffisant pour affecter l'entreprise commerciale.

¹¹⁰ [1979] 1 Lloyd's Rep. 212, citée supra.

Si l'effet de la COVID-19 sur l'exécution requise est tel qu'il compromet radicalement l'objet du contrat, la charte-partie peut alors être « frustrée ».

La comparaison entre la *frustration* et la force majeure fait ressortir qu'il s'agit là de notions voisines dont les effets sont comparables.

SECTION 3. – La clause « *So near thereto as she can safely get* »

“ Aussi près [du port] qu'il pourra se rendre en sécurité ”

Lorsqu'il apparaît que le lieu de présentation du navire n'est pas sûr ou qu'il existe un empêchement à l'approche ou à l'arrivée au lieu désigné, cette clause autorise le fréteur à se rendre au port ou lieu sûr le plus proche et pourra, soit y décharger la marchandise, soit y attendre les instructions de l'affréteur.

En effet, la clause qui fait suivre l'indication du port de destination du navire par la phrase « aussi près qu'il pourra s'en approcher », confère au capitaine le pouvoir de décider de la marche à suivre, lorsque l'accès du port est impossible.

S'il s'agit du port de chargement, la solution est plus compliquée lorsque la marchandise y est prête à être chargée.

L'affréteur sera contraint de choisir la solution matériellement réalisable la plus rapide et la moins onéreuse pour déplacer la marchandise si le port désigné reste durablement non sûr ou si l'obstacle perdure.

La difficulté de l'opération dépendra de son conditionnement (conteneurs, palettes, caisses, sacs, vrac, silos, etc.).

Si un état d'insécurité survient après la désignation du port, alors que le navire peut encore éviter de s'exposer au danger, l'affréteur a l'obligation de désigner un port alternatif.

Le droit de mettre en œuvre cette clause protectrice du fréteur dépend de la nature et de la durée de l'empêchement (§.1) et de la possibilité pour le navire de se rendre à un port sûr et proche (§.2).

L'application de la clause doit s'analyser, pour chaque espèce, eu égard aux circonstances de fait :

« Notice must be taken of what the particular adventure in each case is ». ¹¹¹

§ 1.- *L'empêchement doit être de longue durée*

Prévisible ou non, l'empêchement à considérer est celui qui prévaut au moment de l'arrivée du navire (ou au cours du voyage d'approche si l'évaluation est crédible), et le fréteur, à défaut d'instructions de l'affréteur, attendra un temps raisonnable avant de prendre une décision :

« *The time will certainly be unreasonable if the delay is such as to frustrate the adventure.* » ¹¹²

Traduction : « *Le temps sera certainement déraisonnable si le délai est tel qu'il fera échouer l'aventure* ».

Le principe est clairement énoncé en ces termes dans « *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* » :

« *A ship chartered to load or unload at a named port or dock or berth, « or so near as she can safely get », if prevented on her arrival from reaching the place of loading or unloading, is bound to wait a reasonable time before adopting the alternative place of loading or discharge, if by so waiting she can get to the port or dock or berth named for loading or unloading* ». ¹¹³

Le fréteur ne pourra invoquer la protection de la clause que si l'obstacle ou l'événement empêchant le navire d'entrer en sécurité au port ou au lieu désigné persiste assez longtemps pour compromettre l'objet du contrat.

Il doit donc être procédé à la distinction entre les obstacles temporaires et les obstacles qui, sans être permanents à proprement parler, risquent de se maintenir pendant un temps déraisonnablement long. ¹¹⁴

¹¹¹ Brett L.J. [1879] 12 Ch.D. 568, p.593. Traduction : « *L'observation doit porter sur ce qu'est l'aventure particulière dans chaque espèce* ».

¹¹² REARDON SMITH LINE v. MINISTRY of AGRICULTURE [1962], cité *supra*.

¹¹³ Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 19^{ème} éd. 1984, art.69, p.131 s., Sweet & Maxwell London. Traduction : « *Un navire affrété pour charger ou décharger dans un port nommé ou à un dock ou quai, « ou aussi près qu'il puisse se rendre en sécurité », s'il est empêché en arrivant d'atteindre le lieu de chargement ou de déchargement, est obligé d'attendre un temps raisonnable avant d'opter pour l'autre lieu de chargement ou de déchargement, si une telle attente peut lui permettre d'accéder au port ou au quai désigné pour le chargement ou le déchargement.* »

¹¹⁴ Devant de tels obstacles, les chartes-parties prévoient habituellement pour des obstacles tels, par exemple les glaces et la guerre, des clauses qui énoncent les solutions et les obligations des parties.

Doivent également être pris en considération les intérêts respectifs des parties pour déterminer si la durée d'un obstacle est susceptible de justifier le jeu de la clause.

Ainsi, dans l'affaire « *ATHAMAS* »¹¹⁵, affaire particulièrement originale en raison de considérations de fait d'ordre géographique, liées à l'importance de la distance séparant Saigon (aujourd'hui port de Hô Chi Minh-Ville) de Phnom-Penh.

La décision qui fut rendue par la *Court of Appeal* développe le raisonnement suivi pour déterminer si le port de substitution, bien qu'éloigné, correspond à une juste application de la clause « aussi près que... » en considération, par ailleurs, des conséquences économiques pour chaque partie.

Il s'agissait d'un litige soumis à l'arbitrage qui opposait l'armateur du navire « *ATHAMAS* » à l'affréteur, ledit navire ayant été affrété dans le cadre d'une charte-partie GENCON.

Aux termes de la charte, le déchargement de la cargaison devait s'effectuer, sur désignation de l'affréteur, pour environ un quart à SAIGON, puis se rendre en sûreté à PNOM-PENH pour y décharger le solde, ou « aussi près de ces deux ports où le navire pourra se rendre en sûreté et y demeurer toujours à flot ».

Le navire déchargea en effet une partie de la cargaison à SAIGON au mois de mars, mais ne put poursuivre vers PNOM-PENH pour y décharger le solde de la marchandise (2.100 tonnes), les pilotes locaux ayant refusé d'effectuer le voyage vers Phnom-Penh, en raison du niveau d'eau du fleuve Mékong, cet épisode devant, selon les prévisions prendre fin vers la mi-août, ce qui signifiait environ cinq mois d'attente.

C'est dans ces conditions que le fréteur a décidé de décharger le solde de la cargaison à Saigon.

Le fréteur a réclamé des surestaries correspondant au temps passé à Saigon, port de substitution, pour décharger le solde de la cargaison destinée à Phnom-Penh.

Les arbitres se prononcèrent en faveur des affréteurs, estimant que si la décision de décharger à Saigon était raisonnable, le navire aurait néanmoins dû attendre, considérant l'autorité de la jurisprudence « *SHILIZZI v. DERRY* » et « *METCALFE v. BRITANNIA IRON WORKS* ».¹¹⁶

¹¹⁵ *THE ATHAMAS (OWNERS) v. DIG VIJAY CEMENT Cy. Ltd, C.A. [1963], 1 LL.L.Rep. 287, précitée.*

¹¹⁶ *V. SHILIZZI v. DERRY (1855 4 E.& B. 873) et METCALFE v. BRITANNIA IRON WORKS [1877]*

Saisie par le fréteur, la *Commercial Court*, a décidé que la demande du fréteur était fondée ([1962] 2 Lloyd's Rep.120. Sur appel de l'affréteur, la *Court of Appeal* a confirmé le jugement de la *Commercial Court*.

La cour a considéré, d'une part, que rien à la charte-partie n'empêchait d'attribuer à Saigon tout à la fois le rôle de port de déchargement primaire et, en cas d'empêchement sérieux, de port de déchargement alternatif à celui de Phnom-Penh.

D'autre part, l'ATHAMAS avait bien été légalement empêché de se rendre à Phnom-Penh, et que Saigon était assurément le port sûr le plus proche de Phnom-Penh, bien que ces ports soient distants de 250 *miles*.

La réflexion de la Cour portait sur divers points de l'espèce :

« ...arbitrators should have given effect to their own view of what was reasonable and should have come to conclusion that the obstacle was sufficiently permanent taking into account :

- *the carrying capacity and earning capacity of the vessel ;*
- *the fact that less than a quarter of her total cargo was involved ;*
- *the prohibitive expense of storing that cargo at Saigon until it could be carried to Pnom-Penh ;*
- *the fact that the cargo could have been lightered from Saigon to Pnom-Penh ;*
- *that there was no suitable port or discharging place nearer than Saigon ;*
- *that aritrators had fond that Saigon was the nearest reasonably practical port of discharge and was within the ambit of Pnom-Penh in the sense of being in a area or zone within a range of proximity not beyond the reasonable contemplation of the parties as fair and reasonable men ;*
- *and that arbitrator's decision should be accepted, in that conclusions of fact were for arbitrators and what was reasonable was a question of fact. »¹¹⁷*

2 Q.B.D. 423.

¹¹⁷ Traduction : « ...les arbitres auraient du donner effet à leur propre estimation de ce qu'il était raisonnable et auraient du arriver à la conclusion que l'obstacle était suffisamment permanent, en considération de :

Sont usuellement considérés comme constituant des obstacles temporaires ne pouvant permettre le jeu de la clause :

- les marées,
- les rivières à marée,
- les glaces, parfois ¹¹⁸
- la congestion du port, ¹¹⁹

Il a pu être reproché à un capitaine de n'attendre que trois jours le déblocage d'un port pris par les glaces. ¹²⁰

Le fréteur, devant un obstacle dont il peut supposer, de bonne foi, qu'il ne sera pas levé avant un temps manifestement trop long, agira dans l'intérêt commun en renonçant à attendre la levée de l'obstacle, probablement en accord avec l'affréteur, et ce même si, contrairement à ses prévisions, l'obstacle venait à être levé plus rapidement que prévu.

Lord J. Blackburn dans l'affaire « *DAHL v. NELSON* » où fut jugé déraisonnable un temps d'attente de cinq semaines dû à la congestion des quais, alors qu'il était possible de décharger sur rade, estima, qu'en présence d'un obstacle, on devait se poser la question de savoir quelles pertes le délai d'attente pouvait faire subir aux parties :

« What would be the effect on the object of the contract, and the damage to each party caused by the delay ? » ¹²¹

Au cours de l'exécution d'un contrat, et particulièrement d'une charte-partie au voyage, des difficultés ou des obstacles peuvent surgir, ce qui est le cas lorsque les circonstances conduisent à envisager la mise en œuvre de la « *near clause.* »

- la capacité de transport et la capacité de rapport du navire ;
- le fait que moins d'un quart de sa cargaison totale était concernée ;
- le coût prohibitif du stockage de cette cargaison à Saigon jusqu'à ce qu'elle puisse être transportée à Phnom-Penh ;
- le fait que la cargaison aurait pu être transportée de Saigon à Phnom-Penh ;
- qu'il n'y avait pas de port ou de lieu de déchargement convenable plus proche de Saigon ;
- que les arbitres ont estimé que Saigon était raisonnablement le port adapté le plus proche pour décharger et était à la portée de Phnom-Penh en ce que situé dans un périmètre ou zone à l'intérieur d'une étendue de proximité pas au-delà de la prévision raisonnable des parties comme loyal et raisonnable personne ;
- et que la décision des arbitres devrait être acceptée, en ce que les déductions de fait ont guidé les arbitres et ce qui était raisonnable était une question de fait.

¹¹⁸ Sous réserve de l'application de la « ICE CLAUSE » que ne manquent pas de contenir les chartes-parties.

¹¹⁹ Le jeu de la clause « *Time lost in waiting for a berth...* » ne gênera pas le fréteur.

¹²⁰ *KNUTSFORD SEAMSHIP Co. v. TILLMANS & Co.* [1908], A.C. 406 ; V., C.cass 1^{er} août 1919, S.1920-1,207 : navire gêné par le « *mouvement normal des navires en basse-Seine* ».

¹²¹ *DAHL v. NELSON, DONKIN & Co.* [1881] 6 App.Cas.38 Traduction : « *Quel serait l'effet sur l'objet du contrat, et le préjudice de chaque partie causé par le retard ?* »

Face à de tels obstacles, le fréteur et l'affréteur ont intérêt à s'entendre afin de prendre ensemble la difficile décision, soit :

d'attendre la levée de l'obstacle pendant une période raisonnable à convenir, soit d'appliquer la clause « *near clause* » et diriger le navire vers le port sûr le plus proche pour y effectuer les opérations de chargement ou de déchargement, ou pour y attendre des instructions.

Cette coopération devrait aussi permettre de régler, le cas échéant, les problèmes concernant l'arrivée du navire et l'envoi de la *Notice of Readiness* dans l'intérêt de chaque partie.

En effet, le respect du devoir de coopération implique que les contractants ne se préoccupent pas de leurs propres intérêts mais doivent décider et agir ensemble de manière à permettre la poursuite de l'exécution de la charte-partie.

La coopération constitue l'une des quatre obligations accessoires des relations contractuelles, à savoir l'obligation d'information, l'obligation de loyauté, l'obligation de sécurité, et l'obligation de coopération, obligations qui sont issues de l'exigence de bonne foi, ainsi que de la théorie des suites du contrat de l'article 1194 du Code civil.

L'article 1194 du Code civil prévoit que les « *les contrats obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que leur donnent l'équité, l'usage ou la loi* ».

Les obligations contractuelles peuvent donc, selon les circonstances, être vues comme un ensemble.

Ce devoir de coopération est prévu à l'article 5.1.3. des principes UNIDROIT 2010 en ces termes :

*« Les parties ont entre elles un devoir de coopération lorsque l'on peut raisonnablement s'y attendre dans l'exécution de leurs obligations. »*¹²²

¹²² « L'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) est une organisation intergouvernementale indépendante dont le siège est à Rome. Son objet est d'étudier des moyens et méthodes en vue de moderniser, harmoniser et coordonner le droit privé - en particulier le droit commercial - entre des États ou des groupes d'États et, à cette fin, d'élaborer des instruments de droit uniforme, des principes et des règles. V. www.unidroit.org.

§ 2. – *Le port ou lieu sûr le plus proche*

Dans l'affaire précitée du « *ATHAMAS* », le port sûr le plus proche de Phnom-Penh était Saïgon pourtant distant d'environ 250 *miles* de Phnom-Penh.

Ainsi que le remarque Pearson L.J. au sujet de cette affaire, une telle distance tient à la rareté des ports dans cette région géographique, ce qui ne se vérifierait certainement pas si le ou les ports désignés étaient situés sur la côte ouest de l'Europe, ou en Méditerranée, ou sur la Mer Noire.

La notion de port le plus proche ne s'apprécie pas uniquement par rapport aux distances.

On ne peut définir un rayon théorique, de 30 *miles* par exemple, au-delà duquel le fréteur ne pourrait, sauf circonstances exceptionnelles, envoyer le navire.

Là encore, la conduite sera dictée par les impératifs économiques des deux parties, lesquels ne peuvent être déterminés qu'à l'occasion de chaque espèce.¹²³ Le fréteur commet une faute en ne préservant que ses intérêts sans égard à ceux de l'affréteur.¹²⁴

La question est cependant délicate.

Supposons un port de déchargement « A » fixé à la charte-partie et dont un obstacle durable permet au fréteur d'envoyer le navire décharger ailleurs en application de la « *near clause* ».

Supposons que le navire est chargé de blé en vrac.

Il y a deux ports « B » et « C ».

« B » est situé dans ce que les anglais appellent le *AMBIT*¹²⁵ situé à une distance de 40 *miles* de « A » et géographiquement le port le plus proche de « A ».

Mais le port « B » est dépourvu de silos à grain.

« C » se trouve à 100 *miles* de « A », mais à la différence de « B », il y a des silos dans la zone portuaire.

¹²³ EAST ASIATIC Co. v. TRONTO STEAMSHIP Co. [1915], 31 T.L.R. 543.

¹²⁴ « *The CASPIANA* » - RENTON (G.H.) & Co. v. PALMYRA TRADING Co. of PANAMA [1957], A.C.149.

¹²⁵ Zone jugée raisonnable eu égard aux circonstances de l'affrètement.

Eu égard à la nature de l'opération et aux intérêts de la marchandise, il sera plus économique de se rendre à « C » où le déchargement pourra s'effectuer en silos, alors qu'à « B », port pourtant le plus proche, la marchandise devra vraisemblablement être ensachée, opération très coûteuse.

C'est donc une question de fait et doivent être pris en considération des éléments autres que la seule distance.

Ces éléments ont trait en tout premier lieu à la sûreté du port de substitution et aux caractéristiques du navire, et en second lieu aux impératifs liés à la marchandise.

Il arrive fréquemment qu'en cas d'empêchement du navire à atteindre le port de déchargement en raison d'un problème de tirant d'eau du navire par rapport à la profondeur de l'accès au port et du port lui-même, un allègement du navire peut être décidé par déchargement partiel sur allèges à l'extérieur du port ou sur un navire plus petit, aux frais de l'affréteur.

La marchandise devra probablement être réacheminée ultérieurement par terre ou par eau, vers le port initialement choisi ou vers tout autre port ou lieu souvent convenu avec les ayants droit à la marchandise, opérations qui seront à la charge de l'affréteur.

Lorsque la « *near clause* » contenue à la charte-partie prévoit non pas le port le plus proche mais le « port voisin approprié le plus sûr » (*neighbouring safe and convenient port or place...*), le critère du port sûr le plus proche se détermine également suivant les circonstances de chaque espèce.

Dans l'affaire du « *CITY of PORT ELIZABETH* », le juge Sellers a eu l'occasion de le confirmer : ¹²⁶

« ...*the locality of a « neighbouring » port should not be too narrowly defined and depended on the nature of the voyage and the particular circumstances which arose* ». ¹²⁷

Lorsque la « *near clause* » s'applique, une des conséquences fondamentales est d'étendre la zone dans laquelle le navire peut être considéré comme un « navire arrivé ».

¹²⁶ ASSOCIATED LEAD MANUFACTURERS, Ltd v. ELLERMAN & BUCKNALI STEAMSHIP Cy. Ltd, [1956], 2 LL.L.Rep.167.

¹²⁷ Traduction : « ...la localisation d'un port voisin ne devrait pas être trop étroitement définie et devrait dépendre de la nature du voyage ainsi que des circonstances particulières qui ont surgi ».

Dans l'affaire « HEMSOE », le navire ne pouvait entrer au port de Fécamp parce que le tirant d'eau officiel était de 7m20, cependant que le tirant d'eau réel était de 3m.

La Cour d'Appel de Caen avait à déterminer dans quels cas et dans quelles limites pouvait s'appliquer la clause « *aussi près que...* ».

La décision rendue a été prononcée dans le sens d'une interprétation restrictive de la possibilité pour le fréteur de se rendre ailleurs qu'au port désigné par l'affréteur considérant la connaissance qui est la sienne des caractéristiques du navire :¹²⁸

« *Plus tôt le fréteur connaîtra le lieu où il devra mettre le navire à la disposition de l'affréteur, plus stricte sera son obligation de rechercher si le ou les lieux désignés sont sûrs.* »

CHAPITRE 2 - L'INDICATION DE LA POSITION ACTUELLE DU NAVIRE

En droit anglais existent trois types d'engagements contractuels : les « *conditions* », les « *warranties* » et les « *implied obligations* » ou « *implied terms* ».

Ils se distinguent par l'importance des effets de leur inexécution sur l'existence même du contrat et, par conséquent, par la hiérarchie des possibles sanctions attachées à leur défaut d'exécution.¹²⁹

Une *condition* est un engagement essentiel de la convention qui « atteint directement la substance même du contrat ou, autrement dit, qui est tellement essentiel à sa nature, que s'il n'est pas respecté, l'autre partie peut équitablement considérer ce manquement comme une inexécution totale du contrat ». ¹³⁰

Le non respect d'une *condition* ouvre le droit à la partie lésée d'opter pour la résiliation du contrat ainsi qu'une éventuelle action en réparation des dommages qu'elle subit du fait de l'inexécution, ou encore d'opter pour le maintien des effets du contrat tout en poursuivant en dommages-intérêts du fait de l'inexécution.¹³¹

¹²⁸ C.A.Caen, 25/4/1959, *DMF*. 1959, 486 et note J.P. Govare.

¹²⁹ *Le droit anglais des affaires*, La documentation française, d'après le *Charlesworth's Mercantile Law*.

¹³⁰ Fletcher Moulton L.J., dans l'affaire *WALLISs -v- PRATT*, [1910], 2 *K.B.1012*.

¹³¹ Scrutton, *Contractual Terms*, p.73

Une *warranty* est une assurance qui est donnée sans constituer une condition essentielle.

Sa non-exécution n'autorise pas la résolution du contrat, mais permet à la partie lésée de poursuivre en recouvrement les dommages subis du fait de l'inexécution.

Dans l'affaire *WALLIS-v-PRATT*¹³², le juge Fletcher Moulton décrit la *warranty* comme étant « *une obligation qui, tout en devant être remplie, n'est pas d'une importance telle que son inexécution atteigne la substance même du contrat* ».

Il n'est pas toujours facile de distinguer avec exactitude une *condition* d'une *warranty*.

La question est primordiale pour déterminer la qualification de certaines obligations, par exemple celle de présenter un navire en état de navigabilité.

Dans l'affaire du « *HONG KONG FIR* »¹³³, la *Court of Appeal* avait précisément à analyser le débat sur la qualification d'une telle obligation. (Cf. annexe n°9)

Les motivations contenues dans l'arrêt permettent de mieux cerner les éléments de différenciation entre les deux types d'engagements, et surtout de définir les conditions exigées pour qu'une résiliation unilatérale d'un contrat puisse être considérée justifiée.

Dans cette affaire, les affréteurs prétendaient que les fréteurs n'ayant pu présenter et maintenir le navire en bon état de navigabilité, ils avaient résilié à bon droit la charte-partie.

Le motif de la résiliation était l'importance des avaries aux moteurs au cours de l'exécution de la charte-partie à temps, l'équipage étant au surplus incompetent et insuffisant en nombre, eu égard à l'âge du navire.

En première instance, la *Commercial Court* avait jugé que la résiliation par les affréteurs était injustifiée.

L'affaire fut soumise à l'examen de la *Court of Appeal* sur la question suivante :

«*Was the seaworthy obligation a condition the breach of which entitled the charterers to treat the contract as repudiated ?* »¹³⁴

¹³² Précitée, [1910], 2 *K.B.* 1012.

¹³³ *HONGKONG FIR SHIPPING Co.Ltd -v- KAWASAKI KIJEN KAISHA Ltd.* (C.A.) [1961], 2 *LLR* .478 [1962].

Répondre positivement était admettre comme acquise la théorie de la « *anticipatory breach of the contract* », à savoir « *qu'une partie à un contrat pouvait, lorsqu'elle avait la quasi certitude que son cocontractant ne pouvait en poursuivre la bonne exécution, mettre un terme immédiat aux relations contractuelles* ». ¹³⁵

L'affaire a été examinée par trois juges, L.J. Sellers, L.J. Upjohn et L.J. Diplock, dont le résumé des raisonnements respectifs est repris ci-après.

La décision de la *Commercial Court* fut confirmée.

Pour L.J. Sellers, la manière d'exécuter une obligation ou de ne pas l'exécuter, n'entraîne pas systématiquement comme conséquence la totale modification de toutes les exécutions espérées par le contrat.

La clause faisant obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité n'est pas une *condition*, mais une *warranty* dont la violation n'ouvre droit qu'à des dommages et intérêts.

Le non respect de cette obligation par l'armateur, aura certainement pour conséquence le retrait de la classe attribuée au navire par la société de classification chargée d'effectuer les inspections régulières de celui-ci.

Un tel retrait entravera ou empêchera l'exploitation du navire qui, de plus, ne sera plus assuré et ne bénéficiera plus de l'assistance du P&I Club.

(V. affaire « *The Arctic* » citée *infra*).

Le rôle des sociétés de classification des navires est évoqué *infra* à la Troisième partie.

Pour L.J.Upjohn, les solutions offertes à la partie subissant la violation d'une stipulation contractuelle, qui n'est pas à proprement parler une « *condition* », dépend de la nature de la violation et de ses conséquences.

Pour être navigable il ne suffit pas que le navire soit structurellement convenable et techniquement apte à charger et à acheminer la cargaison.

¹³⁴ Traduction. : « *L'obligation relative à la navigabilité était-elle une condition dont la violation autorisait les affréteurs à considérer le contrat comme caduque ?* »

¹³⁵ Ph.Delebecque, « *Pour ou contre l' « anticipatory breach of contract* », Gazette de la Chambre, n°19, 4-2009, Printemps 2009.

Il doit également avoir à son bord un équipage suffisamment nombreux et compétent pour effectuer les diverses tâches nécessaires au cours du voyage, notamment le maintien des moteurs en bon état de fonctionnement, et les soins à apporter à la cargaison lorsque nécessaire.

L'effectif de l'équipage et son niveau de compétence sont à apprécier au cas par cas, notamment en considération des caractéristiques du navire et de la marchandise.

Dans l'affaire du « *HONG KONG FIR* », le Juge Salmon J. estima qu'en raison de l'âge du navire, l'équipage de la salle des machines devait être compétent et expérimenté, ce qui n'était pas le cas :

« ...Would a reasonably prudent owner, knowing the relevant facts, have allowed this vessel to put to sea with this engine room staff ? ...I have no doubt that the true answer to this question is « No »

Si une défectuosité temporaire peut être corrigée, le navire ne sera pas innavigable, ce qui veut dire, s'agissant du « *HONG KONG FIR* », que si un équipage plus compétent et nombreux avait été chargé de la salle des machines, le navire n'aurait plus été considéré comme innavigable.

Sur ce point, s'agissant notamment de la compétence de l'équipage affecté à la salle des machines, la convention *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers- STCW* de 1978 (modifiée en 1995, 1997 et 2010), exprime désormais les prescriptions minimales obligatoires, pour la certification du capitaine, de l'équipage du pont et du service des moteurs des navires.

Sous réserve bien entendu de l'existence de clauses particulières contenues au contrat, nul n'est en droit de résilier unilatéralement le contrat, à moins qu'une partie, par son comportement, en empêche l'exécution, auquel cas la partie lésée pourra le considérer comme rompu.

Les circonstances qui permettent, sous certaines conditions, la rupture unilatérale anticipée de la charte-partie sont examinées, *infra*, au Chapitre 2 de la présente deuxième partie, Section 3, Paragraphe 4.

A défaut, la partie lésée n'aura d'autre possibilité que de poursuivre son cocontractant en réparation du préjudice subi.

Enfin, pour L.J.Diplock, la question n'était pas de qualifier telle ou telle obligation de *warranty* ou de *condition*, mais de vérifier si certaines violations de stipulations contractuelles par une partie privent l'autre partie de tout bénéfice qu'elle était en droit d'attendre du contrat « *substantially the whole benefit which was intended that he should obtain from the contract* ». ¹³⁶ (traduction : *de tout le bénéfice qu'elle était en droit d'attendre du contrat.*)

Le principe retenu pour juger fondée ou non la dénonciation du contrat par l'affréteur, quelle que soit par ailleurs la qualification de l'obligation non exécutée, est qu'en considération des circonstances de l'espèce, il y avait des raisons sérieuses pour considérer que l'obligation ne serait pas exécutée ou ne pourrait l'être que dans un délai déraisonnable.

L'arrêt formule le principe en ces termes :

« the charterer may rightly terminate ... if the delay in remedying any breach is so long in fact, or likely to be so long in reasonable anticipation, that the commercial purpose of the contract would be frustrated ». ¹³⁷

La lecture de l'extrait du jugement rendu dans l'affaire « *HONG KONG FIR* », publié dans le Digest 12- Lloyd's List Law Reports, 1961-1965, Col. in Digest n° 212, est particulièrement instructive. (V. Extrait en annexe n°9).

En droit français, le critère retenu est la portée de l'inexécution de l'obligation, ce qui revient à dire que la résolution unilatérale se trouve soumise à la condition de l'existence d'une inexécution *suffisamment grave* au sens de l'article 1224 du Code civil, pouvant à ce titre porter atteinte à l'existence même du contrat.

L'article 1224 du Code civil dispose que « *La résolution résulte soit de l'application d'une clause résolutoire soit, en cas d'inexécution suffisamment grave, d'une notification du créancier au débiteur ou d'une décision de justice.* »

Dans l'affaire *BENTSEN -v- TAYLOR, SONS & Co* ¹³⁸, le frèteur indiquait à la charte-partie que le navire était « *Now sailed or about to sail from Pitch Pine Port to the United*

¹³⁶ V. P.Bonassies, "Affrètement sous Charte-partie" in « Jurisprudence récente » - Grande Bretagne, DMF 1963.304.

¹³⁷ V.Ph.Delebecque, « Pour ou contre l' « anticipatory breach of contract », précitée, Gazette de la CAMP, n° 19, 4-2009.

Traduction.: « *L'affréteur peut à juste titre résilier...si le délai pour remédier à une quelconque violation est si long en fait, ou que d'après une anticipation raisonnable il sera vraisemblablement aussi long, que l'objet du contrat sera frustré* ».

¹³⁸ [1893],69 L.T.487 in *Casebook on Shipping Law*, 1978, p.26

Kingdom ». ¹³⁹ La charte-partie était datée du 29 mars, mais le navire ne prit la mer que le 23 avril.

La *Court of Appeal* décida que l'indication « *now sailed or about to sail* » était un terme essentiel du contrat, une *condition*, ouvrant à l'affrèteur le droit de résilier le contrat en cas de non respect de la part du fréteur.

A propos de l'expression « *about to sail* », L.J. Bowen écrit : « ...*the phrase "about to sail", when it is read in conjunction with the other words, it seems to me clear that it does not mean that the ship is to sail within a reasonable or indefinite time...but that if she has not already sailed, she is about to sail forthwith. I have no hesitation in saying that I believe the phrase to be a condition precedent* ». ¹⁴⁰

Une application directe des principes dégagés dans l'affaire *BENTSEN v. TAYLOR, Sons & Co* a été faite dans une affaire *MARHISENS REDERI A/S -v- SMITH PARKINSON & Co*. ¹⁴¹

Un navire avait été affrété pour un voyage d'Anvers où il devait charger du charbon à destination de Douglas (Île de Man), en l'état d'une charte-partie datée du 25 juin 1921 qui contenait l'indication d'après laquelle la position actuelle du navire était : « *now leaving today Birkenhead for Flushing for orders, expected to load on or about 28-29 instant* ». ¹⁴²

En raison de difficultés rencontrées par le fréteur pour embaucher un mécanicien, le navire ne quitta Birkenhead que deux jours plus tard, et à l'arrivée à Anvers les affrêteurs ont notifié leur décision de résilier la charte-partie.

Il a été jugé que : « ...*the words now leaving today Birkenhead for Flushing for orders were a condition, the breach of which gave defendants [l'affrèteur] the right to cancel* ». ¹⁴³

¹³⁹ Traduction.: « A présent parti ou sur le point de quitter Pitch Pine Port en direction du Royaume Uni ».

¹⁴⁰ Traduction.: « La phrase "sur le point de partir", lorsqu'elle est écrite en corrélation avec d'autres mots, me paraît clairement ne pas signifier que le navire doit partir dans un délai raisonnable ou indéfini, mais que s'il n'est point déjà parti, il est sur le point de partir immédiatement. Je n'hésite pas à dire que je crois que cette phrase est une condition suspensive ».

¹⁴¹ 13 LLR.212

¹⁴² Traduction.: « quittant aujourd'hui Birkenhead pour Flushing pour instructions, prévu charger les ou autour des 28-29 courant ».

¹⁴³ Traduction: «...les mots *quittant aujourd'hui Birkenhead pour Flushing pour instructions* étaient une condition, dont l'inexécution conférait aux défendeurs le droit de rompre ».

Dans une sentence rendue le 27 décembre 1977, la Chambre Arbitrale Maritime de Paris appliqua le même principe : « *Il y a faute de la part de l'armateur à indiquer dès l'origine une date de disponibilité au port de chargement qu'il ne peut pas respecter...* ». ¹⁴⁴

Enfin, entre l'engagement contractuel qualifié de *condition*, dont la violation ouvre à la partie lésée le droit de résilier le contrat, et celui qualifié de *warranty*, dont la violation ne justifie pas la résiliation mais permet à la partie lésée de réclamer des dommages et intérêts, est apparue l'« *innominate term* », ou l'« *implied condition* », catégorie d'engagement qui peut être qualifié d'intermédiaire.

La sanction de la violation d'un *innominate term*, droit à résiliation ou seulement à indemnisation, dépendra de la gravité de la violation en termes d'influence sur l'exécution du contrat, qui prive la partie innocente du bénéfice prévu de la bonne exécution du contrat (*a breach of an innominate term gives the innocent party to terminate only if the breach is so serious that it deprives the innocent party of substantially the whole benefit of the contract [a repudiary breach]*).

Par exemple, une déclaration volontairement inexacte à la charte-partie de la « *present position* » du navire, est la violation d'un « *innominate term* » et non d'une « *condition* », à moins que la charte-partie le prévoit clairement. ¹⁴⁵

La déclaration de la position géographique du navire ou éventuellement de l'état de l'exécution d'engagements commerciaux en cours, faite par le fréteur lors de la conclusion de la charte-partie, est importante voire essentielle.

En effet, en raison des impératifs commerciaux et financiers qui imposent à l'affréteur potentiel l'exécution des conditions de la vente des marchandises et de leur livraison, l'indication donnée par le fréteur de la position actuelle du navire au moment où il doit décider de l'affréter ou non, est fréquemment un élément essentiel de son consentement (**Section 1**).

De même, cette indication peut être une déclaration essentielle conditionnant le consentement de l'affréteur à affréter le navire en question plutôt qu'un autre, en raison de l'organisation logistique de la préparation de la marchandise en vue de son chargement (**Section 2**).

¹⁴⁴ Sentence CAMP n°253, 27 décembre 1977, *DMF*, 1978, p.575.

¹⁴⁵ V. la jurisprudence anglaise sur ce point, notamment dans le domaine de l'affrètement à temps, par exemple, *ARK SHIPPING Cy.LLC v.SILVERBURN SHIPPING (IOM)*, « *The Aretic* » [2019] EWCA Civ 1161 et *SPAR SHIIPING AS v. GRAND CHINA LOGISTICS HOLDING* « *The Spar Shipping* » [2015] EWHC 718.

SECTION 1.- La position actuelle du navire au moment de la conclusion du contrat d'affrètement

§ 1. – *Les obligations du fréteur*

Au cours des négociations préalables à la conclusion du contrat d'affrètement, le fréteur indique à l'affréteur la position géographique du navire ¹⁴⁶ et la date prévue de sa présentation au port de chargement désigné.

La date prévue est bien entendu sujette aux aléas de la navigation après le début du voyage d'approche.¹⁴⁷

Les très nombreux modèles des chartes-parties type recommandés par diverses institutions ¹⁴⁸ réservent à ces deux indications des emplacements spécifiques.¹⁴⁹

Par exemple, dans la charte-partie GENCON la case 8 « *Present position* » est destinée à l'indication de la position actuelle du navire et la case 9 « *Expected ready to load (abt.)* » à l'indication de l'estimation de la date à laquelle le navire sera prêt à charger au port ou lieu de chargement désigné à la case 10.

De même, la charte-partie SYNACOMEX 2000 ¹⁵⁰ fait mention de la situation actuelle du navire et de la date estimée prêt à charger, en case 7 : « *Present position/expected ready to load* ».

L'indication de la date probable d'arrivée du navire, prêt à charger, est fréquemment assortie de l'obligation pour le fréteur d'adresser régulièrement à l'affréteur des notices indicatives de l'évolution du voyage d'approche.

¹⁴⁶ Et, le cas échéant, si le navire est en cours de déchargement, et la date estimée de la fin des opérations le libérant.

¹⁴⁷ D'où la formule "*All going well*" (AGW), concernant notamment la durée du voyage d'approche.

¹⁴⁸ Modèles spécialisés en fonction de la marchandise, des ports ou des lieux de chargement et de destination et du secteur géographique concerné. Par exemple, pour les fertilisants, les C/P FERTICON 2007 ou FERTIVOY (si U.S.A.) ou QAFCOCHARTER (Qatar) ; pour le charbon et les minerais les C/P AMWELSH 93 (U.S.A.), CORE-OREVOY, NIPPONCOAL et NIPPONORE (Japon) ; pour les grains, céréales, les C/P NORGRAIN 89 (U.S.A.), GRAINCON 2003, AUSTWHEAT (blé Australie) ; pour les produits chimiques, pétrochimiques, gaz liquides, etc., les C/P BIMCHEMVOY 2008, GASVOY 2005 ; pour le bois, les C/P NUBALWOOD 1997, RUSWOOD 2002 ; pour le ciment en vrac la C/P CEMENTVOY 2006 ; pour les graisses et huiles végétales ou animales, la C/P BISCOILVOY 1986 ; pour les équipements lourds, la C/P HEAVYLIFTVOY 2007 ; etc.

¹⁴⁹ Qui se présentent sous la forme de cases (en anglais « boxes »)

¹⁵⁰ Conçue par le Syndicat national du commerce extérieur de céréales (France) pour le transport de céréales.

Sont fréquemment employées deux types de notices indicatives de l'état d'avancement du navire au cours du voyage d'approche, différentes quant à leur nature et leurs effets :

- la notice « *Expected Time of Arrival* » (E.T.A.), par laquelle l'affréteur est informé de la date prévue de l'arrivée du navire au port ou lieu de chargement, par exemple, ETA Marseille 72 heures, puis 48 heures, 24 heures, etc.,
et,
- la notice « *Expected readiness to load* » (E.R.L.), par laquelle le fréteur informe l'affréteur, non seulement de la date prévue d'arrivée du navire, mais également celle de sa disponibilité prêt à charger lorsqu'il arrivera.

§ 2. – Les conséquences pouvant découler d'une indication inexacte de la position actuelle du navire

L'indication de la « *present position* » du navire permet d'apprécier la bonne ou la mauvaise foi d'un fréteur lorsqu'il promet une date de présentation du navire à l'affréteur, prêt à charger.

Il est évident que s'il promet la mise à disposition du navire, par exemple dans 5 jours ou dans « environ » 5 jours, alors qu'à la date de cette indication le navire se trouve au minimum à 7 jours du port de chargement, la mauvaise foi du fréteur est établie.

Une fausse indication avérée de la position actuelle du navire, mais qui finalement n'aura pas de conséquence pour l'affréteur quant à la date de présentation du navire, ne justifiera pas une résiliation.

En revanche, si l'indication de la position actuelle du navire est inexacte, et que la date de présentation du navire prêt à charger ne sera à l'évidence pas respectée, l'affréteur aura l'option de résilier la charte-partie.

La décision de l'affréteur dépendra de l'importance des conséquences de cette fausse indication et du retard de l'arrivée du navire sur l'ensemble de ses engagements contractuels.¹⁵¹

¹⁵¹ Williams J., affaire BENH -v- BUNESS, [1863], 3 B&S.751 in *Casebook on Shipping Law*, 1978, p.27; Traduction.: « Une affirmation est plus ou moins importante selon que l'objet du contrat en dépend plus ou moins... dès lors, si l'indication de la situation du navire est une partie essentielle du contrat, il nous semble que nous devrions la tenir pour une condition... à moins que nous puissions trouver dans le contrat lui-même ou dans les circonstances qui l'entourent une raison de penser que les parties ne l'ont pas entendu ainsi. S'il s'agit d'une condition, et qu'elle n'est pas remplie, il s'ensuit que l'obligation de l'affréteur qui en dépend s'éteint à son choix ».

Dans l'affaire *BENH -v- BUNESS*, [1863], 3 B&S.751, Williams J. jugea :

“A statement is more or less important in proportion as the object of the contract, more or less depends upon it”

“...then if the statement of the place of the ship is a substantive part of the contract, it seems to us that we ought to hold it to be a condition...unless we can find in the contract itself or the surrounding circumstances reason for thinking that the parties did not so intend.

If it was a condition and not performed, it follows that the obligation of the charterer dependent thereon ceased at his option...”

Enfin, il faut souligner qu'aucune des exceptions généralement admises par la jurisprudence pour excuser le fréteur de la non exécution d'une obligation ou du retard à l'exécuter, ne s'appliquent pas tant que le navire n'a pas entamé son voyage d'approche depuis sa position actuelle vers le port de chargement (ex : grève empêchant le navire de partir).

SECTION 2. – Les indications « *Expected ready to load* » (ERL) et « *Estimated time of arrival* » (ETA)

Plusieurs éléments doivent être pris en compte par le fréteur avant d'informer l'affréteur de la date ou de la fourchette de dates à laquelle il prévoit de mettre le navire à la disposition de celui-ci au port de chargement, prêt à charger.

Il s'agit, pour l'essentiel,

- de la position géographique actuelle du navire ;
- le cas échéant, de la date prévue de l'achèvement d'un précédent engagement en cours ;
- du temps nécessaire à la préparation du navire à recevoir la nouvelle cargaison ;
- des éventuels obstacles au lieu où se trouve le navire susceptibles de retarder son départ ;

- du temps de navigation pour parvenir au port de chargement.¹⁵²

En fonction de ces différents éléments connus de lui, le fréteur est tenu de calculer de manière professionnelle et raisonnable la date d'arrivée du navire au port de chargement.

Par prudence, la date indiquée de mise à disposition au port de chargement est souvent précédée du mot « *about* », ce qui ne dénature nullement la portée de la clause mais laisse au fréteur de bonne foi une certaine marge, ce que la jurisprudence a parfaitement admis.

Seront étudiés successivement,

- la détermination de la date de la présentation du navire prêt à charger « *Expected ready to load* - ERL (§1),
- la signification du mot « *about* » lorsqu'il précède l'indication de la date d'arrivée du navire prêt à charger (§2),
- la notice « *Estimated time of arrival* » - ETA (§3),

puis,

- l'exigence de la *bonne foi* (§4).

§1. – La détermination de la date de mise à disposition du navire, prêt à charger

Ainsi qu'indiqué *supra*, les calculs que doit effectuer le fréteur pour déterminer la date de mise du navire à disposition de l'affréteur, doivent être fondés sur des éléments conjoncturels sérieux.

Pour illustrer cette obligation de fonder la promesse sur des éléments sérieux, on peut citer les affaires *SANDAY & Co.-v- KEIGHLEY, MAXSTED & Co.*, et *SANDA YANDAY & Co.-v- HILLERNS & BOWLER* :

¹⁵² Le navire doit effectuer le voyage d'approche avec célérité (*reasonable dispatch*), de telle manière qu'en prenant la mer à date, il pourra, à vitesse normale et dans des conditions usuelles, arriver à la date ou fourchette de dates promise au port de chargement ; V. *JACKSON -v- UNION MARITIME INSURANCE Co.*, [1874], L.R.10, C.P.125.

« *Expected ready to load...meant expected by the seller in view of the facts known when he made the contract, honestly, and upon reasonable grounds* ». ¹⁵³

Jugé que l'indication de la date prêt à charger est une *condition* dont le non respect ouvre à l'affréteur le droit de résilier la charte-partie.

Dans l'affaire *MARELANTO COMPANIA NAVIERA S.A.-v-BERGBAU HANDEL GmbH* ¹⁵⁴, le navire "*MIHALIS ANGELOS*" avait été affrété suivant une charte-partie datée du 25 mai 1925, laquelle contenait une clause aux termes de laquelle le navire était « *expected ready to load* » à Haiphong le 1^{er} juillet 1925.

Le *MIHALIS ANGELOS* arriva à Hong Kong le 23 juin 1925 et commença à décharger sa cargaison en exécution d'une charte en cours.

Le déchargement ne fut terminé que le 23 juillet.

Par ailleurs, pour maintenir sa cote au *Lloyd's Register*, le navire devait être soumis à une inspection qui devait durer 2 jours au minimum.

Puis il lui fallait encore deux jours de navigation pour effectuer le voyage de Hong Kong à Haiphong.

Dès le 17 juillet, les affréteurs ont résilié la charte-partie sur le fondement de la violation de la clause « *expected ready to load* », qu'ils qualifiaient de *condition*.

Ils soutenaient que le 25 mai, date de la signature de la charte-partie, le fréteur ne pouvait raisonnablement espérer que le navire arriverait à Haiphong le 1^{er} juillet.

La *Court of Appeal* jugea que la clause était une *condition* et approuva la décision de l'affréteur de résilier la charte-partie.

Dans l'arrêt, Lord Denning M.R. s'exprime ainsi : ¹⁵⁵

¹⁵³ *SANDAY & Co.-v- KEIGHLEY, MAXSTED & Co.* 10 Ll.LRep.79 et *SANDA YANDAY & Co.-v- HILLERNS & BOWLER*, C.A. 10 Ll.L.Rep.738, Traduction : « *Prévu prêt à charger...signifiait prévu par le vendeur au regard des faits connus quant il a contracté, honnêtement et sur des bases raisonnables* ».

¹⁵⁴ [1971], 1 QB 164; voir égal. *FINNISH GOVERNMENT (Ministry of Food) -v- H.FORD & Co.Ltd*, [1921], 6 Ll.L.Rep.188 et *The "BALEARES"* [1963] 1LlRep.215

¹⁵⁵ « *The Mihalios Angelos* », [1970], 2 Ll.L.Rep., p.47

« ...*The meaning of (« expected ready to load under this charter about 1st July ») such a clause...is an assurance by the Owner that he honestly expects that the vessel will be ready to load on that date and that his expectation is based on reasonable grounds.*

It is at lowest a misrepresentation which entitles the other party to rescind : and at highest a breach of contract which goes to the root of the matter.

*The Charterer, who is misled by the statement is entitled, on discovering its falsity, to throw up the Charter. It may, therefore, properly be described as a “condition ” ».*¹⁵⁶

Si l'affrèteur découvre que l'indication de la date d'arrivée du navire prêt à charger est erronée (*on discovering its falsity*), et qu'il est évident que cette date ne pourra être tenue, l'affrèteur aura la possibilité de résilier la charte-partie, et cette option pourra même être exercée avant la « *Cancelling date* » lorsque celle-ci est différente de celle indiquée à la clause « *expected ready to load* ». ¹⁵⁷

§ 2. - La signification du terme « environ » (about) lorsqu'il précède l'indication de la date prêt à charger (ERL)

Dans la grande majorité des cas, les fréteurs s'engagent à présenter le navire, soit dans une fourchette de dates (ex.: *expected ready to load 10/15 August*), soit en insérant le mot « environ » ou « *about* » avant la date promise (ex. : *expected ready to load about 10 August*).¹⁵⁸

Si l'indication de l'arrivée du navire est une fourchette de dates, il a été jugé que la clause signifie que le navire ne sera pas présenté à l'affrèteur à une date antérieure au 15, ou postérieure au 18 août, dans l'exemple ci-dessous :

¹⁵⁶ Traduction. : « La signification (prévu prêt à charger selon cette charte aux alentours du 1^{er} juillet) d'une telle clause est une assurance de la part de l'armateur qu'il s'attend honnêtement à ce que le navire sera prêt à charger à cette date et que son attente est fondée sur des bases raisonnables. C'est à tout le moins une misrepresentation qui donne droit à l'autre partie de résilier : et tout au plus une rupture de contrat qui va à la racine du problème. L'affrèteur qui est induit en erreur par l'affirmation est en droit, lorsqu'il découvre son inexactitude, de mettre fin à la charte. Cela peut, en conséquence, être à juste titre décrit comme une « condition ».

¹⁵⁷ Cf., *infra*, Deuxième Partie, Chapitre 2 : « La date limite de présentation du navire à l'affrèteur ».

¹⁵⁸ L'affrèteur aura lui, s'il ne veut le navire avant une date déterminée, intérêt à convenir que le navire sera *expected ready to load not before the 10th of August*.

« *The expression about 15/18th means upon some day not earlier than the 15th nor later than the 18th.* »¹⁵⁹

Peut donc être pris en considération n'importe quel jour dans la fourchette comprise entre les deux dates, mais dans la limite du dernier jour.

Dans notre exemple, si le navire venait à arriver avant le 10 août, le fréteur n'aurait aucun droit à débiter l'affréteur de staries, le navire ne pouvant, au regard de la charte-partie, être considéré comme « arrivé »,¹⁶⁰ qu'avec l'accord exprès de l'affréteur.

Si l'indication de la date de l'arrivée du navire est précédée du mot « environ » ou « *about* », cela signifie que si le navire n'est pas présenté au port de chargement à la date indiquée, le fréteur pourra bénéficier d'une certaine marge de temps, eu égard aux circonstances qui l'ont empêché d'arriver à la date promise.

Mais le mot « environ » ou « *about* » ne signifie pas que le navire devra arriver dans un délai déraisonnable ou indéfini passée la date indiquée, mais qu'il est en « instance d'arriver ». Dans l'affaire DREYFUS v. LAURO, un retard de quatre jours a été toléré. On retrouve ici à nouveau l'idée de tolérance, d'autant que le fréteur ne peut s'engager trop strictement compte tenu des aléas de la navigation.

La clause est valable, mais ne donne pas un pouvoir discrétionnaire à l'affréteur, créancier de l'obligation.

Ici aussi nous sommes en présence de l'exigence de bonne foi.

La marge dont bénéficie le fréteur dépendra de sa bonne foi et des causes réelles du retard : bonne foi s'il a fait partir le navire suffisamment à temps pour lui permettre d'arriver à la date indiquée, et que les causes du retard ne sont pas de son fait ; mauvaise foi s'il engage le navire dans un affrètement intermédiaire (exemple : affaire « *NELSON v. DUNDEE* » [1907] S.C.927).

La durée de la marge en dépendra.

¹⁵⁹ DREYFUS & Co. -v- LAURO, [1938] 60 *LL.L.Rep.*94; Trad.: "L'expression environ 15/18 signifie n'importe quel jour pas avant le 15 et pas après le 18".

¹⁶⁰ Circonstance différente de celle relative à l'utilisation du « free time », qui est le temps entre l'envoi de la notice prêt à charger (N.O.R.), le navire arrivé, et le début de computation du temps de planche. Sauf stipulation contraire, le « free time » n'est pas débité à l'affréteur.

Plus longue sera la période entre la date de la conclusion de la charte-partie et la date de présentation du navire, plus courte sera la marge octroyée au fréteur par le mot « vers », « environ » ou « *about* ».

Certaines chartes-parties type, dont la GENCON, contiennent le mot « *about* ».

L'intitulé imprimé de la Case 9 est ainsi rédigé : « *Expected ready to load (abt.) (Cl.1)* ». ¹⁶¹

Dans l'affaire du navire « *PROGRESS* », la Cour d'appel de Rouen jugea que l'affréteur n'avait droit à aucune indemnité pour retard apporté à la mise à sa disposition du navire affrété, au motif que la charte-partie précisait que le chargement pourrait être effectué « vers » telle date, le mot « vers » n'étant qu'approximatif. ¹⁶²

Considérer que le mot « vers » donne à la date indiquée un caractère « approximatif » ou « indicatif » paraît contraire à l'économie du contrat d'affrètement, ce d'autant plus que l'arrêt ne motive pas plus cette appréciation sur le plan des principes, qu'au regard des circonstances de fait.

Il est vrai cependant que l'affréteur n'avait pas protesté lorsque le fréteur, douze jours avant la date prévue d'arrivée du navire, l'avait avisé de son retard probable.

Les mots « vers », « environ » ou « *about* » ne nous semblent pas être destinés à conférer la date ou aux dates indiquées un caractère d'imprécision.

En effet, les dates demeurent impératives pour le fréteur de mauvaise foi ou négligent, mais elles peuvent cependant être reportées pour une période limitée et raisonnable au bénéfice du fréteur de bonne foi et diligent, compte tenu des circonstances particulières à l'origine du retard. ¹⁶³

Cela est d'ailleurs illustré par l'analyse de M.Justice Robert Goff (*Queen's Bench Division-Commercial Court*) dans l'affaire du navire « *ALMARE SECONDA* ». ¹⁶⁴

¹⁶¹ Le renvoi à la « Cl.1 », concerne la clause 1 de la deuxième partie de l'imprimé de la charte-partie dont la phrase relative la date prévue de l'arrivée du navire prêt à charger est ainsi rédigée : « ...*expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9...* ». V. un exemplaire de la C/P Gencon en annexe n°02.

¹⁶² C.A. Rouen, 5 fév.1953, *DMF* 1953,497 (sur appel T.com.Rouen 31 août 1951, *DMF* 1952, 266)

¹⁶³ *MORRIS -v- LEVISON*, 1*C.P.D.*155 : cf., M.Justice Brett, p.158; et L.J.Greer's in *MONROE -v- RYAN*, *préc.*

Le fréteur s'était engagé à la charte-partie à présenter, à son option, le navire « Almare Seconda » ou le « Almare Quinta ».

L'«Almare Seconda» était, d'après l'indication à la charte-partie “*now trading and expected ready to load about 20th August 1978 basis Punta Cardon*”.

Le 15 août, le fréteur notifiait son intention de substituer l'«Almare Quinta» à l'«Almare Seconda».

Le litige portait non pas sur la permutation des navires, d'ailleurs contractuellement autorisée, mais sur le non respect de la date indiquée d'arrivée du navire.

M.J.R. Goff jugea ¹⁶⁵ :

*“Now it is not disputed that the Owners...elected on August 15,1978, to substitute Almare Quinta for Almare Seconda; and that, having done so, they committed a breach of charter because, as at the date of such election, the Owners had failed to comply with the obligation which rested upon them, as set out in Louis Dreyfus & Co. v. Lauro, and Evera S.A. Commercial v. North Shipping Company Ltd, that Almare Quinta should have started from wherever she might happen to be at a date when, by proceeding with reasonable dispatch, she would arrive at her loading port by the expected readiness date.”*¹⁶⁶

Pourtant la clause contenait le mot “*about*”, ce qui n'enlève donc rien à l'obligation du fréteur.

A noter à nouveau, que la date promise de présentation du navire au port de chargement constitue très souvent l'une des conditions essentielles ayant déterminé l'affréteur à conclure l'affrètement du navire.

¹⁶⁴ BLACKGOLD TRADING Ltd of MONROVIA -v- ALMARE S.P.S. DI NAVIGAZIONE of GENOA “*The Amare Seconda*” et le “*Almare Quinta*”, [1981], 2 LL.L.Rep.433.

¹⁶⁵ [1981], 2 LL.L.Rep.p.435, col. 1

¹⁶⁶ Traduction. : « *Il n'est pas contesté que les armateurs décidèrent le 15 août 1978 de substituer le Almare Quinta à l'Almare Seconda, et que, ce faisant, ils commirent une rupture de la charte, car, à la date de cette décision, les armateurs n'avaient pas satisfait à l'obligation dont ils avaient la charge, comme énoncé dans les affaires Louis Dreyfus & Co. c/ Lauro et Evera S.A. Commercial c/ North Shipping Company Ltd, selon laquelle l'Almare Quinta aurait du prendre le départ de tout lieu où il se trouvait être à une date telle qu'en faisant route à une vitesse raisonnable, il serait arrivé au port de chargement à la date où il était attendu prêt à charger* ».

Obligé lui-même à respecter des délais contractuels précis à l'égard de son cocontractant commercial, et souvent étroitement soumis aux dates impératives d'utilisation du crédit documentaire, l'affréteur sera particulièrement attentif à la capacité du navire à se présenter à la date souhaitée au port de chargement.

D'où l'importance de l'indication relative à la « *present position* » du navire : en effet, les affréteurs, tenus eux-mêmes au respect de délais impératifs, ont intérêt à obtenir du fréteur son engagement sur l'exactitude de la situation géographique du navire au moment des négociations et à l'informer précisément des conséquences commerciales et/ou financières d'un retard du navire.

D'autant que les fréteurs se contentent souvent d'indiquer évasivement à la charte-partie que la position actuelle du navire est « *now sailing* » ou « *now trading*.»¹⁶⁷

Ce n'est cependant que dans des cas exceptionnels de mauvaise foi du fréteur et d'incapacité évidente du navire à arriver au port de chargement à la date indiquée, que l'affréteur pourra résilier la charte-partie avant le dépassement de la date limite de présentation du navire ou *cancelling date*.

§ 3. – *La notice « Estimated time of arrival » (E.T.A.)*

L'affréteur peut difficilement prévoir au cours des négociations en vue de la conclusion de la charte-partie, le moment où le navire arrivera au port ou lieu désigné par lui, bien qu'il ait pris soin d'indiquer au fréteur la ou les dates de ses propres obligations commerciales.

Il est fréquent que les chartes-parties mentionnent la date estimée de l'arrivée du navire « *Estimated Time of Arrival* » plutôt que la date estimée de prêt à charger « *Estimated date of Readiness to Load* ».

Quelle que soit l'appellation, les conséquences du non respect des dates indiquées seront les mêmes lorsqu'il est établi que l'obligation de procéder avec diligence n'a pas été respectée par le fréteur en ce qui concerne le début du voyage d'approche, situation qui sera évoqué ci-après.

¹⁶⁷ Traduction. : « *now sailing* » : en cours de navigation ; « *now trading* » : en cours d'opération commerciale.

L'on remarquera que les deux appellations figurent fréquemment à la même charte-partie, les dates étant habituellement antérieures à la *cancelling date*.

Les chartes-parties peuvent prévoir que des notices *E.T.A.* seront adressées à l'affréteur à des intervalles précisés au cours du déroulement du voyage d'approche vers le port ou le lieu désigné de chargement ou de déchargement.

Le non respect de l'*ETA* n'entraîne en soi aucune conséquence juridique, sauf bien entendu, la possible influence du retard de l'arrivée du navire sur les éléments factuels ou contractuels de chaque cas d'espèce.

§ 4. – *L'exigence de bonne foi*

La bonne foi est une notion très importante en droit des contrats.

En droit français, la bonne foi est comprise comme une obligation de loyauté qui s'impose aux contractants et, dans le domaine de l'affrètement, exige aussi un comportement coopératif des parties.

En France, les juridictions judiciaires ont, tout comme les instances arbitrales, souvent recours à la notion de bonne foi pour asseoir leurs décisions, sans porter atteinte à la substance des droits et des obligations légalement convenues entre les parties.¹⁶⁸

Les juges ne sauraient porter atteinte au principe de la force obligatoire des contrats :

« ...cette distinction entre la substance des droits et des obligations et la prérogative contractuelle, seule la seconde étant ouverte au contrôle du juge... [et] ...il y a longtemps que les arbitres maritimes savent que si le contrat est la chose des parties et des seules parties, ils doivent veiller au maintien de la loyauté dans les relations contractuelles... »¹⁶⁹

L'exigence d'un comportement de bonne foi s'applique aussi bien lors de la négociation et de la formation de la charte-partie, ainsi qu'au cours de son exécution.

¹⁶⁸ Com. 10 juillet 2007, n° 06-14.768.

¹⁶⁹ Ph.Delebecque, « *L'exigence de bonne foi contractuelle : « in medio stat virtus ? »*, Gaz. CAMP, n°15, éditorial.

Le nouvel article 1104 du Code civil (Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016) dispose que : « *Les contrats doivent être négociés, formés et exécutés de bonne foi. Cette disposition est d'ordre public* ».

Au cours de la négociation, certaines informations essentielles pour l'affréteur doivent lui être communiquées.

Elles seront mentionnées au contrat.

Ainsi qu'évoqué *supra*, on citera par exemple, les informations essentielles relatives à la situation géographique actuelle du navire, la « *present position* », ainsi qu'à la date estimée de son arrivée prêt à charger « *expected ready to load.*» (ERL) lesquelles doivent obligatoirement être aussi exactes que possible.

Ces informations déterminent l'affréteur à affréter le navire concerné, ce qu'il n'aurait probablement fait s'il avait eu connaissance d'une réalité différente.

La dissimulation volontaire d'informations exactes vicie le consentement et constitue donc un dol, et dès lors ce n'est pas la mauvaise foi en tant que telle qui sera sanctionnée, mais le vice du consentement.

Ainsi, la nullité du contrat pourra être jugée pour mauvaise foi à partir de la notion de vice du consentement.

Le nouvel article 1137 du Code civil dispose que constitue un dol la «*dissimulation intentionnelle par l'un des cocontractants d'une information dont il sait le caractère déterminant pour l'autre partie.* »

Puis l'article 1121-1 dispose que :

« *Celle des parties qui connaît une information dont l'importance est déterminante pour le consentement de l'autre doit l'en informer dès lors que, légitimement, cette dernière ignore cette information ou fait confiance à son cocontractant* ».

Pour l'affréteur, il est évident que ces informations sont déterminantes, eu égard à son obligation contractuelle de respecter la date de livraison de la marchandise.

On sait que la date de livraison conditionne souvent le paiement, par la banque de l'acheteur, du prix de la cargaison, lorsque ce paiement est effectué au moyen d'un crédit documentaire.

En droit anglais, il existe depuis longtemps une certaine hostilité envers l'instauration d'un principe général, et en *Common Law* celui de bonne foi n'est reconnu dans aucune des phases de négociation précontractuelle, d'exécution ou de résiliation des contrats.¹⁷⁰

Par exemple, dans le cadre de la phase de négociation, la notion de bonne foi est exclue, considérant que ce serait contraire au principe de liberté de la négociation, dont la nature est « adversariale », ainsi que le dit Lord Ackner dans l'affaire *WALFORD v. MILES*.¹⁷¹

Lord Ackner :

« ...l'idée d'une obligation de mener des négociations de bonne foi est foncièrement étrangère à la position adversariale des parties impliquées dans une négociation...ce serait ingérable dans la pratique... ».

S'assurer que l'objectif du contrat a été atteint, telle est la préoccupation des tribunaux et des arbitres anglais sans avoir à interférer dans les relations contractuelles, l'important étant le strict respect par les parties de la lettre de leur contrat.

Dans certains cas particuliers,¹⁷² le principe de bonne foi est cependant reconnu, par exemple dans les contrats complexes (« relationnel ») qui nécessitent une obligation d'information et de coopération pour permettre l'exécution du contrat, ce qui est le cas, par exemple, de l'affrètement maritime.¹⁷³

D'une manière générale, les tribunaux anglais examinent le contrat dans son intégralité, et chaque fois que nécessaire, le contexte dans lequel il s'inscrit.

Par exemple, il est fréquent de voir utilisée dans des contrats tels que les chartes-parties, la notion de « *reasonable* ».

¹⁷⁰ Jean-Christophe Roda, *La réforme des contrats, la bonne foi et le droit anglais*, *RLDC* 1^{er} octobre 2016, n°141 ; V. *MONDE PETROLEUM S.A. v. ESTERN ZAGROS Ltd* [2016] EWHC 1472.

¹⁷¹ *WALFORD v. MILES* [1992] 2 AC 128.

¹⁷² Par exemple : Formation des contrats d'assurance ; Clauses du contrat faisant obligation aux parties de négocier de bonne foi ; Exercice de certains droits discrétionnaires, V. *BRAGANZA v. BP SHIPPING Ltd* [2015], UKSC 17.

¹⁷³ *YAM SENG PTE Ltd v. INTERNATIONAL TRADE CORPORATION Ltd* [2013] EWHC 111.

Le mot « *reasonable* » est un exemple d'ambiguïté, ce qui amène les juges à examiner des éléments fondamentaux du contrat, d'autant plus que la clause qui invite les parties à agir de manière « *reasonable* », peut être considérée comme étant une condition implicite de bonne foi.

Il nous semble que c'est le cas, notamment, lorsqu'il s'agit d'imposer une coopération entre les parties pour ce qui touche au cœur même du contrat, ce qu'il doit alors être répondu aux « *reasonable expectations of the parties* ».

Mais c'est toujours une interprétation restrictive qui prévaut, traduisant le refus d'étendre l'application de la notion de bonne foi à l'intégralité du contrat, « mais y parvenant tout de même par des procédés détournés »¹⁷⁴

C'est notamment le cas de l'obligation d'une partie de réduire son préjudice lorsqu'elle subit un manquement de l'autre partie (*mitigation of loss*).

Dans ce domaine du rôle de la bonne foi lors de la négociation, de la formation et de l'exécution du contrat d'affrètement maritime au voyage, entre l'application du système de Common law et de la Civil law, nous avons une nette préférence pour la Civil law.

Les motifs de cette préférence tiennent au contenu et aux conséquences de la réforme du droit des contrats intervenue en droit français en 2016, laquelle rend effectif un principe général qui dispose que lors de la formation et de l'exécution des contrats, les parties doivent agir de bonne foi.

Cette réforme renforce le rôle directeur, protecteur et modérateur de la bonne foi, cependant que le droit anglais s'abstient d'édicter un tel principe, « ayant recours à des solutions fragmentaires (« *piecemeal solutions* ») pour répondre à des cas de déséquilibre patent ».¹⁷⁵

Rôle directeur, en ce que la bonne foi devient un principe général d'ordre public (article 1104 du Code civil), qui a non seulement vocation à sanctionner les déloyautés, mais qui incite aussi au respect du devoir d'information et de coopération, qui est une « exigence générale entre les parties qui imprègne toutes leurs relations ».¹⁷⁶

¹⁷⁴ Ph.Delebecque, « *L'exigence de bonne foi contractuelle* », *article cit.* Gaz. CAMP n°15.

¹⁷⁵ Juge Lord Bingham dans l'affaire « *INTERFOTO PICTURE LIBRARY v. STILETTO VISUAL PROGRAMMES Ltd* [1987] EWCA Civ.6.

¹⁷⁶ V.Bérénice de Bertier-Lestrade, « *La bonne foi dans la réforme française des contrats* », in « *Le contrat dans tous ses états* », Presses de l'Université Toulouse 1 Capitole.

S'agissant du rôle de la protection du consentement et de l'«esprit du contrat et de sa pérennité»¹⁷⁷, ainsi qu'évoqué *supra*, l'article 1112-1 du Code civil instaure une obligation positive de renseignement, devoir très important dans l'affrètement au voyage, dont le manquement peut entraîner la résiliation de la charte-partie et engager la responsabilité de son auteur, s'il en résulte un préjudice.¹⁷⁸

Ajoutons la coopération en cours d'exécution, qui s'apprécie dans la réciprocité, chaque partie devant informer l'autre de tout élément nouveau en cours d'exécution.

Concernant la protection de l'esprit du contrat et de sa pérennité, en droit français, les parties ne peuvent invoquer la lettre du contrat pour échapper à son esprit.

Au contraire, en droit anglais, les parties ne peuvent essayer de s'échapper de la lettre du contrat pour prétendre à une réelle volonté des parties.

Quant au rôle modérateur de la liberté contractuelle, ledit article 1112 du Code civil dispose que « *l'initiative, le déroulement et la rupture des négociations précontractuelles sont libres* », mais à condition qu' « *ils doivent impérativement satisfaire aux exigences de la bonne foi* ».

Le principe de la liberté des négociations demeure, mais est ainsi tempéré par l'exigence de bonne foi, qui constitue une limite.¹⁷⁹

Une illustration du rôle modérateur de la bonne foi de la liberté contractuelle dans l'affrètement au voyage, est la sanction qui sera jugée en cas d'usage de mauvaise foi de l'option contractuelle de résiliation unilatérale, par exemple par l'affréteur, lorsqu'il prétend d'une défaillance mineure pour mettre fin au contrat.

Autrement dit, « il y a mauvaise foi du créancier lorsqu'il se sert des prérogatives contractuelles d'une manière qui traduit un excès ou un détournement ».¹⁸⁰

Pour le Professeur Denis Mazeaud, « une clause résolutoire n'est pas acquise si elle a été mise en œuvre de mauvaise foi par le créancier ».¹⁸¹

¹⁷⁷ Ph.Le Tourneau, M.Poumadère, *Bonne foi, Répert.Civ.Dalloz*, n°21

¹⁷⁸ Com.31 janv.2012 n°11-10.716.

¹⁷⁹ P.Puig, « *La phase précontractuelle* », *Dr. et Patrim.*, Mai 2016, n°258 p.52.

¹⁸⁰ A.Bénabent, « *La bonne foi dans l'exécution du contrat* », in *La bonne foi - Journées Louisianaises*, Association Henri Capitant, Tome 43, Paris : Litec, 1994, p. 293 et s.

¹⁸¹ Recueil Dalloz 1995 p. 230

En conclusion, la préférence pour l'application du système de Civil law, notamment du droit français dans le domaine de l'affrètement maritime au voyage, tient à ce que l'exigence de bonne foi s'impose de manière codifiée dans toutes les phases de la vie de la charte-partie : « négociation, information conclusion, exécution, interprétation, modification, renégociation, inexécution, rupture » et ses conséquences.¹⁸²

CHAPITRE 3. - LE VOYAGE D'APPROCHE

Dans l'affrètement au voyage, le fréteur a l'obligation absolue de faire entreprendre le voyage d'approche du navire vers le port de chargement (**Section 1**) pour y être mis à la disposition de l'affréteur dans le délai contractuellement fixé à la charte-partie. (**Section 2**).

SECTION 1. – Les obligations du fréteur

La clause indiquant la date d'arrivée du navire prêt à charger, implique également l'obligation pour le fréteur de faire effectuer le voyage d'approche au navire depuis sa position actuelle jusqu'au port ou lieu de chargement convenu, avec toute la célérité requise, avec « *reasonable dispatch* » ou « *due diligence* ».

Ceci appelle quelques observations :

1. Le fréteur ne pourra être excusé pour le retard à faire commencer le voyage d'approche, quelle qu'en soit la cause.

Dans l'affaire *EVERA S.A. COMMERCIAL -v- NORTH SHIPPING Co. Ltd*¹⁸³, une grève avait retardé le déchargement du navire «*NORTH ANGLIA* » lors de l'exécution d'une charte-partie précédente.

Bien évidemment, la cause de ce retard ne pouvait être le fait du fréteur.

Celui-ci n'en a pas moins été condamné à réparer le dommage subi par l'affréteur en raison du non respect de la date prévue d'arrivée du navire au port de chargement.

¹⁸² Rapport du groupe de travail de la Cour de cassation, dans l'avant-projet de réforme du droit des obligations.

¹⁸³ [1956], 1 *L.I.L.Rep.*367 (Q.B.)

Le principe sera d'autant plus sévèrement appliqué que le fréteur aura conclu une charte-partie intermédiaire, dont il espère pouvoir terminer l'exécution avant le début de celle actuellement convenue, à moins qu'il n'ait inclus à la charte-partie une disposition claire, conditionnant le début du voyage d'approche à la fin des opérations en cours.

C'est l'insertion d'une telle clause à la charte-partie que préconise Devlin J., dans l'affaire *EVERA S.A. COMMERCIAL -v- NORTH SHIPPING Co. Ltd* :

« *If a shipowner wants to make the beginning of one voyage contingent upon the conclusion of the one before, he may say so in clear terms* ». ¹⁸⁴

Mais fussent-elles en présence de telles clauses, les juridictions anglaises se montrent extrêmement sévères quant au respect de l'obligation du fréteur de présenter le navire à la date promise. ¹⁸⁵

2. Lorsque la charte-partie conclue avec un même affréteur prévoit plusieurs voyages consécutifs, l'obligation de se rendre au port de chargement avec toute la célérité requise s'applique de la même manière à chacun des voyages subséquents. ¹⁸⁶

3. Ainsi qu'indiqué *supra*, les périls, qui sont des cas exceptés à la charte-partie, s'appliqueront aussi bien au voyage d'approche qu'au voyage contractuel proprement dit, à condition que le fréteur n'ait pas manqué à son obligation de célérité pour, d'une part, faire partir le navire à temps de sa réelle position actuelle et, d'autre part, ne pas le faire dévier de sa route qu'il doit parcourir à la vitesse raisonnable. ¹⁸⁷

4. Le fréteur ne commet pas de faute s'il engage son navire dans un affrètement entre le moment de la conclusion de la charte-partie et la date promise d'arrivée du navire.

Mais si le navire est retardé du fait de cet affrètement intermédiaire, le fréteur, courra le risque de ne pouvoir bénéficier des cas exceptés de la charte-partie pendant le voyage d'approche.

¹⁸⁴ *JOHS THODE -v- VDA. DE GIMENO Y Cia. S.L.*, (Com. Ct.) [1960], 2 *LL.L.Rep.*298, et (C.A.), [1961], 2 *LL.L.Rep.*138, précitée, et le commentaire de P.Bonassies in *DMF* 1963,306 ; Traduction : « Si un armateur désire rendre le début d'un voyage concomitant à l'achèvement du précédent, il doit le dire en termes clairs ».

¹⁸⁵ P.ex., *MONROE BROS -v- RYAN*, [1935], 51 *LL.L.Rep.*179.

¹⁸⁶ *ANGLO-SAXON PETROLEUM -v- ADAMASTOS SHIPPING Co.*, [1957], 2 *QB* 233.

¹⁸⁷ *MINISTER of MATERIAL -v- WORLD STEAMSHIP Co.*, [1952], 1 *LL.L.Rep.*485.

Il risque de devoir répondre du fait du retard, c'est-à-dire, de toutes les conséquences dont aura souffert l'affréteur, et voire même de s'exposer à la résiliation de la charte-partie par celui-ci.

C'est ce qui a été jugé, dans l'affaire du « *PACIFIC VOYAGER* » citée *infra* (Chapitre 2, Section 2, « *La mise en œuvre de la cancelling clause* »).

Le fréteur de bonne foi et diligent qui pourra bénéficier des exceptions attachées au voyage contractuel d'approche, ne sera débiteur de certaines de ses obligations essentielles qu'une fois le navire « arrivé » au port ou lieu de chargement.

C'est le cas de l'obligation de navigabilité, qui ne peut être appréciée, au plus tôt, qu'après l'arrivée du navire.¹⁸⁸

SECTION 2. – L'indication "*Expected ready to load (ERL)*" et l'obligation de célérité ("*due diligence*" ou « *reasonable despatch* »)

Les chartes-parties font souvent obligation aux parties d'exécuter les prestations mises à leur charge avec célérité, notamment en ce qui concerne le fréteur.

Il en est ainsi de l'obligation relative au respect de la date prévue d'arrivée du navire prêt à charger (*Expected ready to load –E.R.L.*) ou de la date estimée d'arrivée du navire (*Estimated time of arrival – E.T.A.*).

Sur le plan pratique, les problèmes afférents au respect de ces obligations apparaissent souvent lorsque le fréteur conclut une charte-partie ou autre convention de transport intermédiaire.

Même si la nature de l'engagement intermédiaire autorise à penser raisonnablement qu'il sera achevé dans le délai voulu, les tribunaux imposent au fréteur de faire diligence pour déclencher le voyage d'approche du navire à temps pour lui permettre, en naviguant à vitesse raisonnable, de respecter la date *E.R.L* prévue.¹⁸⁹

¹⁸⁸ COMPAGNIE ALGERIENNE de MEUNERIE -v- KATANA SOCIETA di NAVIGAZIONE S.P.A., navire « *The NIZETTI* », (C.A.) [1960], 1 *LL.L.Rep.*132.

¹⁸⁹ MONROE BROS -v- RYAN [1935] 2 *KB* 28, préc.; V. « *the DEMOCRITOS* »[1976],2*LI Rep.*149

Le fait qu'au moment de la signature de la charte-partie le navire soit déjà engagé pour l'exécution d'autres opérations, n'a aucun effet sur la force de cette obligation de diligence, bien qu'il s'agisse d'une obligation de moyens, relative au moment du début du voyage d'approche.¹⁹⁰

Et si le navire subi un retard pendant qu'il est assujetti à ses engagements antérieurs, le fréteur sera en faute, même en l'absence de négligence de sa part.

Sur le plan matériel, l'exécution de l'affrètement au voyage ne commençant que lorsque le navire débute son voyage d'approche, les clauses d'exception de la charte-partie ne protégeront le fréteur qu'à partir de ce moment.¹⁹¹

Dans l'affaire précitée « *EVERA S.A. -v- NORTH SHIPPING Co* », le navire a été décrit comme étant « *maintenant censé arriver au Royaume-Uni pour décharger vers le 30 août ; estimation de 14 jours pour décharger, et prêt à être chargé sous cette charte-partie vers le 27 septembre* ». ¹⁹²

La charte-partie prévoyait également que le navire « *se dirigeait à toute vitesse utile* » jusqu'au port de chargement. Le navire fut retardé dans l'exécution de l'affrètement précédent en raison de la congestion du port de déchargement, retard qui amena les affréteurs à résilier la charte et réclamer des dommages et intérêts.

Il a été jugé que même si l'engagement précédent était expressément mentionné à la charte-partie, le navire était toujours tenu de se rendre au port de chargement à un moment qui lui permettrait d'arriver à la date de l'*ERL*.

Ainsi qu'évoqué *supra*, le juge Devlin estima que si un fréteur voulait faire dépendre le début du voyage d'approche à l'achèvement des opérations en cours, il devait le faire exprimer à la charte-partie en termes clairs. ¹⁹³

¹⁹⁰ LOUIS DREYFUS v. LAURO [1938] 60 Lloyd's Rep.94.

¹⁹¹ The BALEARES [1993] 1 Lloyd's Rep.215.

¹⁹² [1956] 2 Lloyd's Rep. 367. Version originale : « *now due to arrive UK to discharge about 30th August ; estimating 14 days to discharge, expected ready to load under this charterparty about 27ths September...* »

¹⁹³ Décision qui a inspiré la rédaction du formulaire de la charte-partie GENCON 94.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

L'exécution de l'affrètement au voyage commence au moment où le navire entame le voyage depuis le port ou le lieu où il se trouve (*Present position*) vers le port ou le lieu désigné à la charte-partie : le « voyage d'approche » (*Loading voyage*).

Cette première phase d'exécution s'achève lorsque le navire étant parvenu au port désigné par l'affréteur, est mis à la disposition de celui-ci, prêt en tous points à recevoir la cargaison, ce qui est notifié par le fréteur par la *notice of readiness*.

Les conditions de cette mise à disposition du navire sont examinées ci-après à la deuxième partie de l'étude.

Il est clairement important de déterminer le moment où le décompte du temps de planche peut commencer.

Conformément aux stipulations de la plupart des charte-parties, l'évènement contractuel qui déclenche ce décompte est l'envoi par le fréteur à l'affréteur d'une *notice of readiness* valide, suivant les modalités et les conditions étudiées à la deuxième partie.

DEUXIÈME PARTIE

L'ARRIVÉE DU NAVIRE

En vue de fixer le montant du taux de fret en rémunération de l'usage du navire et des prestations décrites à la charte-partie, le fréteur devra faire une estimation du temps pour charger et décharger la marchandise, de la durée du voyage jusqu'au port ou lieu de déchargement et des frais d'exploitation du navire, y compris parfois des taxes portuaires ou autres péages pour emprunter des canaux.

Le fret peut être fixé en fonction du tonnage ou du volume de la cargaison, ou de manière forfaitaire (*Lumpsum Freight*).

Se trouve inclus dans le fret, le délai fixé à la charte-partie dont dispose l'affréteur pour charger et décharger le navire (« *Temps de planche* », « *Staries* » ou « *Laytime* »).

Tout dépassement de ce délai, après d'éventuelles déductions de temps en raison de la survenance de causes de suspension prévues à la charte-partie, confèrera au fréteur le droit de réclamer à l'affréteur le paiement de surestaries (« *demurrage* ») au taux journalier déterminé à la charte-partie, lesquelles commencent à courir dès l'expiration du temps de planche/staries.¹⁹⁴

Lorsque les opérations se terminent avant l'expiration du temps de planche, l'affréteur aura souvent droit à une prime de célérité (*dispatch money*), dont le taux est généralement égal à la moitié du taux des surestaries.¹⁹⁵

Pour que le temps de planche/staries commence à courir, le navire doit être un « navire arrivé ».

« *Deux conditions sont nécessaires pour les faire courir :*

1° le navire doit être « arrivé en place utile », dans le port désigné par la charte ;

*2° le navire doit être prêt à être opéré, et avis doit en avoir été donné à l'affréteur ou à son représentant ».*¹⁹⁶

¹⁹⁴ Bien que l'affréteur, cocontractant du fréteur, soit le débiteur sauf dispositions contraires à la charte, le paiement définitif des surestaries incombera au vendeur ou à l'acheteur de la marchandise dépendant du contrat de vente, c'est-à-dire, de l'Incoterm convenu.

¹⁹⁵ Ph. Delebecque, *Droit Maritime*, op.cit, p.515, n,°637.

¹⁹⁶ Raymond Achard, « *Affrètement au voyage Staries et Surestaries* », (mise à jour par le Prof. Ph. Delebecque) *Jcl transport*, fasc.n°1221.

Seront étudiés les éléments qui permettent de considérer que le navire est un « navire arrivé », au travers notamment de la jurisprudence (**Chapitre 1**), puis sera examinée l'obligation du fréteur de présenter le navire à l'affréteur au plus tard à la date limite convenue, et les conséquences du non respect de cette obligation (**Chapitre 2**).

CHAPITRE 1. - LES ÉLÉMENTS PERMETTANT DE DÉCLARER LE NAVIRE « ARRIVÉ »

La majorité des chartes-parties contiennent des dispositions imprimées relatives au moment où la *notice of readiness* peut être adressée à l'affréteur, c'est-à-dire lorsque le navire est arrivé au port désigné, prêt à être mis à la disposition de l'affréteur, notice qui marque le départ de la computation du temps de planche (*laytime*).

Par exemple, l'article 1^{er}, Part II de la charte-partie GENCON 1994 énonce que le « *navire, aussitôt qu'il aura terminé son engagement précédent devra se rendre au port(s) ou lieu(x) désignés à la case 10, où aussi prêt qu'il pourra gagner de manière sûre, et y être toujours à flot, pour y charger ...* ».

Et l'article 6(c) précise que « *le temps de planche commencera à 13 heures si la NOR est donnée avant 12 heures, et à 6 heures le jour de travail suivant si la NOR est donnée pendant les heures de bureau après 12 heures* » :

« The said vessel shall, as soon as her commiments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in box 10 or so near as she can safely get and lie always afloat »,

et,

« The laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 6.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours ».

En matière maritime, les litiges soumis à l'arbitrage ou aux juridictions étatiques concernent la détermination du moment où la *NOR* peut être envoyée et sera déclarée valide ou non sont très nombreux.

La question est donc de déterminer le moment précis où le navire est considéré comme un « navire arrivé » compte tenu, notamment, de l'interprétation des données permettant

de déterminer ce que sont les limites du port désigné ¹⁹⁷ et des stipulations de la charte-partie.

Pour pouvoir considérer le navire comme étant « arrivé », il est essentiel d'arrêter le moment exact où il se trouve désormais à la disposition effective de l'affréteur.

La réalisation des trois conditions suivantes détermine le point de départ de la computation du temps de planche, lorsque le navire est un « *navire arrivé* » :

L'arrivée physique du navire à la destination convenue (**Section.1**) ;

Le navire doit être matériellement apte à charger la cargaison (**Section 2**) ;

Le fréteur doit adresser à l'affréteur ou à son représentant l'avis prêt à opérer (*Notice of readiness – N.O.R.*) confirmant l'arrivée du navire et qu'il est en tous points à la disposition de l'affréteur, prêt à charger ou à décharger (**Section 3**).

SECTION 1. – L'arrivée physique du navire

A la fin du voyage d'approche, le navire arrive au port de destination désigné par l'affréteur à la charte-partie ou ultérieurement, là où la *NOR* pourra être adressée à l'affréteur ou aux personnes physiques ou morales qu'il aurait nommés à cet effet en raison de l'intérêt que représente pour elles la cargaison à charger.

§ 1. - Arrivée du navire au lieu désigné à la charte-partie

La localisation de la destination convenue sera soit un port, soit un poste à quai ou un lieu spécifique à l'intérieur ou dans les limites de ce port.

Si la destination est un port, la charte-partie sera dénommée « *port charter* », et s'il s'agit d'un poste à quai ou d'un lieu spécifique, la convention sera alors qualifiée de « *berth charter* ».

En présence d'une « *berth charter* », le navire n'arrivera à destination que lorsqu'il atteindra le quai ou le lieu désigné par l'affréteur, moment où s'arrêtera le voyage d'approche.

¹⁹⁷ « Navire arrivé » : notion différente de celle de « l'arrivée du navire ».

Sauf clauses additionnelles spécifiques à la charte-partie (p.ex. « *WIBON* »), le temps d'attente d'un poste à quai ou d'un autre lieu, en raison notamment de la congestion du port, sera supporté par le fréteur.

En effet, une clause telle que la « *whether in berth or not* »¹⁹⁸ (*WIBON*) dans une « *berth charter* », applicable dans la mesure où le poste à quai ou lieu est indisponible pour cause de congestion (et non pour des causes telles que le mauvais temps), a pour conséquence de permettre l'envoi de la *NOR* alors que le navire n'est pas physiquement arrivé au quai.¹⁹⁹

Ainsi, le temps d'attente d'un poste à quai ou lieu ne sera pas supporté par le fréteur mais par l'affréteur, ce qui peut consister à convertir une *berth charter* en *port charter* en ce qui concerne le statut de « navire arrivé » et la possibilité qui en découle d'adresser la *NOR*.

Si la charte-partie est une *port charter*, le navire arrivera à destination lorsqu'il parviendra au port désigné (ou au quai lorsqu'il est immédiatement disponible).

S'il n'y a pas de poste à quai disponible lorsque la navire arrive au port désigné, il se positionnera à un emplacement indiqué par l'autorité portuaire, généralement situé dans les limites du port où il est habituel que les navires attendent.

Lorsqu'il arrive à cette position, le navire sera considéré comme « arrivé », c'est-à-dire à la disposition immédiate et effective de l'affréteur (*at the immediate and effective disposition of the charterer*), mais une fois remplies toutes les conditions matérielles et effectué les formalités administratives requises.²⁰⁰

Mais s'il n'y a pas de place disponible à cet emplacement, et que la place d'attente des navires se situe hors des limites du port conformément aux instructions des autorités portuaires, le navire, positionné à cet endroit, ne pourra adresser la *NOR*.²⁰¹

En revanche, si la charte-partie contient une clause *WIPON* : « *whether in port or not* » (qu'il soit au port ou non) et que le navire ne peut attendre dans les limites du port en raison de son encombrement, mais qu'il se place dans une zone située hors les limites du

¹⁹⁸ Traduction : « *qu'il soit à quai ou non* »

¹⁹⁹ « *The KYZCIKOS* » [1987], 1 *Lloyd's Rep.* 48.

²⁰⁰ « *The JOHANNA OLDENDORFF* », citée *supra*, notamment page 8.

²⁰¹ « *The ARUNDEL CASTEL* », *Navalmar UK Limited v. Kale Made Hammadeeler Ve Ticart AS*, [2017], 1 *Lloyd's Rep.* 370 *et* « *The MARATHA ENVOY* », *Federal Commerce and Navigation Co.Ltd v. Tradax Export S.A.*, [1977], 2 *Lloyd's Rep.* 301 (sauf dispositions contraires à la charte-partie).

port où les navires attendent habituellement en cas de congestion, la *NOR* pourra être envoyée.²⁰²

Enfin, s'agissant de la partie qui devra assumer les conséquences financières du temps d'attente de la libération d'un poste à quai, des chartes-parties contiennent d'autres dispositions additionnelles qui mettent généralement ce risque, directement lié à la congestion du port, à la charge de l'affréteur.

Par exemple, l'affréteur s'engage ou garantit à ce qu'à l'arrivée du navire, le poste à quai sera libre « *reachable on arrival* » et toujours accessible « *always accessible* », c'est-à-dire accessible à l'arrivée comme au départ une fois chargé.²⁰³

En application de telles clauses, pour le cas où le poste à quai ou lieu de chargement ne seraient pas libres à l'arrivée du navire, le temps d'attente jouera contre l'affréteur.²⁰⁴

§ 2. - *Le navire doit être en tout point apte à charger la cargaison*

La deuxième condition exigée du « navire arrivé » est, d'une part, son aptitude à charger la marchandise décrite à la charte-partie compte tenu de ses propres caractéristiques techniques et des particularités de la marchandise et, d'autre part, sa capacité structurelle à effectuer le voyage vers le ou les ports de déchargement en faisant normalement face aux périls de la mer.

Cela signifie que le navire est physiquement prêt à recevoir la cargaison, les cales propres et sèches, et tous les équipements du bord destinés à la conservation et à la manutention celle-ci en ordre de fonctionnement et qu'il dispose d'un équipage suffisamment nombreux et qualifié.

Il doit par ailleurs être prêt sur le plan administratif, c'est-à-dire en possession de tous les documents relatifs à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement. (Code ISM et Code ISPS)²⁰⁵

²⁰² « *The ADOLF LEONHARDT* », [1986], 2 *Lloyd's Rep.* 395.

²⁰³ « *THE LAURA PRIMA* », [1982], 1 *Lloyd's Rep.* 1 ; « *THE ACONCAGUA BAY* », [2018], *cité supra.* .

²⁰⁴ « *The FJORDAAS* », [1988], 1 *Lloyd's Rep.* 336 ; « *The SEA QUEEN* » [1988], 1 *Lloyd's Rep.* 500.

²⁰⁵ V. Ph. Delebecque, *Droit Maritime, op.cit.* , p.509, n° 682 ; Gilles Rougier, "La *NOR* point de vue de l'armateur", *Gazette de la Chambre* n° 33; Steamship Mutual, "*Notice of Readiness – Voyage Charter*" (Steamshipmutual.com).

Enfin, certains certificats habituels et documents intéressant la douane ou la santé de l'équipage sont à bord ou en cours de délivrance, ce qui, dans certains cas n'empêchera pas l'envoi de la *NOR* si la charte-partie contient des dispositions telles que « *whether customs cleared or not* » (« WCCON ») ou « *whether in free pratique or not* » (« WIFPON »).

§ 3. *La notice prêt à être opéré (Notice of Readiness - NOR)*

Les chartes-parties stipulent habituellement que le décompte du temps de planche alloué à l'affréteur commencera aussitôt après l'envoi de la *NOR*, à l'expiration d'un certain temps convenu au contrat (*notice time ou turn time*).

Lorsque les conditions ainsi requises sont satisfaites, conformément aux termes de la charte-partie, le navire sera un « navire arrivé », à la disposition immédiate et effective de l'affréteur, en tout point prêt à charger, ce que le fréteur notifiera alors à l'affréteur.

Cet avis est la *NOR*, qui déclenche le début du décompte du temps de planche alloué à l'affréteur pour effectuer le chargement ou le déchargement de la marchandise.

Concernant l'envoi de la *NOR* à l'affréteur, les chartes-parties en précisent parfois les modalités.

Par exemple, la charte-partie type « Asbatankvoy » précise que la transmission doit être faite par « *letter, telegraph, wireless or telephone* ».

Le fréteur a intérêt à respecter strictement les moyens d'expédition admis à la charte, car à défaut, il court le risque que la *NOR* soit déclarée invalide.

A cet égard, l'on peut se référer à l'affaire « *THE PORT RUSSEL* », ²⁰⁶ dans laquelle la *NOR* adressée par e-mail, fut à ce titre jugée invalide, car la charte-partie Asbatankvoy ne l'ayant pas prévu, ce moyen de transmission, ne revêtait aucun caractère contractuel.

S'agissant de son contenu, la *NOR* doit rendre compte factuellement de la condition du navire au moment de son envoi. Par exemple, assurant que le navire est un navire arrivé, prêt à être chargé (un formulaire de *NOR* est annexé à cette étude).

²⁰⁶ [2013], *EWHC 490*.

S'il s'avère que des déclarations contenue dans la *NOR* sont inexactes, la notice sera invalide, et si par exemple, l'erreur affecte la déclaration suivant laquelle le navire est arrivé, alors qu'il ne l'est pas encore, ou bien qu'il n'est pas prêt à charger, une nouvelle *NOR* devra être envoyée lorsque le navire sera arrivé et prêt à charger, la précédente étant définitivement considérée comme invalide.

C'est ce qui a été jugé dans l'affaire « *THE MEXICO* ». ²⁰⁷ en vertu du principe selon lequel « *anticipatory arrival is not arrival and anticipatory readiness is not readiness* ».

On peut également citer l'affaire « *THE AGAMEMNON* » ²⁰⁸, dans laquelle la *NOR* avait été adressée alors que le navire n'était pas « arrivé » à Bâton Rouge.

Elle fut jugée non valide, alors même que le navire était, par ailleurs, prêt à être chargé.

En conséquence, cette *NOR* ne pouvait déclencher le début de la computation du temps de planche.

En revanche, dans l'affaire « *THE PETR SCHMIDT* », ²⁰⁹ la *Court of Appeal* jugea que le navire étant effectivement « arrivé » et prêt à charger, ce qui était exact, la *NOR*, bien qu'ayant été adressée de manière non contractuelle puisqu'en dehors des heures d'ouverture des bureaux, était tout de même valide et le décompte du temps de planche commença dès le lendemain.

Dans l'affaire « *THE HAPPY DAY* », ²¹⁰ la *Court of Appeal* jugea que l'acceptation par l'affréteur d'une *NOR* non valide car prématurée, emporte de sa part renonciation à se prévaloir des irrégularités affectant l'envoi de la notice, et le décompte du temps de planche commença comme si la *NOR* était valide.

Un autre exemple de l'acceptation par l'affréteur d'une *NOR* non valide se trouve dans l'affaire « *THE SCACKLEFORD* ». ²¹¹

En effet, conscient de l'irrégularité de la *NOR*, l'affréteur l'avait néanmoins endossée avec la mention « *accepted* », renonçant *ipso facto* à en contester la validité.

Autrement dit, il acceptait en toute connaissance de cause le défaut qui l'affectait et abandonnait, par voie de conséquence immédiate, son droit de poursuivre le fréteur.

²⁰⁷ *The MEXICO* [1990], 1 *Lloyds Rep.* 507 (CA).

²⁰⁸ *The AGAMEMNON* [1998], 1 *Lloyd's Rep.* 675.

²⁰⁹ *The PETR SCHMIDT* [1997], 1 *Lloyd's Rep.* 284.

²¹⁰ *The HAPPY DAY* [2002], 2 *Lloyd's Rep.* 487 (CA).

²¹¹ *The SCACKLEFORD* [1978], 2 *Lloyd's Rep.* 154 (CA).

SECTION 2. – Le « navire arrivé » sur le plan juridique

Ainsi qu'évoqué *supra*, la question pour une « port-charter » est de savoir à quel moment le navire, qui n'a pas de poste à quai disponible à son arrivée, peut être néanmoins considéré comme étant désormais un « navire arrivé », c'est-à-dire, à la *disposition immédiate et effective de l'affréteur*.²¹²

De nombreuses décisions, notamment en Angleterre, se sont attachées depuis plus d'un siècle,²¹³ à résoudre ce problème, cherchant pour ce faire à déterminer les limites du port en fonction de divers critères locaux et des termes de la charte-partie.

L'analyse juridique porte sur le point de savoir précisément le moment où le navire est considéré comme « navire arrivé », (§1 La jurisprudence « *The Johanna Oldendorff* ») permettant alors au fréteur de transmettre la NOR. (§2 *Les conséquences du refus par l'affréteur d'accepter la "notice of readiness"*)

La jurisprudence anglaise est ici encore déterminante.

§ 1. – La jurisprudence « *The Johanna Oldendorff* »

Jusqu'à la décision rendue dans l'affaire « *The MARATHA ENVOY* »,²¹⁴ la jurisprudence la plus marquante relative à la notion de « navire arrivé » dans une « port-charter » restait l'arrêt rendu en 1973 par la *House of Lords* dans l'affaire précitée «*The JOHANNA OLDENDORFF*».

Aux termes de cet arrêt, les deux conditions suivantes devaient être satisfaites pour qu'un navire puisse être qualifié de « navire arrivé », permettant au fréteur de transmettre la N.O.R. à l'affréteur et de déclencher le décompte du temps de planche :

Le navire doit avoir atteint la zone du port où il est habituel que les navires attendent la libération d'un poste à quai ou d'un lieu de chargement, puis il doit être à la disposition immédiate et effective de l'affréteur.

²¹² *The JOHANNA OLDENDORFF*, cité *supra*, notamment page 8.

²¹³ *LEONIS STEAMSHIP Co. Ltd. v. RANK LIMITED*, [1908], 1 KB 499 : Le navire est « arrivé » lorsqu'il atteint la zone commerciale du port, à la disposition des affréteurs, même si le chargement ne s'effectuera pas à cet emplacement.

²¹⁴ «*THE MARATHA ENVOY* », *FEDERAL COMMERCE & NAVIGATION Co. Ltd v. TRADAX EXPORT S.A.*, 2 *Lloyd's Rep.* 301

Antérieurement à cette décision, s'agissant de la condition d'arrivée du navire, la *Court of Appeal* en 1908 ²¹⁵ avait défini la « *zone commerciale* » du port dans laquelle le navire devait entrer pour être « arrivé ».

Cette zone définie dans l'affaire « *LEONIS STEAMSHIP* » sera élargie un demi-siècle plus tard par la *House of Lords* dans l'affaire « *The AELLO* ». ²¹⁶

Dans l'affaire « *LEONIS STEAMSHIP v. RANK* », le navire était arrivé au port de Bahia Blanca et se trouvait à l'ancre dans le fleuve, à l'extérieur de la digue, à un endroit où les navires attendent habituellement un poste à quai.

La *Court of Appeal* décida que le navire était un « navire arrivé » du fait qu'il était à l'intérieur de la « zone commerciale du port », et partant, à la disposition de l'affréteur, alors même qu'il ne pouvait charger ou décharger dans cette zone.

Le jugement de Lord Justice Kennedy est ainsi conçu :

« It is when the stipulated point of destination is a port without limitation, as in the present case, that a question as to the fact of the ship's arrival at her destination is likely to arise...

...a port may have one set of limits, if viewed geographically, and another for fiscal or for pilotage purposes, so when it is named in a commercial document for commercial purposes, the term is to be construed in a commercial sense in relation to the objects of the particular transaction...

...the commercial area of a port, arrival within which makes the ship an arrived ship...I think...to be that area of the named port of destination on arrival within

²¹⁵ *LEONIS STEAMSHIP Co Ltd v. RANK LIMITED* [1908], 1 KB 499

Traduction : « C'est seulement quand le lieu de destination est un port sans autre précision, comme dans le cas présent, que la question de l'arrivée du navire à destination est susceptible de se poser...un port peut avoir une série de limites, géographiquement parlant, et une autre pour des raisons fiscales ou de pilotage, de sorte que lorsqu'il est désigné dans un document commercial, et à des fins commerciales, le terme doit être interprété dans un sens commercial en relation avec l'objet de la transaction concernée...la zone commerciale d'un port, dans l'enceinte de laquelle l'arrivée du navire fait de lui un navire arrivé...Je pense...qui est la zone du port désigné dans l'enceinte de laquelle le Capitaine peut effectivement mettre son navire à la disposition de l'affréteur, le navire lui-même étant alors, en ce qui le concerne, prêt à charger, et aussi près que les circonstances le permettent du lieu de chargement réel et en un endroit où les navires en attente d'accéder à ce lieu mouillent habituellement, ou, s'il existe plus d'un lieu de chargement, aussi près que les circonstances le permettent de celui de ces lieux que l'affréteur préfère. »

²¹⁶ « *THE AELLO* », *SOCIEDAD FINANCIERA de BIENES RAICES S.A. v. AGRIMPEX HUNGARIAN TRADING Cy. FOR AGRICULTURAL PRODUCTS, H.L.* [1960], 1 LL. L.Rep.623.

which the master can effectively place his ship at the disposal of the Charterer, the vessel herself being then, as far as she is concerned, ready to load, and as near as circumstances permit to the actual loading « spot »...and in a place where ships waiting for access to that spot usually lie, or, if there be more such loading spots than one, as near as circumstances permit to that one of such spots which the Charterer prefers. » (traduction supra note n°215)

S'agissant de la condition de la mise à disposition du navire à l'affréteur, c'est cette notion qui a été retenue dans une sentence de la CAMP : « ...en vertu de la clause « *whether in berth or not* », la notice of readiness est valable si le navire est en attente de poste, quelle qu'en soit le lieu, si le navire reste à la disposition de l'affréteur ». ²¹⁷ (souligné par le rédacteur)

Avec l'accroissement de la dimension des ports, la « zone commerciale » est devenue la plus proche possible du lieu où le navire devra charger (ou décharger).

En 1961, la *House of Lords* allait maintenir la notion de « zone commerciale » à l'occasion d'une décision rendue dans l'affaire «*The AELLO* » ayant pour cadre un grand port, celui de Buenos Aires.²¹⁸

Le « AELLO » avait été affrété suivant une charte-partie CENTROCON en date du 27 août 1954.

A cette époque, les autorités argentines, ayant vendu une grande quantité de maïs, les navires affrétés pour le transporter se présentèrent en grand nombre, ce qui entraîna une congestion importante du port de Buenos Aires.

Le « AELLO » arriva sur rade le 12 octobre et dut attendre un poste à quai jusqu'au 29 octobre.

En raison de la congestion du port, le gouvernement argentin avait interdit toute attente plus rapprochée des quais.

La question essentielle du litige était de savoir si le navire était un « navire arrivé » le 12 ou le 29 octobre lorsqu'il était prêt à accoster au quai de chargement ?

²¹⁷ Sentence CAMP n°431 du 28 janvier 1982, DMF 1982, 444.

²¹⁸ « *The AELLO* », 1 LL. L.Rep.623, cité supra .

La charte-partie contenait une clause aux termes de laquelle le navire devait charger « *in the port of Buenos Aires* » sans autre précision. La *House of Lords* jugea que le « AELLO » n'était pas un navire arrivé le 12 octobre, puisque la rade du port de Buenos Aires ne pouvait être considérée comme située à l'intérieur de la zone commerciale du port.

Lord J.Morris expliqua :

*« ...if it can reasonably be said that a ship which is required to go to a port in order there to load has reached the commercial area of the port within which are the loading spots for her specified cargo, so that she next awaits details as to her particular loading spots and directions as to proceeding to them, it can also fairly be said that she arrived at her destination ».*²¹⁹

Et faisant une référence particulière à la zone où s'opère de manière habituelle le chargement du maïs, Lord J. Morris poursuit :

*« I concluded that, in a business and commercial sense, the « AELLO » had not completed her passage to the port of Buenos Aires in order there to load maize until she had arrived within what might in this case be called the commercial area and which contained the places where the loading of maize would take place ».*²²⁰

Cette décision a introduit une nouvelle notion de la « *zone commerciale* » du port, celle où se trouvent les quais, terminaux ou lieux où s'effectuent habituellement les opérations de chargement et de déchargement, en l'espèce, du maïs.

Ainsi, était-on en droit, après cette affaire, d'estimer qu'un navire peut être « arrivé » pour ce qui concerne une marchandise donnée, dès lors qu'il se trouve dans la « zone commerciale » où est habituellement chargé ce type de marchandise, sans pour autant

²¹⁹ Traduction : « ...si l'on peut raisonnablement dire qu'un navire qui doit aller dans un port pour y charger a atteint la zone commerciale du port dans l'enceinte de laquelle se trouvent les lieux de chargement pour sa cargaison spécifique, de sorte qu'il attend ensuite les détails relatifs à ses lieux de chargement particuliers et les instructions pour y accéder, alors on peut ainsi honnêtement dire qu'il est arrivé à destination ».

²²⁰ Traduction : « Je conclus que, dans un sens commercial et des affaires, le « AELLO » n'avait pas terminé son passage au port de Buenos Aires pour y charger du maïs jusqu'à ce qu'il fût arrivé à ce qui pouvait être appelé en l'espèce les horloges de la zone commerciale et qui comprenaient les lieux où le chargement de maïs aurait lieu ».

pouvoir être considéré comme un « navire arrivé » au regard d'autres critères, telles les limites fiscales et administratives du port.

L'application de cette conception de la zone commerciale du port, version élargie de l'affaire du « *AELLO* » a reçu de nombreuses applications, encore que la terminologie varie suivant les espèces.

Ainsi, dans l'affaire du « *NORTH DEVON* », le navire bien qu'arrivé sur rade de Leith n'était pas un navire arrivé dans la zone commerciale : « *Leith Roads which were not within the commercial limits of the port of Leith.* »²²¹

En revanche, le « *SEAFORT* » n'était pas « arrivé » car il n'était même pas dans les limites fiscales, légales et administratives du port de Hull.²²²

Dans l'affaire du « *ANGELO LUSIS* », Megaw J. employa également le terme « *fiscal and commercial limits of the port* ». ²²³

Mais c'est exclusivement aux limites commerciales du port de Lourenço Marques que se réfère Roskill J. dans l'affaire du « *PRESIDENT BRAND* » pour constater que n'y étant pas entré, le navire n'était pas un « navire arrivé ». ²²⁴

Cette conception était assez injuste pour le fréteur, car un navire en attente là où les navires attendent habituellement un poste à quai, ne pouvait être considéré comme étant un « navire arrivé », puisque ce lieu d'attente, si proche fût-il du quai où il devait charger (ou décharger), n'en était pas moins situé hors de la « zone commerciale » du port.

Elle était même d'autant plus injuste que le fréteur, tenu de se conformer aux instructions des autorités portuaires ne pouvait donc décider du mouillage où il attendrait la libération d'un poste à quai.

La première décision qui modifia le concept de « zone commerciale » pour retenir celui beaucoup plus large de « limites du port » (*within the port*), ce qui permettait de

²²¹ *GILBERT J. Mc CAUL & Co. Ltd. v. J.R. MOODIE & Co. Ltd.*, (Com. Ct) [1961], 1 *LL.L.Rep.*308.

Traduction : « *Leith Roads qui n'était pas à l'intérieur des limites commerciales et administratives du port de Leith* ».

²²² *CARGA DEL SUR COMPANIA NAVIERA S.A. v. ROSS T. SMITH & Co. Ltd.*, (Com.Ct) [1962], 2 *Lloyd's Rep.*147.

²²³ *METALIMEX FOREIGN TRADE CORPORATION v. EUGENIE MARITIME Cy Ltd.*, (Com.Ct) [1962], 1 *Lloyd's Rep.*378.

²²⁴ *INCA COMPANIA NAVIERA S.A. AND COMMERCIAL AND MARITIME ENTERPRISES EVENGHELOS P. NOMIKOS S.A. v. MOFINOL Inc.* (Com. Ct) [1967], 2 *LL.L.Rep.*338.

considérer un navire arrivé dès lors qu'il était à la disposition immédiate et effective de l'affréteur, fut rendue dans le cadre de l'affaire du «*DELIAN SPIRIT*». ²²⁵

Mais en réalité, cette décision ne pouvait être satisfaisante en ce sens qu'elle était rendue en application des règles issues des décisions «*LEONIS v. RANK*» et «*THE AELLO*», c'est-à-dire à partir du concept de zone commerciale.

Aussi, la décision marquante allait être celle prononcée voici bientôt cinquante ans par la *House of Lords*, dans l'affaire du «*JOHANNA OLDENDORFF*». ²²⁶

Le «*JOHANNA OLDENDORFF*» était affrété au voyage en l'état d'une «*port charter*» pour charger du blé ou autres céréales des États-Unis vers les ports de Londres ou Avonmouth ou Glasgow ou Belfast ou Liverpool/Birkenhead ou Hull à l'option de l'affréteur.

La clause 3 de la charte Baltimore stipulait que le temps de planche comptait à partir de la première période de travail le lendemain du jour de la réception de la notice écrite «*prêt à charger*», à condition qu'elle fût remise pendant les heures de bureau, et ce, le navire étant ou non à quai (*Whether in berth or not – WIBON*) :

«*...Time to count from the first working period on the next day following receipt during ordinary office hours of written notice of readiness to discharge whether in berth or not...*»

Les affréteurs désignèrent le port de Liverpool/Birkenhead et le «*JOHANNA OLDENDORFF*» mouilla sur rade de Mersey le 3 janvier 1968.

Il ne devait quitter ce lieu que le 20 janvier 1968 pour décharger.

La *Notice of Readiness* avait été adressée le 3 janvier 1968.

Le navire ayant mouillé à 17 *miles* du quai de déchargement le plus proche, les affréteurs estimaient qu'il ne pouvait être considéré comme «*arrivé*».

Examiné en arbitrage, le litige fût porté devant la *Queens Bench* de la *Commercial Court* en la forme d'un «*spécial case*».

²²⁵ *SHIPPING DEVELOPMENTS CORPORATION v. V/O SOLUZ-NEFTEXPORT, C.A.* [1971]

*1 Lloyd's Rep.*506.

²²⁶ Cité *supra*, notamment page 8.

Donaldson J. jugea que le navire n'était pas un navire « arrivé » à Liverpool lorsqu'il mouilla sur rade de Mersey le 3 janvier 1968.

La *Court of Appeal* saisie sur appel des fréteurs, confirma que n'étant pas parvenu à la « commercial area » du port, le navire n'était pas un « navire arrivé ».

La *House of Lords* en décida tout autrement, estimant que le *JOHANNA OLDENDORFF* était un « navire arrivé » :

« ...before a vessel could be said to have « arrived » at a port she must, if she could not proceed immediately to a berth, have reached a position within the port where she was at the immediate and effective disposition of the charterer ».

L'opinion de Lord Reid était :

« on the whole matter I think that it ought to be made clear that the essential factor is that before a ship can be treated as an arrived ship she must be within the port and at the immediate and effective disposition of the charterer and that her geographical position is of secondary importance »²²⁷ (souligné par le rédacteur)

Bien que cette décision ait élargi considérablement la zone à l'intérieur de laquelle les navires seraient désormais des « navires arrivés », la phrase « within the port » ne manqua pas de soulever des difficultés, notamment quant à la définition des limites exactes de bien des ports.²²⁸

Mais il n'en reste pas moins que la décision du *JOHANNA OLDENDORFF* a bien renversé la jurisprudence antérieure.

Ainsi dans une affaire dont les circonstances de fait étaient exactement les mêmes que celles de l'affaire « *The AELLO* », et où le navire avait attendu au même point précis que le *AELLO*, et alors que ce dernier n'avait pas été considéré comme étant « arrivé », le « *PROMETHEUS* » était, quant à lui considéré comme tel.

²²⁷ Traduction : « ...avant que l'on puisse dire qu'il est « arrivé » à un port, un navire doit, s'il ne peut accéder immédiatement à un quai, avoir atteint une position à l'intérieur du port où il soit à la disposition immédiate et effective de l'affréteur » ;

Lord Reid : « Sur l'ensemble du problème, je pense qu'il devrait être clair que le facteur essentiel est qu'avant qu'un navire puisse être considéré comme un navire arrivé, il doit être à l'intérieur du port et à la disposition immédiate et affective de l'affréteur et que sa position géographique est d'une importance secondaire ».

²²⁸ « *The PROMETHEUS* » - VENIZELOS A.N.E. v. SOCIETE COMMERCIALE DE CEREALES ET FINANCIERE S.A., C.A. [1974], 1 L.L.Rep.554.

Dans le jugement du *PROMETHEUS*, Mocatta J. écrit :

*« ... she was within the legal limits of the port of Buenos Aires and at a place where vessels customarily waited their turn for admission by the port authorities and was effectively at the disposal of the Charterers for the purposes of ordering her to her loading berth, and was as close to the actual loading place as it was then within the power of the disponent owners to take her ».*²²⁹

Les conditions requises par la décision *JOHANNA OLDENDORFF* pour qu'un navire soit un « navire arrivé », conditions reprises dans de nombreuses affaires telles celle du *PROMETHEUS*, seraient parfaitement satisfaisantes si elles ne comportaient cette exigence : *within the legal limits of the port*.

Il y a en effet une différence de situation suivant l'importance des limites légale, fiscale ou administratives d'un grand port, étant généralement plus étendues que celles d'un port ou wharf de dimensions plus modestes.

Des postes de mouillage situés à plusieurs miles des bassins d'un grand port sont souvent inclus dans les limites légales du port, alors que dans un port de faibles dimensions, le navire risque de ne pas être « arrivé » alors même qu'il ne se trouvera qu'à quelques encablures des quais de ce port, et ce, au motif que le mouillage n'est pas inclus dans la limite légale du port.

On a pu croire la jurisprudence renversée lorsque la *Court of Appeal* rendit sa décision dans l'affaire du « *MARATHA ENVOY* », en jugeant que le navire était un « navire arrivé », alors qu'il se trouvait à l'ancre en dehors des limites légales du petit port fluvial de Brake, près du bateau phare situé dans l'estuaire du Weser, à environ 25 miles du port de Brake.

C'était là adopter une conception mieux adaptée aux réalités modernes, puisqu'elle permettait de considérer un navire comme « arrivé » dès lors qu'il était à la disposition de l'affréteur, sans se soucier de savoir s'il se trouvait ou non dans les limites légales du port.

²²⁹ Traduction : « il était à l'intérieur des limites légales du port de Buenos Aires, et à un endroit où les navires attendent habituellement leur tour pour leur admission par les autorités portuaires, et se trouvant effectivement à la disposition des affréteurs pour les besoins de la désignation de son quai de chargement, et il était suffisamment près du lieu réel de chargement pour qu'il soit loisible aux armateurs-disposant d'en prendre livraison ».

Après avoir effectué son voyage d'approche, le « *MARATHA ENVOY* » s'est ancré à l'emplacement où l'autorité portuaire lui a ordonné d'aller, et où il était à la disposition de l'affréteur.

Il est étonnant que la *House of Lords* n'ait pas suivi la *Court of Appeal*, en décidant :

« *The Weser light vessel anchorage was outside the legal, fiscal and administrative limits of the port of Brake, lying 25 miles from the mouth of the river in an area in which none of the port authorities of the Weser ports did any administrative acts or exercised any control once vessels waiting there* ». ²³⁰

C'est donc très exactement la jurisprudence du *JOHANNA OLDENDORFF* qui est maintenue, et les raisons du refus de la *House of Lords* de corriger cette jurisprudence sont, selon Lord Diplock, au nombre de quatre.

Les raisons sont les suivantes :

- The provision of legal certainty ;
(*Une disposition légale offrant un caractère de certitude*)
- Freight rates are, or can be, adjusted so as to reflect the risk of congestion ;
(*Les taux de fret sont, ou peuvent être, adaptés afin de refléter le risque de congestion*)
- The « *Johanna Oldendorff* » has no proved difficult of application ;
(*La définition du Johanna Oldendorff n'a pas rencontré de difficulté d'application*)
- The risk of waiting due to congestion can be taken care of by an appropriate type-added clause, many of such now being standard form.
(*Le risque d'attente lié à la congestion peut être évité par une clause additionnelle-type appropriée, dont beaucoup sont à présent incorporées dans les contrats-types.*)

²³⁰ « *The MARATHA ENVOY* » - FEDERAL COMMERCE & NAVIGATION Co. v. TRADAX EXPORT S.A., C.A. 1977, 1 LL.L.Rep.217 ; H.L. 1977, 2 LL.L.Rep.30, citée supra.

Traduction : « *Le mouillage du bateau phare de Weser était à l'extérieur des limites légales, fiscales et administratives du port de Brake, se trouvant à 25 miles de l'embouchure du fleuve, dans une zone où aucune des autorités portuaires des ports de Weser n'effectuait le moindre acte administratif et n'exerçait le moindre contrôle une fois que le navire attendait à cet endroit.* »

Ces quatre raisons énoncées par Lord Diplock appellent quelques remarques :

a) *The provision of legal certainty*

Cette première raison paraît défendable, car il convient d'assurer une certaine stabilité aux principes et règles applicables surtout en matière d'affrètement maritime où tout est question de négociations, et que dès lors des modifications trop fréquentes des principes et de l'interprétation des clauses usuelles, ne peuvent manquer de désorienter les professionnels.

L'affaire *Johanna Oldendorff* changea le concept de « *commercial area* », mais la notion de « *within the limits of the port* » est moins aisée à cerner que celle de « *commercial area* », même si elle est commercialement plus réaliste.

Si la *House of Lords* voulait vraiment fixer en matière de « navire arrivé » une position claire susceptible de devenir définitivement une « *legal certainty* », elle en a perdu l'occasion avec l'affaire « *Maratha Envoy* » en maintenant, bien au contraire, les incertitudes de la décision « *Johanna Oldendorff* ».

b) *Freight rates are, or can be, adjusted so as to reflect the risk of congestion*

Cette deuxième raison paraît quelque peu surprenante.

A en croire la *House of Lords*, le fréteur peut augmenter son taux de fret ou celui des surestaries lorsqu'il craint, en raison d'une possible congestion, d'avoir à attendre alors que son navire n'est pas encore considéré comme étant « arrivé ».

Ce raisonnement ne semble pas concevable dans le « *tramping*.»²³¹

Les fréteurs ne calculent pas le taux de fret uniquement en fonction du risque qu'ils auront de ne pas pouvoir décompter le temps d'attente, mais en fonction du marché et de son expression la plus simple : le jeu de l'offre et de la demande.

²³¹ Anglicisme qui désigne le transport maritime à la demande, par un navire de commerce non affecté à une ligne régulière.

c) The « JOHANNA OLDENDORFF » has no proved difficult of application

Cette troisième raison, tirée de l'absence de difficultés d'application de la jurisprudence *Johanna Oldendorff*, se trouve démentie par le nombre de litiges dus aux problèmes rencontrés quant à la définition précise des limites légales d'un port, souvent incertaines.

d) The risk of waiting due to congestion can be taken care of by an appropriate type-added clause, many of such now being standard form.

D'une part, cela ne résout en rien la difficulté de déterminer le moment précis où le navire doit être considéré comme un « navire arrivé » et, d'autre part, on peut s'interroger sur l'intérêt de telles clauses si la règle en la matière était clairement définie.

La *House of Lords* aurait pu donner une description générale des caractéristiques d'un port permettant d'en définir ses limites.

Par exemple, en précisant la signification matérielle de « *within the port* », par référence au pouvoir effectif de l'autorité portuaire locale de donner des instructions aux navires sur l'endroit où ils doivent mouiller en attendant d'un quai, peu importe la localisation géographique et le statut administratif de l'endroit en question (*cf.*, les faits dans l'affaire du « *MARATHA ENVOY* »).

On rappellera que l'élément le plus important, quelle que soit le lieu où le navire est en attente, à l'intérieur ou non des limites légales du port, est qu'il soit à l'immédiate et effective disposition de l'affréteur.

Au surplus, les moyens de communication modernes permettent au capitaine, sur indications de l'affréteur, de diriger le navire sans délai vers le quai ou lieu de chargement qui lui sera indiqué.

Dans la récente affaire « *THE ARUNDEL CASTLE* », jugée en arbitrage à Londres, puis sur appel par la *Commercial Court* [2017], il s'agissait d'examiner les conditions requises pour qu'un navire soit considéré comme étant un « navire arrivé ».

Il s'agissait donc, en définitive, de revoir les principes de la décision du *Johanna Oldendorff* sur la signification des « *port limits* ». ²³²

Par charte-partie Gencon 94, NAVALMAR UK Ltd a frété le « *ARUNDEL CASTLE* » à la société KALE MADE HAMMADEELER SANAYL Ve TICART AS (affréteur).

Le port de chargement désigné était Krishapatnam en Inde où, n'ayant pas été en mesure d'accoster à quai à son arrivée en raison de la congestion du port, le navire s'est rendu à l'endroit prescrit par l'autorité portuaire où il a jeté l'ancre.

Parvenu à ce point d'attente, il a adressé la *Notice of Readiness*.

Le litige concernait la validité de la *NOR*.

Le fréteur estimait qu'elle était valide et demandait le paiement de surestaries, ce qui était contesté par l'affréteur.

Le fréteur a initié la procédure d'arbitrage à Londres.

La clause 15 du récapitulatif des points d'accord de l'affrètement, en ce qui concernait la *NOR*, stipulait que celle-ci pouvait être adressée par câble, télex ou fax lorsque le navire arrivait dans la limite du port.

Puis la clause 35 du même récapitulatif, précisait que les clauses imprimées de la charte Gencon 94 s'appliquaient sous réserve des amendements du récapitulatif.

Enfin, l'article 6(c) de la Gencon 94 stipulait :

« If the loading/discharging berth is not available on the vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there...Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth... » ²³³

²³² « *The ARUNDEL CASTLE* » -NAVALMAR UK Ltd. v. KALE MADE HAMMADEELER SANAYL Ve TICART AS [2017], *1 Lloyd's Rep.*370 ou *EWHC 116 (Comm)*.

²³³ Traduction : « Si le quai de chargement/déchargement n'est pas accessible à l'arrivée du navire dans les limites du port ou non du port de chargement/déchargement, le navire pourra adresser la notice of readiness aux heures habituelles des bureaux à son arrivée...Le temps de planche ou les surestaries devront alors courir comme s'il était à quai. »

Les arbitres ont donné raison à l'affréteur, en jugeant que la *NOR* n'était pas valide ayant été adressée alors que le navire se trouvait à l'extérieur des limites du port, et ont débouté le fréteur de sa demande de surestaries.

Ils ont notamment estimé que la clause du récapitulatif relative à l'envoi de la *NOR* lorsque le navire était arrivé « *within port limits* », prévalait sur la clause imprimée de la C/P.

A noter que la charte-partie ne contenait pas la définition de « PORT » des *Laytime Definitions for Charterparties 2013* (« *Voylayrules 93* »)²³⁴ qui est la suivante :

« Port shall mean an area, within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from the area. If the word « PORT » is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply. »

Traduction :

« Port signifie une zone dans laquelle les navires chargent ou déchargent des marchandises à un poste, un mouillage, une bouée ou un autre lieu similaire, et englobe aussi les lieux habituels où les navires attendent leur tour ou reçoivent l'ordre d'attendre leur tour ou y sont contraints, quelle que soit la distance entre ceux-ci et le port. Si le terme « PORT » n'est pas employé, mais que le port est (ou doit être) identifié par son nom, cette définition reste applicable.

Sur appel du fréteur, la *High Court* confirma la sentence arbitrale, estimant que le « *test Johanna Oldendorff* » devait être appliqué, selon lequel lorsque le navire est enjoint par les autorités portuaires d'attendre à un emplacement habituellement prévu à cet effet, mais situé en dehors des « limites légales du port », la *NOR* ne peut être valide.

Le juge de la *High Court*, Mr Justice Knowles a rappelé le critère dégagé en *Common Law* dans l'affaire « *The Johanna Oldendorff* », à savoir : un navire arrivé dans le cadre

²³⁴ BIMCO, *Special Circular n° 8*, 10 September 2013. Les « Laytime Definitions » sont le résultat d'une réflexion collective par BIMCO, CMI, FONASBA et INTERCARGO. V. annexe n° 01

d'une « *port charter-party* », ne peut être considéré comme « navire arrivé » avant d'avoir atteint une position réputée située dans les « limites du port ».

Ce critère est supposé apporter une sécurité juridique en l'absence de clause expresse du contrat, telle la clause citée *supra* inspirée de la définition de « PORT » figurant aux « *Laytime Definitions* » (BIMCO Voylayrules 93).

Les limites des ports peuvent être plus ou moins facilement déterminées en fonction de caractéristiques propres à chacun d'eux, et les parties doivent prendre en considération, dans l'ordre :

La réglementation nationale ou locale ;

La zone dans laquelle les autorités portuaires exercent leur contrôle, et les limites géographiques établis par les cartes de navigation de l'Amirauté ; ²³⁵

S'agissant de la notion des limites d'un port, et sauf stipulation particulière à la charte-partie, la formulation de la décision « *Johanna Oldendorff* » demeure la règle.

§ 2. – Les conséquences du refus par l'affréteur d'accepter la "notice of readiness"

Il est de l'intérêt de l'affréteur que le navire soit mis à sa disposition au plus tôt au port de chargement, ce qui sera le cas lorsque le navire étant un « navire arrivé », le fréteur lui adressera la notice prêt à charger à tous égards, la « *Notice of Readiness - NOR* ».

En principe, le fréteur adresse la NOR lorsqu'il estime que son navire est prêt à être mis à la disposition immédiate de l'affréteur, c'est-à-dire qu'il satisfait à toutes les règles administratives, sanitaires et commerciales, et qu'il est physiquement apte à charger la cargaison décrite à la charte-partie.

Au moment où la NOR lui est adressée, qu'il s'agisse d'une « *port charter* » ou d'une « *berth charter* », l'affréteur n'est pas toujours en mesure d'apprécier si la notice est valide ou non.

Si la NOR ne s'avère pas valide, par exemple pour des raisons tenant à l'innavigabilité du navire, elle sera rejetée par l'affréteur et la conséquence est très simple : le navire sera réputé ne pas être à la disposition de l'affréteur pour charger, et donc ne sera pas un « navire arrivé ».

²³⁵ V. The Standard Club. (www.standard-club.com)

Si une nouvelle *NOR* valide cette fois, n'est pas adressée au plus tard à la *Cancelling date*, l'affréteur aura l'option de résilier la charte-partie.

Et que se passe-t-il si l'affréteur accepte une *NOR* non-valide ?

On l'a vu supra, l'affréteur peut être considéré comme ayant accepté une *NOR* non-valide, soit expressément, soit par son comportement, par exemple en entreprenant le chargement du navire.

Dans ce cas, il perd le droit d'invoquer la nullité de la *NOR*, ce qui aura notamment pour conséquence de déclencher le décompte du temps de planche à la date d'envoi de cette notice.

Cette acceptation sera d'autant plus évidente lorsque l'affréteur aura eu la possibilité de vérifier l'état réel du navire.

SECTION 3. – Le navire arrivé et la clause « *Time Lost Waiting for Berth* »

Une fois le navire arrivé au port désigné, les « port charter-parties » stipulent généralement que les conséquences de temps perdu en raison de la congestion du port ou de tout autre empêchement seront à la charge des affréteurs.

Ces stipulations dites « *Time lost...clauses* », qu'il convient de ne pas confondre avec les clauses qui prévoient le début du décompte des *staries*, trouvent à s'appliquer :

- que le navire soit à quai ou non (« *Whether in berth or not* » : W.I.B.O.N.),
- au port ou non (« *Whether in port or not* » : W.I.P.O.N.),
- qu'il ait ou non obtenu la « free pratique » (« *Whether in free practice or not* » : W.I.F.P.O.N.),
- qu'il soit ou non entré en douane (« *Whether in custom or not* » : W.I.C.O.N)

Ces clauses ont essentiellement pour effet de permettre l'envoi de la *NOR.*, lorsque le navire est un « navire arrivé ».

La question est de savoir si ce temps doit être décompté de la même manière que celui prévu à la clause « *laytime* », c'est-à-dire, comme si le navire se trouvait à quai, ou bien si la clause « *Time lost* » est une clause indépendante permettant un décompte différent.

Autrement dit, en présence d'une clause de « *laytime* » et d'une clause « *Time lost* », doit-on appliquer au temps d'attente d'un poste à quai les mêmes règles régissant la

suspension du décompte du temps que celles qui figurent au « *laytime* » (notamment, suivant les usages du port, les vendredis, les samedis ou les dimanches, les jours fériés, le mauvais temps, etc.) ?

La clause « *Time lost* » est-elle indépendante de la clause « *laytime* » ?

Dans l'affaire du « *RADNOR* », ²³⁶ la charte-partie stipulait que le « *laytime* » commençait vingt quatre heures après l'envoi de la *NOR*, et contenait la clause « *time lost in waiting for a berth to count as loading time* ».

Le « *RADNOR* » attendit sur rade un poste à quai pendant sept jours, et dès qu'il y fut amarré, le capitaine notifia la *NOR*.

Le fréteur a demandé le paiement des jours d'attente sur rade, et la *Court of Appeal* lui donna raison :

« The clause as to time wasted is independent of clause 17 (laytime). It is inserted to avoid questions which have arisen in many cases which have been before the courts.

The risk of time wasted in waiting for a berth is put upon the charterers whose agents are, or ought to be, familiar with local conditions.

This clause might have provided simply that time lost in waiting for a berth should be paid for at the rate of £600 a day.

As drawn, it gives the charterers an advantage, for they may save on loading time some, or all, of the time lost in waiting for a berth.

The time lost is to count as, or to be added to, loading time in order to ascertain the position between the parties.» ²³⁷

²³⁶ « *THE RADNOR* » - NORTH RIVER FREIGHTERS Ltd v. H.E. PRESIDENT of INDIA, [1955], 2 *Lloyd's Rep.* 668.

²³⁷ Traduction : « La clause relative au temps perdu est indépendante de la clause 17 (temps de planche). Elle est insérée afin d'éviter des questions qui se sont élevées dans de nombreux cas qui ont été portés devant les tribunaux. Le risque de temps perdu dans l'attente d'un quai est imputé aux affréteurs, dont les agents sont, ou devraient être, habitués aux conditions locales. Cette clause pouvait simplement avoir prévu que le temps perdu dans l'attente d'un quai doit être payé au taux de £600 par jour. Comme elle est rédigée, elle donne aux affréteurs un avantage, car ils peuvent économiser sur le temps de planche tout ou partie du temps perdu en attente d'un poste à quai. Le temps perdu doit compter comme, ou être ajouté au temps de chargement pour déterminer la situation entre les parties. »

Le principe voulait donc que lorsque les dispositions relatives au « *laytime* » étaient contenues dans une clause séparée de celle relative au « *time lost* », cette dernière fût indépendante des stipulations de la clause « *laytime* ».

Par conséquent, les suspensions du temps de planche prévus à la clause « *laytime* » ne s'appliquaient pas au « *time lost*.»

Cette motivation basée uniquement sur la forme rédactionnelle des clauses à la charte-partie n'était pas satisfaisante.

De même l'interprétation différente des termes « *loading and discharging time* » du terme « *laytime* », alors que sur le plan commercial, *laytime* et *loading and discharging time* ont la même signification.

En pratique, la solution retenue dans l'affaire « *RADNOR* » permettait donc aux fréteurs de décompter tout le temps passé en attente d'un poste à quai, sans que ce temps soit suspendu les jours de mauvais temps, et les jours localement non travaillés.

Manifestement le fréteur avait donc tout intérêt à rester sur rade.

Cette interprétation allait être confirmée sans équivoque dans l'affaire du « *VASTRIC* ». ²³⁸

Le « *VASTRIC* » avait été affrété suivant charte GENCON, pour un voyage de Grande Bretagne vers l'Italie.

La charte-partie stipulait :

Clause 6 : « *Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to discharge is given before noon, and at 8 a.m. next working day if notice is given during office hours after noon. Time lots in waiting for berth to count as discharging time.*

Clause 17 : « *Time not to count between 10 a.m. Saturday at loading ports or noon at discharging ports and 8 a.m. Monday morning nor between 5 p.m. on the day*

²³⁸ « *THE VASTRIC* ». METALS & ROPES COMPANY Ltd v. FILIA COMPANIA LIMITADA, [1966], *QB Com.Ct*, 2 *LL.L.Rep.*219.

*preceding a legal holiday and 8 a.m. on the first working day thereafter unless used when actual time used only to count or the vessel already on demurrage. »*²³⁹

Le *VASTRIC* a jeté l'ancre sur rade de Gênes le samedi 17 août 1963 à 13h20.

A ce moment là il n'y avait pas de poste à quai disponible.

Le lundi 19 août, le capitaine adressa la *NOR* et à 8h15 le lendemain matin, le navire fit mouvement vers le quai où il accosta à 9h20.

Le déchargement commença à 13 heures de l'après-midi.

En arbitrage, il a été décidé que si le quai avait été disponible le samedi à 1h20 de l'après-midi, le navire aurait pu s'y rendre immédiatement, mais que la *NOR* n'aurait pu être notifiée avant le lundi.

L'affaire fut portée à l'examen de la *Commercial Court* sous la forme d'un « *special case* ».

La question posée était de savoir si le temps passé en attente d'un poste à quai correspondait à :

- la période du 17 août à 1h20 de l'après-midi (arrivée du navire sur rade) jusqu'au 20 août à 8h15 de l'après-midi (début du mouvement du navire vers le quai),
- la période entre le 19 août à 1h00 de l'après-midi, heure à laquelle le temps aurait pu commencer à compter si un quai avait été disponible à l'arrivée du navire ou le 20 août à 13h. de l'après-midi, heure à laquelle le temps de planche a effectivement commencé à compter,
- ou à toute autre période.

Le juge McNair J. décida que d'un point de vue strictement commercial, le temps qui peut être considéré comme ayant été perdu en attente d'un poste à quai était la période ayant commencé le 19 août à 13h. de l'après-midi.

²³⁹ Traduction : « *Clause 6* : Le temps commencera à 1 heure de l'après-midi si la notice de prêt à décharger est donnée avant midi et à 8 heures du matin le jour ouvré suivant si la notice est donnée pendant les heures de bureau l'après-midi. Le temps perdu dans l'attente d'un poste à quai comptera comme temps de déchargement.

Clause 17 : Le temps ne comptera pas entre 10 heures du matin le samedi au port de chargement ou midi aux ports de déchargement, et 8 heures du matin le lundi, ni entre 5 heures de l'après-midi les jours précédant une fête légale, et 8 heures du matin le premier jour ouvré suivant celle-ci, sauf s'il est utilisé, auquel cas seul le temps réel travaillé comptera, à moins que le navire ne soit déjà en surestaries. »

Mais la Cour étant liée par la jurisprudence du « *RADNOR* », il devait être pris en compte la période comprise entre le samedi 17 août à 8h15 au mardi 20, comme étant le temps passé en attente d'un poste à quai.

La *Commercial Court*, appliquant le principe de l'affaire « *RADNOR* », et bien que le juge McNair ait estimé que d'un point de vue commercial le principe n'aurait pas dû être retenu, il se refusa à déduire du temps d'attente la période du week-end, pourtant exclue à la clause « *laytime* ».

Le fréteur recevait ainsi une compensation pour un temps qui aurait été exclu du « *laytime* » si le navire s'était trouvé à quai.

Ce principe allait encore se préciser dans l'affaire du « *LOUCAS N.* », à l'occasion de laquelle, la *Court of Appeal* décida qu'en application de la clause « *Time lost waiting for a berth* », le temps passé en attente devait se compter « *from moment to moment as the time was lost.* ». ²⁴⁰

Le « *Loucas N.* » avait été affrété pour un voyage de Caen et Anvers à Houston, Nouvelle Orléans et Tampa, en l'état d'une charte-partie GENCON.

La charte-partie contenait la clause « *Time lost in waiting for berth to count as loading/discharging time.* ».

Le temps de planche réversible était limité à 14 jours, temps permettant, les samedis, dimanches et jour chômés étant exceptés.

La charte-partie contenait par ailleurs une « *Centrocon Strike Clause* » stipulant que tout arrêt au chargement ou au déchargement dû à des grèves ou autres causes échappant au contrôle de l'affréteur, serait déduit du temps de planche et des surestaries.

Le navire jeta l'ancre en dehors de la zone commerciale de Caen le 24 janvier 1969 à 5h30 du matin, et y demeura jusqu'au lendemain 25 janvier à 14h15, heure à laquelle un quai fut mis à sa disposition.

A Houston, le navire attendit également en dehors de la zone commerciale, du 25 février 1969 à 6h. du matin, jusqu'au 15 avril à 18 heures.

²⁴⁰ « *The LOUCAS N* », IONIAN NAVIGATION COMPANY Inc. v. A TLANTIC SHIPPING COMPANY S.A., Q.B. (Comm. Ct.) 1970, 2 *Lloyd's Rep.* 482, et (C.A.) [1971], 1 *LL.L. Rep.* 215.

A Houston, une grève des stevedores survint pendant la première partie du temps d'attente entraînant la congestion du port durant la seconde.

Le cas fut soumis à la *Court of Appeal* sous la forme d'un « *special case* ». ²⁴¹

Les termes du « *special case* » étaient les suivants :

Le temps en attente à Caen devait-il être pris en compte pour le décompte des surestaries ?

Le temps passé à Houston en attente devait-il être compté en surestaries ?

Si les réponses à l'une ou aux deux premières questions étaient positives, comment le temps d'attente devait-il être compté ?

Autrement dit, le temps de grève devait-il être déduit du temps d'attente ?

Donaldson J. de la *Q.B.D., Commercial Court*, jugea que le temps avait été perdu aux deux ports en attente d'un poste à quai et que la clause « *Time lost...* » était indépendante de la « *Strike clause* » et ce, en application de l'affaire du « *RADNOR* ».

La réponse aux deux premières questions étant affirmative, la réponse à la troisième question était que le temps d'attente devait être compté comme il avait couru « *from moment to moment* ».

Dès lors, si le temps d'attente dépassait le temps de planche, le navire entraînait en surestaries, tout le temps passé en attente d'un quai était ajouté, sans tenir compte des périodes exceptées du temps de planche.

On peut lire dans le jugement de Donaldson J. :

« The fact that a ship is or is not an arrived ship is totally irrelevant to the question of whether time lost waiting for berth is to count...I have already pointed out that a situation can arise in which both the laytime and time lost provisions are operative. »

²⁴¹ La procédure en droit anglais du « *Special Case* » est régie par « The Arbitration Act 1996 » (AA1996), dont la section 69 dispose que sauf accord contraire des parties (notamment à la clause compromissoire), une partie à la procédure d'arbitrage peut, en informant l'autre partie et la tribunal arbitral, faire appel au tribunal (Hight Court) pour délibérer sur un point de droit soulevé à la sentence prononcée dans le cadre de la procédure : « *Unless otherwise agreed by the parties, a party to arbitral proceedings may (upon notice to the other party and to the tribunal) appeal to the court on a question of law arising out of an award made in the proceedings.* »

This occurs if a ship is employed under a port charter-party and lies within the commercial area of the port whilst waiting for a berth.

In such a case the laytime provisions can be ignored so long as the ship is waiting for a berth for the same moment of time cannot count twice.

Once the waiting time is over it is necessary to look again at the laytime provisions, if the ship is not already in demurrage, in order to see whether, although time is no longer counting by virtue of being lost in waiting for a berth, it is then counting as loading or discharging time properly so called ».²⁴²

La *Court of Appeal* approuva ce principe, dont l'adoption aboutit sur un plan pratique, à la situation suivante :

- le navire arrive au port et attend un poste à quai ;
- la clause « *time lost* » s'applique, ainsi que la clause « *laytime* », en ce qu'elle permet le début de la computation du temps de planche, mais le « *laytime* » proprement dit ne cours pas.

En effet, pendant le temps d'attente, les dispositions de la clause « *time lost* » l'emportent sur celles de la clause « *laytime* ».

Le navire fait mouvement de son poste d'attente vers le poste à quai désigné, où le « *laytime* » commencera immédiatement à compter lorsqu'il accostera à quai, une fois comptabilisé le temps passé en attente.

Que le navire soit « arrivé » ou non, cette situation était donc particulièrement favorable aux fréteurs, puisqu'ils n'avaient à déduire ni les périodes de suspension prévues au

²⁴² Traduction : « Le fait qu'un navire soit ou non un navire arrivé est sans aucune incidence sur le point de savoir si le temps perdu en l'attente d'un poste à quai doit compter... J'ai déjà indiqué qu'il peut se trouver que les dispositions relatives au temps de planche soient applicables en même temps que celles relatives au temps perdu. Cela arrive si un navire est employé selon une « port charte-partie et se trouve à l'intérieur de la zone commerciale du port alors qu'il attend un poste à quai. Dans ce cas, les stipulations relatives au temps de planche peuvent être ignorées aussi longtemps que le navire attend un poste à quai, car la même période de temps ne peut pas compter deux fois. Une fois que le temps d'attente est terminé, il faut regarder de nouveau les stipulations relatives au temps de planche, si le navire n'est pas déjà en surestaries, pour voir si, bien que le temps ne compte plus comme temps perdu dans l'attente d'un poste à quai, il compte alors comme temps de chargement ou de déchargement proprement dit. »

temps de planche, ni le « free time » entre l'envoi de la NOR et le début effectif du temps de planche.

L'extension du concept de « *navire arrivé* » inauguré dans l'affaire du « *Johanna Oldendorff* » ne profitait pas aux affréteurs lorsque la charte-partie contenait une clause « *time lost waiting for berth* ».

En 1976, la *House of Lords* allait changer l'interprétation de la clause « *time lost* », en faveur d'une position indiscutablement plus réaliste, à l'occasion de l'affaire du « *DARRAH* ». ²⁴³

Cette affaire avait mobilisé le monde maritime et l'on avait pu voir en cours de procédure, des sociétés mettre leurs moyens en commun pour financer l'appel du jugement.

Le magistrat, Mr. ACKNER J., *Queen's Bench, Commercial Court*, ²⁴⁴ avait refusé de suivre l'arbitre Mr. Barclay qui avait donné raison aux affréteurs en déduisant du temps d'attente d'un poste à quai les suspensions prévues à la clause « *laytime* ».

Le « *DARRAH* » avait été affrété suivant une charte-partie GENCON pour charger 5.500 tonnes de ciment en sacs à Novorossisk pour Tripoli.

La clause 4 stipulait : « *Time to commence at 2 p.m. if notice of readiness to discharge is given before noon, and at 8 a.m. next working day if notice given during office hours. Time lost in waiting for berth to count as laytime.* »

et la clause 20 : « *Cargo to be discharged by Receivers at their risk and expense at the rate of 625 metric tons per weather working day of 24 consecutive hours, Friday and Holidays excepted.* »

et la clause 21 : « *At discharging port, time from noon Thursday or noon on the day before a legal holiday until 8 a.m. the next working day, not to count, even if used.* » ²⁴⁵

²⁴³ « *The DARRAH* », ALDEBARAN, COMPANIA MARITIMA S.A. v. AUSSENHANDEL A.G., 1976, 2 *Lloyd's Rep.* 359.

²⁴⁴ C'est à cette occasion qu'était née l'idée de la constitution d'un P&I Club d'affréteurs ; V. l'article de Marcel VERNAY : « *Defence Clubs d'Affréteurs et de Négociants* », *Lloyd Anverso*, n° 9 du 9 juillet 1975.

²⁴⁵ Traduction : Clause 4 : « *Le temps commencera à 2 heures de l'après-midi si la notice de prêt à décharger est donnée avant midi, et à 8 heures le jour ouvré suivant si la notice est donnée pendant les heures de bureau. Le temps perdu en attente d'un poste à quai comptera comme temps de planche.* »

Clause 20 : « *La cargaison sera déchargée par les réceptionnaires à leurs risques et frais au taux de 625 tonnes métriques par jour de travail de 24 heures consécutives, si le temps le permet, vendredis et fêtes exceptées.* »

Le « *DARRAH* » arriva sur rade de Tripoli le 2 janvier 1973 à 2 heures du matin, et notifia immédiatement la *NOR*.

Le port étant congestionné, le navire attendit en rade un poste pour décharger jusqu'au 9 janvier à 8 heures du matin, heure à laquelle il fit mouvement vers un poste à quai, soit après une attente de 7 jours et 6 heures.

Le déchargement se termina le 24 janvier à 8 heures du matin.

Le temps de planche était de 8 jours et 7 heures.

Les fréteurs entendaient déduire de ce dernier délai, le temps d'attente en rade, soit 7 jours et 6 heures, ce qui aboutissait compte tenu de la date de la fin du déchargement à 14 jours de surestaries.

Les affréteurs ne reconnaissaient que 4 jours de surestaries, estimant que le « *Darrah* » étant un « navire arrivé » dès le début de son attente en rade d'un poste à quai, les clauses 20 et 21 relatives au temps de planche s'appliquaient à ce temps d'attente y compris et surtout en ce qui concernait les suspensions de computation.

Conformément à la clause compromissoire convenue à la charte-partie, prévoyant l'arbitrage à Londres en cas de litige, l'affaire fut soumise à Mr.C.Barclay, arbitre unique, lequel suivant l'argumentaire des affréteurs rendit une sentence en la forme d'un « *special case* », et la question posée à la *Queen's Bench, Commercial Court* était la suivante : « *Whether on the facts found and on the true construction of the Charter-party, the time lost waiting for a berth is subject to the exceptions of clause 20 and 21.* »²⁴⁶

La *Q.B. Commercial Court*, faisant une stricte application de la jurisprudence « *RADNOR* », « *VASTRIC* » et « *LOUCAS N* », jugea que lorsque du temps a été passé en attente d'un poste à quai, ce temps devait être intégralement compté « *from moment to moment* », quelles que fussent le lieu et les conditions de cette attente.

Le juge Ackner J. jugea que les exceptions spéciales stipulées aux clauses 20 et 21 ne pouvaient jouer qu'une fois le quai disponible :

Clause 21 : « *Au port de déchargement, les temps à partir de jeudi midi, ou de midi les jours précédant une fête légale, ne compteront pas jusqu'à 8 heures du matin le jour ouvré suivant, même s'il est utilisé.* »

²⁴⁶ Traduction : « *Si sur le fondement des faits de la cause et de l'interprétation exacte de la charte-partie, le temps perdu en attente d'un poste à quai est soumis aux exceptions des clauses 20 et 21.* »

« Where time lost waiting for a berth, all the time so lost was to count whenever and wherever the waiting took place, and the special exceptions provided in clauses 20 and 21 only operated once the berth was ready.

Et conclut de la sorte : *« The answer to the question in the special case was « NO ».*²⁴⁷

Appel fut interjeté par les affréteurs, et la *Court of Appeal* réforma ce jugement.²⁴⁸

Les fréteurs ont alors porté l'affaire devant la *House of Lords*, laquelle rejeta l'appel, confirmant la décision de la *Court of Appeal*, composée par les Lords Denning, Roskill et Geoffrey Lane :

« Where a ship was an « arrived ship » as in the present case and was waiting for a berth, the laytime provisions applied and the time to be counted was the time from which the laytime ran... »

*« Accordingly, the answer to the question in the special case was « YES ».*²⁴⁹

L'affrètement au voyage est exposé à des risques de retards pour des causes échappant au contrôle du fréteur ou de l'affréteur.

Dans l'affrètement au voyage, plus qu'ailleurs, *« time is money »* et c'est la raison pour laquelle les parties ont intérêt à prévoir au contrat les conséquences du temps perdu dans l'exécution des opérations contractuelles.

La perte de temps est très souvent due à la congestion des ports, qui contraint les navires à attendre leur tour à l'intérieur ou à l'extérieur des limites du port.

Certaines chartes-parties contiennent des clauses stipulant que le temps perdu en attente d'un poste à quai comptera comme temps de chargement/déchargement, ou comme c'était le cas pour la charte du *« DARRAH »*, comme *« laytime »*.

²⁴⁷ Traduction : *« Dans les cas de temps perdu dans l'attente d'un poste à quai, tout le temps ainsi perdu devrait compter quelles que soient l'endroit et le moment auxquels l'attente a eu lieu, et les exceptions spéciales prévus par les clauses 20 et 21 n'avaient d'effet qu'une fois le poste à quai disponible.*

La réponse à la question du « special case » est « NON ».

²⁴⁸ [1976], 1 LL.L.Rep.285.

²⁴⁹ Traduction : *« Si un navire est un « navire arrivé » comme dans le présent cas, et attend un poste à quai, les dispositions relatives au temps de planche s'appliquent et le temps qui doit être compté est le temps à partir duquel le temps de planche cours...En conséquence, la réponse à la question du « special case » est « OUI ».*

Le principe qui s'appliquait avant l'affaire du « *DARRAH* » constituait à notre avis un enrichissement injustifié du fréteur, ce que cette espèce illustre d'ailleurs fort bien, lequel réclamait dix jours de surestaries supplémentaires, au seul motif qu'aucun quai n'était disponible, alors que si le navire avait pu accoster, les vendredis, jours fériés et le mauvais temps n'auraient pas compté.

L'interprétation de la clause « *Time lost waiting for berth to count as laytime* » (ou « *as loading time* » ou « *discharging time* ») doit se faire en relation avec la nature du contrat dans lequel elle est insérée.

Ainsi qu'indiqué *supra* », il y a quatre phases dans un affrètement au voyage :

- le voyage d'approche vers le port de chargement (*loading voyage*) ;
- le chargement ;
- le voyage (*carrying voyage*) ;
- le déchargement.

Le montant du fret convenu par les parties inclus le droit pour l'affréteur d'avoir le navire à sa disposition pour les opérations de chargement et de déchargement pour le temps spécifié à la charte-partie.

Ce temps de planche ou « *laytime* » ainsi alloué à l'affréteur, ne peut commencer à être décompté avant que la première phase ne soit terminée, c'est-à-dire avant que le navire devienne un « navire arrivé ».

Une fois la computation commencée, le temps ne court pas continûment, puisqu'il est usuellement prévu de le suspendre, notamment pendant les temps d'arrêt du travail en application de la réglementation locale, tels les dimanches, vendredis ou samedis et les jours fériés, et en raison du mauvais temps, ²⁵⁰

Dans une « *berth charter-party* » le navire ne terminera pas le voyage d'approche tant qu'il ne sera pas accosté au quai qui lui aura été désigné. ²⁵¹

Dans ces conditions, toute cause empêchant le navire de se rendre au quai désigné a pour effet de prolonger l'étape du voyage d'approche et, à moins que les parties aient prévu des dispositions contraires, le temps d'attente est à la charge du fréteur. ²⁵²

²⁵⁰ Souvent les samedis ou parties du samedi. Clause « *SATASHEX* » (*Saturday afternoon, Sundays, holidays excluded*)

²⁵¹ *STAG LINE Ltd v. BOARD OF TRADE, C.A. LL.L. Rep.1-84.*

Dans une « *port charter-party* », le voyage d'approche est terminé lorsque le navire jette l'ancre en un mouillage où il est usuel que les navires attendent un poste à quai, situé de préférence mais non obligatoirement, à l'intérieur des limites légales du port.

Si l'affréteur n'est pas en mesure de désigner un poste à quai, pour cause de congestion ou autre, le temps de planche commence à compter dans les conditions prévues à la charte-partie, généralement après notification de la *NOR*.

En décider autrement, c'est donner à la clause « *time lost* » une interprétation certainement différente de celle qu'ont entendu lui donner les parties, c'est-à-dire, donner aux mots « *loading time* » et « *discharging time* » un sens différent de celui de « *laytime* », alors qu'ils signifient la même chose.

Pour Lord Diplock dans l'affaire du « *DARRAH* » :

*« Time lost in waiting for berth, in the context of the adventure contemplated by a voyage charter, must mean the period during which the vessel would have been in berth and at the disposition of the charterer for carrying out the loading or discharging operation, if she had been prevented by congestion at the port from reaching a berth at which the operation could be carried out. »*²⁵³

Ainsi, les clauses « *Time lost* » dans une « *port charte-partie* » sont superflues lorsque le navire est un « *navire arrivé* ».

Depuis la décision du « *DARRAH* »,²⁵⁴ en droit anglais, la clause « *Time lost* » s'interprète comme suit :²⁵⁵ le temps d'attente d'un poste à quai est décompté de la manière prévue à la clause réglant la computation du temps de planche, c'est-à-dire, comme si le navire était à quai.

Dans les « *port charter-parties* », il n'y a donc plus de conflit entre les clauses du temps de planche et les clauses « *Time lost*. »

²⁵² Clause : « *Berth reachable on her arrival* ». Voir : « *THE LAURA PRIMA* », NEIREIDE S.P.A. DI NAVIGAZIONE v. BULK OIL INTERNATIONAL Ltd, 1982, 1 *LL.L. Rep.1. précitée* ; UNITED STATES SHIPPING BOARD v. STRICK & Co., [1926], *H.L. 24 LL.L. Rep 137*.

²⁵³ Traduction : « *Le temps perdu en attente d'un poste à quai, dans le contexte d'une entreprise envisagée par une charte au voyage, signifie la période pendant laquelle le navire aurait été à quai et à la disposition de l'affréteur pour effectuer les opérations de chargement ou de déchargement, s'il n'avait été empêché par la congestion portuaire d'atteindre un quai auquel les opérations pouvaient être effectuées.* »

²⁵⁴ V. notamment : « *THE FENIX* », NEA TYHI MARITIME Co. LTD v. COMPAGNIE GRAINIÈRE S.A., [1978], *LL.L. Rep. 16*.

²⁵⁵ Donald Davies, « *The Arrived Ship Concept* », Lloyd's of London Press, 1977.

Le fait qu'il y ait un chevauchement du temps d'attente d'un poste à quai et du temps de planche n'a en effet aucune importance.

Le temps est décompté de la même manière, le fréteur n'ayant plus aucun avantage à avoir son navire en attente d'un poste à quai, plutôt que de l'avoir à quai chargeant ou déchargeant.²⁵⁶

L'interprétation de « *Time Lost Waiting For Berth To Count as Loading Or Discharging Time Or As Laytime* » au regard des Règles d'interprétation des staries sous charte-partie au voyage, règles émises conjointement par BIMCO, CMI, FONASBA et INTERCARGO, nom de code « *VOYLAYRULES 93* », est identique au droit anglais.

La règle d'interprétation est la suivante :

« Time Lost Waiting For Berth To Count As Loading Or Discharging Time or As Laytime » shall mean that if no loading or discharging berth is available and the vessel is unable to tender notice of readiness at the waiting-place then any time lost to the vessel shall count as if laytime were running, or as time on demurrage if laytime has expired.

Such time shall cease to count once the berth becomes available. When the vessel reaches a place where she is able to tender notice of readiness laytime or time on demurrage shall resume after such tender and, in respect of laytime, on expiry of any notice time provided in the charter party. »

Traduction :

« Temps Perdu Dans L'attente D'un Poste Comptant Pour Un Temps De Chargement Ou De Déchargement ou Comme Temps De Planche » signifie que si aucun poste de chargement ou de déchargement n'est disponible et que le navire ne peut pas remettre l'avis de mise à disposition depuis son lieu d'attente, tout temps perdu pour le navire compte comme si le temps de planche courait ou comme surestaries si le temps de planche est épuisé.

Ce temps cesse de compter dès que le poste est disponible. Lorsque le navire atteint un lieu où il peut remettre l'avis de mise à disposition du navire, le temps de planche ou les surestaries reprennent leur cours après cette remise, et dans le cas

²⁵⁶ V. « *Time Lost* », BIMCO *Voylayrules 93*, document en annexe.

du temps de planche, à l'issue de toute franchise de temps prévue dans la charte-partie. »

A noter que les termes de l'article imprimé 6 c) de la Part II de la charte-partie GENCON 94 sont quasi identiques à l'interprétation de la « *Time lost* » des « *VOYLAYRULES 93* ».

En droit français, l'interprétation de la clause « *Time lost in waiting for berth to count as loading time* » est que tout temps d'attente, y compris les périodes exceptées du temps de planche tels que les jours non travaillés ou le mauvais temps prévues à la clause « *laytime* » de la charte-partie, doit être assimilé à du temps utilisé.²⁵⁷

Le temps du mouvement du navire depuis le lieu de mouillage en attente, jusqu'au poste à quai, ne doit pas être compté.

Ce qui se justifie du fait que ce trajet est le dernier élément du voyage maritime d'approche dû par le navire à l'affréteur.²⁵⁸

L'existence des deux clauses « *Time lost* » et « *WIBON* » à la charte-partie peuvent éventuellement paraître contradictoires, la question pouvant se poser de savoir si la clause « *Time lost* » s'applique au port de chargement ou seulement au port de déchargement.

Dans le cadre d'un arbitrage *CAMP*, les arbitres, ayant constaté que la clause *WIBON* figurait à la charte-partie *SYNACOMEX* (clause 6), ont estimé que la raison pour laquelle les parties avaient inséré la stipulation « *Time lost* » dans une clause additionnelle était de faire compter le temps d'attente dans le temps de planche au port de chargement.²⁵⁹

CHAPITRE 2. - LA DATE LIMITE DE PRÉSENTATION DU NAVIRE À L'AFFRÉTEUR

Lors de la négociation de la charte-partie, le fréteur doit indiquer la date prévue d'arrivée du navire au port ou lieu de chargement désigné par l'affréteur.

²⁵⁷ Sentence *CAMP* n° 371, 2^{ème} degré, 15 octobre 1980, *DMF* 1981.252 ; v. aussi Sentence *CAMP* n° 357, 6 mai 1980, *DMF* 1980.695.

²⁵⁸ V. Ph. Delebecque, in *le Droit maritime, op.cit.*, n°685, page 514

²⁵⁹ Sentence *CAMP* n°503, 26 août 1983, *DMF* 1984.246.

On rappellera à nouveau que pour l'affréteur, il lui est impératif de connaître avec le maximum de précision la date à laquelle le navire sera mis à sa disposition, prêt à charger.

En effet, la date de la fin du chargement de la marchandise à bord du navire, est souvent considérée comme étant celle de la livraison et de la date limite d'utilisation du crédit documentaire.

Aussi, quelles que soient les circonstances pouvant retarder l'arrivée du navire, l'affréteur doit pouvoir rechercher une solution alternative, par exemple, en affrétant un autre navire.

Pour ce faire en toute sécurité juridique, l'affréteur doit pouvoir mettre un terme aux relations contractuelles qui le lient au fréteur si le navire n'est pas mis à sa disposition à la date limite convenue, ou s'il est évident qu'il ne le sera pas.²⁶⁰

Aussi, les parties conviennent de la possibilité de mettre un terme à leur contrat, en fixant contractuellement une date limite de présentation du navire (la *Cancelling date*).

Au-delà de cette date, l'affréteur aura le droit de résilier la charte partie dans les termes et conditions stipulés à une clause de résiliation unilatérale (la *Cancelling clause*).²⁶¹
(Section 1)

Encore faut-il que les conditions fixées à la clause contractuelle de résiliation insérée à la charte-partie soient respectées. **(Section 2)**

Le défaut de présentation du navire à l'affréteur à la date limite fixée, en tous points prêt à charger la marchandise convenue au port ou lieu désigné, n'est pas le seul motif susceptible de justifier la résiliation d'une charte-partie.

En effet, d'autres clauses de résiliation conventionnelles sont insérées aux chartes-parties, en cas de survenance de certains événements, telles les clauses « *War Risks* », « *General Ice Clause* » et « *General Strike Clause* ». **(Section 3)**

²⁶⁰ V. CORP of INDIA v. NAVIERA LETASA [1976], 1 Lloyd's Rep.132 ; V. infra, "la Rupture unilatérale anticipée de la charte-partie (*anticipatory breach of contract*), page 147.

²⁶¹ SMITH -v- DART & SON [1884], 14QBD 105; 54 L.J. Q.B.218. La charte-partie stipulait que le navire devait être "free of pratique", prêt à charger le 15 décembre. Retardé par des périls de la mer, le 15 décembre le navire n'était pas free of pratique . Jugé que la clause préoyant l'exonération pour périls de la mer ne s'appliquait pas, de sorte que c'est à bon droit que les affréteurs ont résilié la charte au visa de la *cancelling clause*.

SECTION 1. – *Cancelling date et Cancelling clause*

Si le navire n'est pas arrivé au port ou lieu de chargement convenu, au plus tard à la date limite contractuellement fixée, la plupart des chartes-parties ouvrent à l'affréteur un droit à résiliation.

Sur un plan juridique, les conséquences du dépassement de l'indication de la date « *expected ready to load* », et de la « *cancelling date* » sont fondamentalement différentes.

L'indication de la date d'arrivée du navire prêt à charger « *expected ready to load* », s'analyse comme une promesse faite par le fréteur quant à l'arrivée du navire à cette date, mais dont la portée est essentiellement commerciale.

La date indiquée à la clause « *expected ready to load* » (ERL) et celle convenue comme étant la « *cancelling date* » sont souvent différentes, la deuxième étant généralement postérieure.²⁶²

La « *cancelling clause* » s'analyse comme une clause résolutoire, celle aux termes de laquelle l'option de résiliation du contrat est ouverte de plein droit en cas d'inexécution totale ou partielle de l'obligation qui y est visée²⁶³, sauf au créancier de l'obligation²⁶⁴ (ici l'affréteur) à renoncer à exercer son droit à résiliation.

Ces clauses résolutoires sont parfaitement valables, tant en droit français qu'en droit anglais.

La rupture unilatérale du contrat, hors le cadre de l'application d'une clause résolutoire, est examinée, *infra*, à la Section 3, paragraphe 4 du présent chapitre (*La rupture unilatérale anticipée de la Charte-partie*-« Anticipatory breach of contract »)

La clause résolutoire, fonde la résolution du contrat en cas de manquement à telle ou telle obligation, clause qui est parfaitement admise en droit français par l'article 1225 du Code civil :

²⁶² La période de temps entre ces deux dates est dans la pratique appelée « LAYCAN », « LAY » étant l'abréviation de « *Laytime not to commence before* » (Le temps de planche ne commencera pas avant...) et « CAN » étant l'abréviation de « *Cancelling date* ». Parfois la date est la même pour les deux événements.

²⁶³ MM. Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, op.ct.

²⁶⁴ On peut comparer cette option de résilier le contrat à celle qui est offerte par l'article 1657 du Code civil au vendeur d'une marchandise (la chose vendue) lorsque l'acheteur ne la retire pas : « *En matière de vente de denrées et effets mobiliers, la résolution de la vente aura lieu de plein droit et sans sommation, au profit du vendeur, après l'expiration du terme convenu pour le retirement* », sous réserve que le vendeur ait mis la marchandise à disposition de l'acheteur au lieu et à la date convenus au contrat ; Cf., Cass.civ.1, 24 oct.2000, 98-17.663 *Bull.I* 2000 n° 272, p.176.

« La clause résolutoire précise les engagements dont l'inexécution entraînera la résolution du contrat.

La résolution est subordonnée à une mise en demeure infructueuse, s'il n'a pas été convenu que celle-ci résulterait du seul fait de l'inexécution.

La mise en demeure ne produit effet que si elle mentionne expressément la clause résolutoire. »

Nombre de chartes-parties contiennent des clauses résolutoires, lesquelles n'obligent pas contractuellement le fréteur à présenter le navire à la date indiquée, mais confèrent à l'affréteur le droit à résilier la charte-partie si le navire n'arrive effectivement pas à cette date.

A titre d'exemple, on peut citer ci-après les clauses résolutoires des formules-types des chartes-parties GENCON 94, SYNACOMEX 2000 et NORGRAIN 89.

La « *Cancelling clause* » de la charte-partie « GENCON 94 », est ainsi conçue :²⁶⁵

« 9. Cancelling clause

(a) Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.

(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.

Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owner's notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owner's notification to the Charterers shall be the new cancelling date.

²⁶⁵ BIMCO Cancelling Clause 2002 (Code Name: CANCELCON 2002)

*The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this clause ».*²⁶⁶

La clause résolutoire de la charte-partie « SYNACOMEX 2000 » stipule que si le navire n'est pas mis à la disposition de l'affrèteur au plus tard à la date convenue, celui-ci aura la faculté d'annuler la charte-partie mais au plus tard une heure après la remise de la NOR.

La clause est la suivante :

*“ Should the Vessel's notice of readiness not be validly tendered as per clause 8 before 09.00 hours on the cancelling date stated in Box 6, Charterers shall have the option of cancelling this charter at any time thereafter, but not later than one hour after the notice is validly tendered ”*²⁶⁷

La clause résolutoire de la « NORGRAIN 89 » est :

*“ Should the Vessel's notice of readiness not be tendered and accepted as per clause 18 before 12.00 hours on the ____ (date), the Charterers have the option of cancelling this Charterparty at any time thereafter, but not later than one hour after the tender of the notice of readiness as per Clause 18. ”*²⁶⁸

²⁶⁶ Traduction. : « 9.Clause de résiliation :

(a) Si le navire n'est pas prêt à charger (qu'il soit ou non à quai) à la date de résolution indiquée à la case 21, les affrêteurs auront la faculté de résilier cette charte-partie.

(b) Si les armateurs anticipent, qu'en dépit de l'exercice d'une diligence raisonnable, le navire ne sera pas prêt à charger à la date de résolution, ils le notifieront sans délai aux affrêteurs en indiquant la date à laquelle le navire sera prêt à charger et demanderont aux affrêteurs s'ils entendent exercer l'option de résiliation de la charte-partie, ou s'ils acceptent une nouvelle date de résolution.

Les affrêteurs devront déclarer leur option dans les 48 heures consécutives suivant la réception de la notification des armateurs. Si les affrêteurs n'exercent pas leur option de résiliation, cette charte-partie sera réputée être modifiée en ce que le septième jour suivant la nouvelle date indiquée à la notification des armateurs comme étant la date à laquelle le navire sera prêt à charger deviendra la nouvelle date de résolution.

Les termes de la sous-clause (b) de cette Clause ne s'appliqueront qu'une fois, et pour le cas où le navire serait à nouveau retardé, les affrêteurs auront l'option de résilier la charte-partie conformément à la sous-clause (a) de cette Clause ».

²⁶⁷ Traduction : Si la notice de prêt à charger du navire n'est pas valablement donnée conformément à la clause 8 avant 09.00 heures le jour fixé à la Case 6 comme étant la cancelling date, les affrêteurs auront la faculté d'annuler cette charte-partie à tout moment, mais au plus tard une heure après la remise valable de la notice de prêt à charger.

²⁶⁸ Traduction: Si la notice de prêt à charger du navire n'est pas donnée et acceptée conformément à la Clause 18 avant 1200 le ____ (date), les affrêteurs auront la faculté d'annuler cette charte-partie à tout moment ultérieur, mais au plus tard une heure après la remise de la notice de prêt à charger conformément à la Clause 18.

La non présentation du navire au plus tard à la date fixée n'est pas considérée, en soi, comme constituant une violation contractuelle.

Dès lors, sauf à l'affréteur à prouver, le cas échéant, la violation par le fréteur d'une autre clause du contrat en rapport avec le défaut de présentation du navire avant la date limite, cette carence n'ouvre droit à aucune indemnisation si ce n'est par exemple, en cas de fausse indication de la « *present position* » du navire lors de la conclusion du contrat, ou de défaut de diligence à entamer le voyage d'approche.

Il suit de là, par exemple, que l'affréteur ne pourra réclamer la différence de fret entre celui qui était convenu à la charte-partie résiliée et celui relatif à l'affrètement d'un navire de remplacement.

Ainsi qu'indiqué *supra*, sont susceptibles d'être considérées comme pouvant être l'explication du retard du navire, la fausse indication de la « *Present position* » du navire lors de la conclusion du contrat, ou le défaut de diligence à entamer le voyage d'approche.

Sous cette réserve, le droit de l'affréteur sera l'exercice de l'option qui lui est ouverte de rompre ou non la charte-partie.

Encore faut-il, d'une part que ce droit à rupture unilatérale soit expressément prévu au contrat d'affrètement et, d'autre part, que les termes et conditions de la clause résolutoire soient strictement respectés.

En l'absence de clause de résiliation à la charte-partie, la décision de résilier au cas où le navire n'arriverait pas dans les temps, doit être notifiée par l'affréteur très rapidement (*fairly short*).

A défaut, le droit à résilier disparaîtra.

SECTION 2. – La mise en œuvre de la *Cancelling clause*

« Réunir les conditions fixées suffit à justifier la résiliation du contrat. Ainsi, inutile d'apporter la preuve d'une quelconque faute du cocontractant, la simple constatation du non-respect des engagements listés dans la clause suffit ». ²⁶⁹

²⁶⁹ Ph.Delebecque, « *Le droit de rupture unilatérale du contrat : genèse et nature* », Droit & Patrimoine, n°126, mai 2004, p.56 et s ; V. l'article 1226 du C.civ. qui dispose :

Le principe est que le droit de résilier ne peut être exercé avant la « *cancelling date* » convenue à la charte-partie, sauf si avant cette échéance, il existe des raisons sérieuses de penser qu'il y aura inexécution essentielle de la part de l'autre partie.²⁷⁰

Ce principe entraîne trois conséquences :

Même s'il apparaît de manière certaine à l'affréteur que le navire sera dans l'impossibilité totale d'être prêt à charger à la « *cancelling date* », il ne pourra pas, en principe, résilier la charte-partie avant cette date.

Dans l'affaire du « *THE MADELEINE* », ce principe fut clairement exposé par le juge Roskill, de la *Queen's Bench Division - Commercial Court*.

Juge Roskill :

« ...both as a matter of construction of the charter-party and as a matter of authority, there was no contractual right to rescind a charter-party under the cancelling clause unless and until the date specified in that clause had been reached... »²⁷¹

Cependant, devant l'évidence que le navire n'arrivera pas avant la *cancelling date*, l'affréteur pourra proposer au fréteur d'accepter la résolution de la charte-partie.

-
- « Le créancier peut, à ses risques et périls, résoudre le contrat par voie de notification. Sauf urgence, il doit préalablement mettre en demeure le débiteur défaillant de satisfaire à son engagement dans un délai raisonnable.
 - La mise en demeure mentionne expressément qu'à défaut pour le débiteur de satisfaire à son obligation, le créancier sera en droit de résoudre le contrat.
 - Lorsque l'inexécution persiste, le créancier notifie au débiteur la résolution du contrat et les raisons qui la motivent.
Le débiteur peut à tout moment saisir le juge pour contester la résolution. Le créancier doit alors prouver la gravité de l'inexécution. »

²⁷⁰ V. *infra* (adv.) Section 3, §4 : Résiliation unilatérale anticipée (*anticipary breach of contract*) ; Une résiliation anticipée par l'affréteur l'expose au risque de devoir indemniser la fréteur ; V. « *THE MIHALIS ANGELOS* » [1971], 1 *QB* 164, citée *supra*..

²⁷¹ « *THE MADELEINE* », CHEIK BOUTROS SELIM EL KHOURY & OTHERS v. CEYLON SHIPPING LINES Ltd, Q.B. (Comm.Court) [1967], 2 *LL.L.Rep.*224. Traduction, ci-dessous et à la page suivante.
Traduction : « ...qu'il s'agisse d'une question d'interprétation ou d'une question de principe, il n'y avait aucun droit contractuel de résilier une charte-partie en vertu de la clause de résiliation, à moins que et tant que la date spécifiée dans cette clause n'ait pas été atteinte. »

L'intérêt du fréteur est d'économiser le coût de la poursuite du voyage d'approche, et de pouvoir mettre immédiatement le navire sur le marché de l'affrètement (ou celui du transport).

En cas d'accord, il s'agira d'une résolution d'un commun accord des parties (*cancellation by agreement*).²⁷²

La résiliation consensuelle peut intervenir valablement, quand bien même l'affréteur aurait rompu la charte-partie avant la *cancelling date*.²⁷³

Dans l'affaire « *CHRISTIE & VESEY Ltd v. HELVETIA N.V* »,²⁷⁴ (affrètement à temps) le navire devait être livré aux affréteurs à temps le 10 juin 1956.

Une « *cancelling clause* », qui liait le fréteur au voyage à l'affréteur, prévoyait que le navire devait être à la disposition de ce dernier au plus tard le 15 juillet 1956.

L'affréteur devait déclarer son option de résoudre ou de maintenir la charte-partie dans les 48 heures de la réception d'une éventuelle demande en ce sens du fréteur.

Le chantier naval qui s'était engagé à livrer le navire au fréteur au plus tard le 30 juin 1956, ne le livra en fait qu'en octobre 1956.

Informé du retard du chantier naval, l'affréteur notifia au fréteur, courant juin avant la « *cancelling date* », sa décision de résilier la charte-partie.

Le fréteur ne protesta pas et accepta la résiliation.

Saisi d'un litige concernant le règlement de la commission réclamée par les courtiers, le juge Pearson de la *Commercial Court*, après avoir constaté que les fréteurs n'avaient pas respecté leur obligation de présenter le navire à la date convenue à la charte, jugea que la notice de résiliation était cependant prématurée, donc injustifiée.

Mais il ajouta que cette notice ayant été acceptée par le fréteur, il y avait accord de résolution : *...that shipowners were in breach of charter-party in not delivering the vessel on the charter date...that although charterer's notice of cancellation was invalid*

²⁷² V. sentence CAMP n° 279 du 30 octobre 1978, *DMF* 1979, 318.

²⁷³ « *THE MADELEINE* », *supra*.

²⁷⁴ *Comm. Court*, [1960], *1 LL.L.Rep.*540.

under clause 22 (cancelling clause), shipowners had accepted it as a cancellation ; and that , therefore, there was a cancellation by agreement. »²⁷⁵

Le principe consistant à interdire de résilier la charte-partie avant la *cancelling date* s'est trouvé appliqué par le *Chambre Arbitrale Maritime de Paris* dans les termes suivants : ²⁷⁶

« La résiliation de la charte-partie par l'affréteur avant la cancelling date est un acte grave qui doit s'appuyer sur de solides raisons.

Ne sont pas des justificatifs suffisants :

- *l'insolvabilité des armateurs ;*
- *des grèves dans les entreprises qui fabriquent la marchandise ;*
- *une interdiction d'affréter des navires à la sortie, d'origine gouvernementale, qui ne concernait pas les affrètements antérieurement conclus ;*
- *une interdiction d'exporter postérieure à la résiliation de la charte-partie ;*
- *le fait que les deuxième et troisième notices de date d'arrivée n'aient pas été adressées à l'affréteur.»*

Cette énumération, qui se réfère à des éléments de l'espèce, était certainement destinée à minimiser la condamnation des affréteurs eu égard aux manquements du fréteur.

En effet, présenter la résiliation avant la *cancelling date* comme un « acte grave qui doit s'appuyer sur de solides raisons », nous paraît une motivation qui peut prêter à confusion.

Ainsi,

Ou bien une charte-partie contient des clauses de résolution en cas d'empêchements dus à des événements précis, et le droit de résilier avant la *cancelling date* se justifiera par le jeu strict de ces clauses, et il suffit de le constater, ou bien la charte-partie est muette sur ce point, et il faut alors justifier la résiliation unilatérale « prématurée » par la violation, ou le risque évident de la violation d'une obligation essentielle du contrat.

²⁷⁵ Traduction : « ...que les armateurs étaient en rupture de charte-partie en ne délivrant pas le navire à la date contractuelle. ..que bien que la notification, par les affréteurs, de la résolution ne fût pas valable, eu égard à la clause 22 de la charte, les armateurs l'avaient acceptée comme telle, et qu'en conséquence , on se trouvait en présence d'une résolution amiable. »

²⁷⁶ Sentence CAMP n° 138 du 28 avril 1975, DMF 638.

Les circonstances peuvent aussi résulter d'un empêchement ou péril ayant le caractère de force majeure ou d'«*excepted peril*» suffisamment durable pour anéantir l'objet économique du contrat.²⁷⁷

L'autre conséquence du principe d'interdiction de résilier la charte avant la « *cancelling date* » est que, même si le fréteur a la certitude absolue que son navire ne pourra être prêt à charger au plus tard à cette date, il doit continuer le voyage d'approche jusqu'au port ou lieu de chargement.

Dans la pratique, il est difficilement imaginable que le fréteur, conscient de ne pouvoir arriver avant la date limite, n'interroge pas l'affréteur sur son intention de résilier la charte ou de la maintenir en fixant une nouvelle *cancelling date*.

Par exemple, la clause 9 (b), Part II de la charte-partie GENCON 94 reproduite *infra*, stipule que le fréteur devra informer sans délai l'affréteur du fait qu'il a conscience que le navire ne sera pas prêt à charger à la *cancelling date*, et propose une nouvelle date en demandant à l'affréteur s'il décide d'exercer l'option de résilier la charte.

Devant une telle situation, la décision de l'affréteur dépendra probablement du taux de fret pratiqué sur le marché pour l'affrètement d'un navire de remplacement par rapport au fret convenu à la charte, et certainement aussi des impératifs de son contrat de vente ou d'achat.

L'affréteur doit faire connaître sa décision dans un délai de 48 heures suivant la communication du fréteur.

A défaut de réponse de sa part dans ce délai, la nouvelle « *cancelling date* » sera celle du septième jour suivant la communication du fréteur.

Si le fréteur ne respecte pas cette nouvelle date de résiliation, l'affréteur pourra résilier immédiatement la charte-partie.

Enfin, les fréteurs n'ont pas d'obligation impérative de faire arriver le navire au plus tard à la « *cancelling date* », autrement dit, son inobservation ne constitue pas une violation de la charte-partie susceptible, à elle seule, de justifier une action en indemnisation.

²⁷⁷ Scrutton cite l'affaire *SCUBRICK v. SALMOND* [1765], 3 *Burrows* 1637.

Ainsi qu'évoqué *infra*, une telle action ne peut être envisagée que si l'affréteur prouve une faute du fréteur ayant eu une influence significative sur l'arrivée tardive du navire.

L'obligation qui s'impose au fréteur de manière impérative, est celle d'entamer le voyage d'approche vers le port de chargement à une date qui permet raisonnablement d'estimer que, sauf imprévu, le navire arrivera au plus tard à la « *cancelling date* ».

Dans l'affaire « *THE PACIFIC VOYAGER* », ²⁷⁸ le navire avait été affrété suivant charte-partie SHELLVY 5 pour un voyage depuis Rotterdam pour l'Extrême Orient.

Au moment de la conclusion de la charte, le navire chargé de marchandises à décharger au port de Ain Sukhna en Egypte, devait ensuite se diriger vers Alexandrie pour y charger une cargaison destinée à être déchargée au Havre et, enfin, se rendre à Rotterdam.

La charte-partie stipulait :

à la clause 3, que le navire devrait effectuer ses prestations en cours avec la plus grande célérité (*with utmost despatch*), puis se diriger vers le port de chargement, à la clause 11, clause de résiliation, que l'affréteur était en droit de résilier la charte-partie à 23h59 le 4 février 2015 si le navire ne se présentait pas, prêt à charger.

A noter que la charte-partie ne contenait pas l'obligation d'adresser à l'affréteur la notice *ERL – Expected Ready to Load Date* » et pas davantage la notice « *ETA - Estimated Time of Arrival* ».

Elle prévoyait seulement l'envoi d'une notice *ETA «IAGW/WP»* ²⁷⁹ concernant le dernier port de déchargement prévu dans le cadre de l'affrètement précédent, soit Le Havre, et devait préciser l'itinéraire du navire en exécution de ses engagements en cours.

Le résumé des faits est qu'au cours du voyage sur le Canal de Suez vers Alexandrie, le navire a heurté un objet immergé ce qui a occasionné une importante voie d'eau.

²⁷⁸ « *The PACIFIC VOYAGER* » - *CSSA CHARTERING and SHIPPING SERVICES SA. v. MITSUI OSK LINES Ltd*, [2018] *EWCA civ 2413*.

²⁷⁹ « *IAGW/WP* » signifie sur la base de « *if all goes well/weather permitting* ». Traduction : « *si tout se passe bien/temps permettant* ».

Aucune faute relative à cet incident ne pouvait être reprochée au fréteur, non plus qu'à son équipage, aucune erreur de navigation n'ayant été relevée.

Le navire devait entrer en cale sèche pour réparation, et y demeurer plusieurs mois.

C'est dans ces conditions que l'affréteur résilia la charte et poursuivit le fréteur en réparation du préjudice qu'il prétendait avoir subi estimé à environ 1,2 millions de USD.

Un accord intervint sur le quantum du préjudice, lequel ne devait cependant être payé à l'affréteur que dans le cas où le fréteur venait à être reconnu responsable de la situation, du fait d'une violation de ses obligations contractuelles.

La question posée revenait essentiellement à savoir si, au regard des circonstances, le retard du fréteur à entamer le voyage d'approche constituait une violation de la charte-partie.

Les événements habituellement exceptés à la charte (p.ex., clauses de péril) ne sont susceptibles d'exonérer le fréteur qu'une fois le voyage d'approche entamé.²⁸⁰

Le fréteur a l'obligation d'entreprendre le voyage d'approche vers le port ou lieu de chargement à une date à laquelle il est raisonnable d'estimer que le navire arrivera (au plus tard) à la « *cancelling date* ». ²⁸¹

Le voyage d'approche est une prestation comprise dans la charte-partie au voyage et qui s'impose à ce titre au fréteur, tenu de l'exécuter avec la plus grande diligence requise (*utmost dispatch*), notion évoquée *supra* concernant l'affaire du « *Pacific Voyager*. »

La *House of Lords* confirma les décisions rendues dans cette affaire en faveur des affréteurs, en faisant notamment application des principes généraux mis en évidence, notamment dans l'affaire précitée « *MONROE v. RYAN* », ²⁸² à savoir que la plus grande diligence doit être exercée par le fréteur pour commencer à exécuter la nouvelle charte-partie en entamant le voyage d'approche.

²⁸⁰ V. *MONROE BROTHERS Ltd v. RYAN* [1935], 2 KB 28.

²⁸¹ V. « *THE DEMOCRITOS* » [1976], 2 *Lloyd's Rep.* 149.

²⁸² V. *supra*, notamment page 97.

SECTION 3 – Moment où l’option peut être exercée

La clause 9 (a), Part II de la charte-partie GENCON 94 précitée, stipule que si le navire n’est pas prêt à charger (qu’il soit à quai ou non) à la « *cancelling date* » les affréteurs auront l’option de résilier la charte-partie :

« Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. »

Le navire doit être arrivé au port ou au lieu de chargement au plus tard à la « *cancelling date* » (§ 1), et être physiquement prêt à charger (§ 2), et l’affréteur est tenu, le cas échéant, de faire connaître très rapidement sa décision de résilier ou non le contrat (§ 3).

§ 1. *Le navire doit être arrivé*

Le navire doit être arrivé au port ou lieu convenu, mais les *cancelling clauses* des chartes-parties ne stipulent généralement pas explicitement qu’il doit être un « navire arrivé ».

Il existe donc un lien entre la clause relative au début du décompte du temps de planche (*commencement of laytime*) qui permet l’envoi de la *NOR* si le navire est un « navire arrivé » et la *cancelling clause*, la *NOR* pouvant à tout le moins prouver que le navire est arrivé au port ou lieu désigné.

La clause précitée n°4 intitulée « *Laytime/Cancelling* » de la charte-partie NORGRAIN 89 établit l’existence de ce lien :

« Should the vessel’s notice of readiness not be tendered and accepted as per clause 18 before 1200_____on the day of_____the Charterers have the option of cancelling this Charterparty any time thereafter, but not later than one hour after the tender of notice of readiness as per Clause 18. »²⁸³

Bien entendu, la réalité de ce lien dépendra des termes précis de chaque charte-partie.²⁸⁴

²⁸³ Traduction : « Si la notice of readiness du navire n’est pas adressée et acceptée conformément à la Clause 18 avant 12h00 le _____ les affréteurs auront l’option de résilier cette charte-partie sans délai, mais pas plus tard d’une heure suivant la transmission conformément à la clause 18. ».

²⁸⁴ Une illustration dans l’affaire « *THE GEVALIA* » [1925] *Comm.Cas.*307.

§ 2. *Le navire doit être physiquement prêt à charger*

Lorsque le navire arrive au port ou lieu convenu, il est supposé être prêt à charger, en bon état de navigabilité, être « *seaworthy* ».

Mais il est fréquent que les cales nécessitent d'être nettoyées ou que d'autres interventions s'avèrent indispensables, de sorte qu'au moment de son arrivée physique, le navire n'est pas prêt à charger.

La CAMP a eu à connaître un litige opposant un affréteur, demandeur, à un armateur fréteur, litige ayant pour origine l'état des cales n'ayant pas permis le chargement de produits destinés à l'alimentation animale.

Après examen de l'affaire au second degré, le Tribunal arbitral a rendu une sentence le 9 avril 2021.

Un navire avait été affrété au voyage par une société anglaise, suivant charte-partie Gencon, pour un chargement à Saint Malo et à destination de Sharpness, d'une cargaison en vrac de 1750 mt max. de produits sensibles pour la consommation animale vendue à l'affréteur par une société française, aux conditions FOB.

Le navire est parvenu au port de Sain Malo le 31 décembre 2016 et a été mis à quai le même jour.

La charte-partie stipulait qu'en considération de la nature de la marchandise, les cales ne devaient pas avoir de traces de rouille ou d'éclats de peinture.

Suite à une inspection des cales effectuée par la société SGS mandatée par l'affréteur, les cales ont été estimées propres, la *NOR* fut acceptée et le chargement a été entrepris dès le 2 janvier 2017 à 8heures.

Le chargement a été interrompu à 16h30 suite à la découverte de contamination de la marchandise par des éclats de peinture.

Suite à diverses expertises, dont une était judiciaire, décision fut prise de décharger la cargaison déjà chargée, soit 450 tonnes dans la cale 1, et 950 tonnes dans la cale 2, déchargement qui a été achevé le 10 janvier 2017.

Ainsi, le litige concernait la détermination de la responsabilité du dommage et l'indemnisation des conséquences de la situation.

Le Tribunal arbitral a jugé que le fréteur était responsable du dommage du fait de la pollution de la cargaison par des écailles de peinture émanant des cales, cargaison qui avait perdu son caractère sain, loyal et marchand, le fréteur ayant failli à son obligation de présenter un navire avec des cales propres, exemptes d'écailles de peinture.

Le fréteur a été condamné à indemniser l'affréteur des conséquences de cette défaillance, le navire ayant été présenté « *unseaworthiness* » et/ou « *cargoworthiness* ».

A moins qu'il ne s'agisse que d'interventions légères pouvant être effectuées rapidement, l'affréteur conservera son option de résilier la charte-partie.

En revanche, l'existence de défauts plus importants affectant par exemple les appareils, peut constituer une violation d'une obligation essentielle de la charte-partie et justifier, à ce titre, le refus de la *NOR* par l'affréteur et la résiliation de la charte-partie.²⁸⁵

§ 3. *Moment où l'option peut ou doit être exercée*

Lorsque le navire n'est pas arrivé au port ou lieu convenu à la « *cancelling date* », prêt à charger, l'affréteur a le droit de notifier sans délai sa décision de résilier la charte-partie.

Sauf dispositions spécifiques contraires à la charte-partie, l'affréteur peut décider d'attendre l'arrivée du navire après la *cancelling date*, pour exercer son option de résilier ou non la charte.

Dans tous les cas, la décision de l'affréteur doit être notifiée au fréteur très rapidement.

Par exemple, la charte-partie ASBATANKVOY stipule en sa clause 5, Part II, « *Laydays* », que si le navire n'est pas prêt à charger à telle heure à la date de résiliation, l'affréteur aura la possibilité de résilier la charte à condition de faire connaître sa décision en ce sens dans les 24 heures suivant la date convenue de résiliation (*cancelling date*).

²⁸⁵ V. *NOEMIJULIA SS Co. v. MINISTER OF FOOD*, [1951], 1 KB 223.

A défaut, la charte-partie demeurera en vigueur :

« Should the vessel not be ready to load by ___ hours on the cancelling date...the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving Owner notice of such cancellation within 24 hours after such cancellation date ; otherwise this Charter to remain in full force and effect. »

§ 4. Rupture unilatérale anticipée de la charte-partie (anticipatory breach of contract)

Il peut arriver qu'à un moment donné, une partie à un contrat sache pertinemment que son cocontractant ne sera pas en mesure d'exécuter l'une de ses obligations essentielles, même si le délai d'exécution n'est pas encore expiré.²⁸⁶

C'est fréquemment le cas, lorsqu'il apparaît évident que le navire ne sera pas en mesure d'arriver au plus tard à la « *cancelling date* ».

La certitude de l'arrivée tardive du navire peut donner lieu, non seulement au droit à résiliation de la charte-partie par l'affrètement, mais aussi à une action en dommages et intérêts contre le fréteur, s'il s'avère qu'il a violé des termes et conditions de la charte en relation avec le retard du navire.

En procédant à la résiliation anticipée de la charte, l'affrètement pourra prendre immédiatement des dispositions pour le chargement de la cargaison.

En effet, en pareil cas, la charte-partie peut être considérée comme effectivement résiliée.

Ainsi que l'indique le Professeur Delebecque,²⁸⁷ en droit positif, des textes prévoient la possibilité pour une partie « *de se libérer d'un contrat dont elle a des raisons sérieuses de penser qu'il ne sera pas exécuté* », et cite les textes suivants :

²⁸⁶ V. Ph. Delebecque, "Pour ou contre l' "anticipatory breach of contract" , cité *infra*, note n° 140 ; V.égal.même auteur, « *Le droit de rupture unilatérale* », in « *Rupture unilatérale du contrat : vers un nouveau pouvoir* » Droit & Patrimoine n° 126 (2004) cité ; V. égal, *The MIHALIS ANGELOS* [1971], 1 QB 164, citée *supra*.

²⁸⁷ « *Pour ou contre l' "anticipatory breach of contract"* ».

Les principes d'UNIDROIT (sur les contrats du commerce international), article 7.3.3. : « *Une partie est fondée à résoudre le contrat si, avant l'échéance, il est manifeste qu'il y aura inexécution essentielle de la part de l'autre partie* » ;

Les Principes du droit européen des contrats : article 10:308 : Inexécution par anticipation (modifié) (1) : « *Lorsque, dès avant la date à laquelle une partie doit exécuter, ses déclarations ou son comportement manifestent qu'il y aura inexécution essentielle de sa part, le co-contractant est fondé à résoudre le contrat* ».

La Convention de Vienne (sur la vente internationale de marchandises), article 72.1 : « *si, avant la date de l'exécution du contrat, il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, l'autre partie peut déclarer celui-ci résolu* ».

En droit français, l'Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 consacre les articles 1224 à 1230 du Code civil aux trois modes de résolution du contrat, savoir :

- La clause résolutoire
- La résolution unilatérale
- La résolution judiciaire

L'introduction de la « résolution unilatérale » du contrat apparaît comme l'un des aspects les plus notables de cette réforme.

En effet, jusqu'alors, la Cour de cassation n'admettait ce mode de résolution que comme une exception à la résolution judiciaire.

Ainsi, le cocontractant qui s'estime victime d'une grave inexécution du contrat a-t-il désormais le choix entre les trois recours suivants :

- demander au juge la résolution,
- notifier au débiteur de l'obligation sa décision motivée de mettre un terme au contrat, à l'expiration d'une mise en demeure restée infructueuse,
- mettre en application la clause résolutoire, si elle existe .

Le texte de l'article 1226 du Code civil est le suivant :

« Le créancier peut, à ses risques et périls, résoudre le contrat par voie de notification. Sauf urgence, il doit préalablement mettre en demeure le débiteur défaillant de satisfaire à son engagement dans un délai raisonnable.

La mise en demeure mentionne expressément qu'à défaut pour le débiteur de satisfaire à son obligation, le créancier sera en droit de résoudre le contrat.

Lorsque l'inexécution persiste, le créancier notifie au débiteur la résolution du contrat et les raisons qui la motivent.

Le débiteur peut à tout moment saisir le juge pour contester la résolution. Le créancier doit alors prouver la gravité de l'inexécution.»

Quant à l'article 1224 du Code civil, il précise que l'inexécution doit être « suffisamment grave » pour justifier la résolution :

« La résolution résulte soit de l'application d'une clause résolutoire soit, en cas d'inexécution suffisamment grave, d'une notification du créancier au débiteur ou d'une décision de justice.»

Ainsi, une partie qui subit ou qui craint d'avoir à subir une inexécution de la part de son cocontractant, n'aura pas automatiquement le droit de résilier le contrat de façon anticipée.

Ce droit à résiliation dépendra de la nature et de l'importance de l'obligation négligée ou en passe de l'être, laquelle doit être « *suffisamment grave* », en soi, indépendamment du seul comportement du débiteur de l'obligation.²⁸⁸

Le droit à résiliation peut également dépendre des termes de la charte-partie dont l'analyse doit en effet permettre de décider, notamment, si la résiliation anticipée répond à la finalité du contrat

Doit notamment être pris en considération la question de savoir si le manquement est susceptible de causer des retards d'un degré suffisant pour rendre impossible l'exécution du contrat.

²⁸⁸ V. Cass.com. 6 déc.2016, n° 15-12981 : « la gravité du manquement de l'une des parties peut justifier que l'autre partie mette fin à l'engagement de manière unilatérale à ses risques et périls.»

Cette réforme est économiquement efficace, car elle permet à la partie victime de l'inexécution tout à la fois d'éviter les frais et l'attente d'un procès et de conclure une nouvelle charte-partie avec un autre fréteur.

Dans l'affaire précitée « *The HONG-KONG FIR* », il a été jugé que les retards dus à l'innavigabilité et au manque d'entretien du navire, pourtant sérieux et répétés, n'équivalaient pas à une « *frustration* » permettant la résiliation du contrat, mais simplement à un manquement susceptible de fonder une action en dommages et intérêts.²⁸⁹

Par ailleurs, en résiliant le contrat, la partie contrainte de notifier la rupture contribuera, par là-même, à atténuer son propre préjudice, et limitera ainsi le montant de l'indemnité qui pourrait être mise à la charge de son cocontractant défaillant (*mitigation of damages*).

SECTION 4. – Les clauses de résiliation des chartes-parties, autres que la *Cancelling clause*

La majorité des chartes-parties contiennent des clauses qui permettent aux parties de rompre le contrat lorsqu'elles se trouvent confrontées à des situations ou à des obstacles sur lesquels elles n'ont aucune emprise.

Les clauses sélectionnées, le plus fréquemment insérées aux chartes-parties, proviennent de la rédaction proposée par le BIMCO (*Baltic and International Maritime Conférence*).

Ces clauses sont les suivantes :

- **INFECTIOUS OF CONTAGIOUS DISEASES CLAUSE FOR VOYAGE C/P 2015**
(*INFECTIONS DES MALADIES CONTAGIEUSES 2015 - C/P au voyage*)

- **ICE CLAUSE 2005**
(*CLAUSE de GLACE 2005*)

- **STRIKE CLAUSE**
(*CLAUSE DE GRÈVE*)

²⁸⁹ “*HONG KONG FIR SHIPPING Ltd v. KISEN KAISHA Ltd*” [1962], EWCA Civ 7, citée *supra*.

- **WAR RISKS CLAUSE FOR VOYAGE.C/P 2013**
(*CLAUSE RISQUES DE GUERRE POUR CHARTE-PARTIES AU VOYAGE 2013*)

- **CYBER SECURITY CLAUSE 2019**
(*CLAUSE BIMCO CYBER SECURITE 2019*)

Ces clauses sont recommandées pour régler des situations autres que celles relatives à la date et aux conditions de la mise à disposition du navire prêt à être opéré à l'affréteur.

Il serait trop long de reproduire ici le texte de ces clauses, au demeurant parfaitement valables, mais à interpréter sans doute strictement.

On peut les consulter en annexes n° 3 à 7.

Conclusion de la deuxième Partie

Lorsque le navire arrive physiquement au port ou lieu désigné par l'affréteur, après avoir accompli le voyage d'approche, il ne deviendra un « navire arrivé », permettant au fréteur de notifier la « *Notice of readiness* » qu'après avoir rempli les conditions analysées dans cette deuxième partie.

Conformément aux stipulations de la plupart des charte-parties, l'évènement contractuel qui déclenche le décompte du temps de planche est l'envoi par le fréteur à l'affréteur d'une *notice of readiness* valide, lorsque le navire est prêt en tous points à être mis à la disposition de l'affréteur au plus tard à la date convenue, c'est-à-dire qu'il est un « navire arrivé » à cette date en bon état de navigabilité.

Il est donc essentiel de déterminer le moment du début du décompte du *laytime*, temps qui est accordé au fréteur pour exécuter les opérations de chargement ou de déchargement de la cargaison.

En droit anglais notamment, ce moment est déterminé par la jurisprudence qui a élaboré l'«*arrived ship doctrine*», dont cette deuxième partie examine l'histoire et le développement.

Ont été évoquées les sanctions envisageables lorsque la date convenue n'est pas respectées, pouvant aller jusqu'à la résolution de la charte-partie par l'affréteur, notamment en application d'une « *Cancelling clause* ».

La troisième partie ci-après, est consacrée aux exigences requises pour qualifier le navire comme étant navigable sur les plans nautique, commercial et administratif.

TROISIÈME PARTIE

LA MISE À DISPOSITION D'UN NAVIRE EN BON ÉTAT DE NAVIGABILITÉ

Dans son commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, Vallin écrit, au sujet de l'article XII contenu dans le titre III, livre III, aux termes duquel la preuve étant apportée par le marchand (affréteur) que le vaisseau faisant voile était incapable de naviguer, le maître (propriétaire, capitaine), perdait alors son fret et répondait des dommages et intérêts dus au marchand :

*« ...le maître, par la nature du contrat d'affrètement est nécessairement tenu de garantir son navire bon et parfaitement en état de faire le voyage en question... »*²⁹⁰

Le fréteur doit présenter et mettre à la disposition de l'affréteur au port ou lieu et à la date convenue, un navire en bon état de navigabilité.

C'est une obligation de résultat dont dépend la bonne exécution du contrat.

Il s'agit véritablement de l'obligation fondamentale mise à la charge du fréteur, laquelle *« ne peut être écartée par aucune clause contractuelle »*, car un contractant ne peut, en droit français, *« s'exonérer de son obligation fondamentale »*.²⁹¹

²⁹⁰ « Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 », Tome I, p.619

Cette obligation tient à l'essence même du contrat d'affrètement au voyage, et à sa justification économique : la mise à disposition d'un navire pour un voyage et une cargaison déterminés.

A défaut de présentation du navire en bon état de navigabilité, celui-ci ne pourra être considéré comme étant un « navire arrivé ».

En effet, pour être considéré comme tel, le navire présenté à l'affréteur au port ou lieu désigné pour être mis à sa disposition, doit se montrer en tout point capable :

- de recevoir la cargaison dont les caractéristiques sont décrites à la charte-partie,
- de la maintenir en bon état,
- d'effectuer le voyage convenu vers la destination désignée pour le déchargement en étant capable de résister aux dangers habituels de la mer.

Mais cette navigabilité ne s'apprécie pas dans l'absolu.

Il s'agit en effet, d'une notion relative qui doit s'apprécier à la lumière du contrat liant les parties.

L'objet est bien le navire destiné à se rendre au port ou lieu désignés par l'affréteur et, après le chargement de la marchandise contractuellement définie à la charte-partie, procéder au voyage vers le port ou lieu de déchargement de la marchandise acheminée dans les meilleures conditions possibles.

Il y a donc un navire et une marchandise, puis un voyage à effectuer.

Au regard de la notion de « navire arrivé », la navigabilité s'apprécie lorsque le navire est mis à la disposition de l'affréteur, une attention toute particulière étant portée à sa capacité à charger la marchandise décrite, compte tenu des cales, et des équipements et aménagements spécifiques que requiert ladite marchandise.

Le navire mis à la disposition de l'affréteur doit être en bon état de navigabilité « armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie »²⁹²

²⁹¹ P.Bonassies et Ch.Scapel, « *Droit Maritime* » *op.cité*, n°764, *L.G.D.J.* ; Ph.Delebecque, « *Les clauses allégeant les obligations dans les contrats* », thèse Aix-Marseille 1981, dir.P.Bonassies.

²⁹² Article 6-1° du décret du 31 décembre 1966, article R2423-18, 1° du Code des transports.

Les navires sont régulièrement inspectés par des experts dépêchés par des sociétés de classification, dans le cadre d'une mission de droit privé et d'une mission statutaire de droit public.

Les inspections sont effectuées régulièrement, et périodiquement en cale sèche.

Les activités des sociétés de classification sont soumises au droit privé, ou au droit public.

D'une manière générale, une mission de droit privé est exécutée dans le cadre d'un contrat de prestation de services conclu entre l'armateur du navire et une société de classification.

Les experts vérifient que le navire est conforme au Règlement de la société de classification, lequel énonce les normes techniques de qualité et de sécurité exigées pour l'attribution et le maintien de la classe attribuée au navire.

En exécution d'une mission statutaire de droit public, les experts vérifient la conformité du navire aux règlements nationaux et internationaux dans le domaine de la sécurité des personnes et du navire, la société de classification délivrant, s'il y a lieu, des certificats de sécurité, tel, par exemple, le certificat de franc bord.²⁹³

Est notamment soumise à vérification la conformité du navire aux normes techniques des conventions internationales en vigueur, telles la convention SOLAS relative à la sécurité des personnes, ou encore la convention MARPOL ayant trait à la pollution.

Il est important de préciser que lesdits certificats ne garantissent en rien l'état de navigabilité d'un navire.

Ils n'établissent qu'une simple présomption de navigabilité.

Ainsi, les visites de classification n'ont pas pour effet de décharger l'armateur de son obligation d'entretien du navire et de diligence pour assurer sa navigabilité.²⁹⁴

²⁹³ Document précisant le franc-bord minimal qui est accordé au navire, c'est-à-dire, la distance verticale mesurée au milieu de la longueur du navire depuis le pont continu le plus élevé jusqu'à la ligne de charge ; V. www.larousse.fr

²⁹⁴ J. Raynaut, *Les sociétés de classification*, Éditorial, *Gazette de la CAMP*, n°50, Automne 2019 ;

Les experts de ces sociétés de classification sont des architectes et des géomètres navals, des ingénieurs en matériaux, en tuyauterie, en mécanique et des ingénieurs électriciens.

On ajoutera que les sociétés de classification sont contrôlées régulièrement par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

L'AESM est un organisme institué en 2003 par la Communauté européenne dont la mission est, selon le Règlement (CE) 391/2009 du 23 avril 2009, d'évaluer « *les organismes de classification pour s'assurer qu'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent.* »²⁹⁵

Concernant les Règlements édités par les sociétés de classification, leur harmonisation sur le plan technique est la mission de l'IACS (*International Association of Classification Societies*).

L'IACS est une organisation non gouvernementale, ayant une vue d'ensemble sur les exigences techniques internationales, et regroupant sur le plan mondial les douze premières sociétés de classification.

L'IACS institue des règles unifiées précises ou globales portant sur l'unification des règles de classification.²⁹⁶

Les sociétés de classification membres de l'IACS sont les suivantes :

American Bureau of Shipping (ABS)

Bureau Veritas (BV)

China Classification Society (CCS)

Hrvatski Registar Brodova (CRS)

Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd (DNV-GL)

Indian Register of Shipping (IRS)

Korean Register of Shipping (KR)

Lloyd's Register (LR)

Nippon Rejestr Statkow (PRS)

Registro Italiano Navale (RINA)

Russian Maritime Register of Shipping (RS)

V.Cass.com.12.11.2020 – 18-23.479 : l'obligation d'entretien de l'armateur en vue d'assurer la navigabilité du navire n'est pas altérée, même s'il est établi l'existence d'une faute de la société de classifications ayant un lien causal avec un dommage.

²⁹⁵ Article précité « *Les sociétés de classification.* », *Gazette CAMP*, n°50

²⁹⁶ V. Ph.Delebecque, *Droit Maritime*, 14^{ème} éd., n° 287, s.

Il convient d'y ajouter deux autres sociétés de classification additionnelles, limitées à des pays spécifiques, à savoir, l'« Hellenic Register of Shipping (HR) » pour la Grèce, et le Registro Internacional Naval S.A. (RINAVE) pour le Portugal.

La navigabilité d'un navire s'apprécie sur le plan nautique (**Chapitre 1**), commercial (**Chapitre 2**) et administratif (**Chapitre 3**).

CHAPITRE 1. - LA NAVIGABILITÉ NAUTIQUE

C'est la navigabilité qui concerne le navire lui-même, c'est-à-dire, d'une part, la solidité de ses structures, le degré acceptable de stabilité, de sécurité et d'impact environnemental et,

d'autre part, ses caractéristiques et sa capacité sur le plan technique à recevoir la cargaison puis à l'acheminer vers le ou les ports ou lieux de déchargement.

Il s'agit :

- de l'étanchéité et de la solidité de la coque (**Section 1**)
- des moteurs (**Section 2**)
- de l'approvisionnement en soutes (**Section 3**)
- des agrès et appareils – et des équipements (**Section 4**)
- de l'équipage (**Section 5**)

SECTION 1. – L'étanchéité et la solidité de la coque

La coque doit être robuste,²⁹⁷ capable de résister efficacement aux tempêtes ne présentant pas un caractère de force majeure, et d'affronter les obstacles normalement prévisibles en fonction du voyage défini à la charte-partie (par exemple, les glaces).

Par définition, la coque doit être étanche.

Or de nombreux navires sont munis de portes dont un défaut de fermeture est susceptible de laisser entrer l'eau.

²⁹⁷ C.Cass. 9 avril 1833, *S.1833, 1, 648*.

Tel fut le cas du « *NAVIPESA DOS* », qui, à la suite d'une entrée d'eau par une porte de poupe, prit une forte gîte ayant précipité à la mer un engin volumineux chargé en pontée.

La Cour d'Appel de Rennes estima que le navire n'étant pas étanche, il ne pouvait être considéré en bon état de navigabilité,²⁹⁸ ce qui fut confirmé par la Cour de Cassation.²⁹⁹

L'innavigabilité du navire est ainsi décrite :

« ...Le navire « NAVIPESA DOS » était muni en poupe d'une porte dont, faute d'un nombre suffisant de ridoirs à bord, et en raison du mauvais fonctionnement de ceux qui s'y trouvaient, l'étanchéité n'avait pu être assurée lorsqu'il avait pris la mer...que du fait de ce défaut d'étanchéité, le navire se trouvait hors d'état d'entreprendre, en toute sécurité, la navigation à laquelle il était précisément destiné... »

Jugé également dans l'affaire « *THE CHRISTEL VIENNE* », lequel après avoir chargé du maïs à Saint Nicolas à destination de Belfast avait dû se réfugier à Rio de Janeiro en raison d'une voie d'eau.

Cette voie d'eau s'étant déclarée à cause de l'absence d'une valve, le navire a été jugé innavigable par la *Court of Appeal* :

*« The water which entered and did the damage entered through unseaworthiness ».*³⁰⁰

Dans la grande majorité des procès intentés à la suite de dommages causés à la marchandise par le mauvais état de la coque, les armateurs plaident, soit le vice caché du navire (« *latent defect* »), soit la fortune de mer (« *peril of the sea* »).

Ils s'efforcent souvent de démontrer que malgré toutes les attentions et précautions prises, c'est-à-dire, en dépit des diligences raisonnables exercées à cet égard, ils ne pouvaient déceler, avant le début du contrat, la fragilité ou la défaillance de tel élément de la coque.

Si les inspections ont été effectuées régulièrement, le fréteur ne manquera pas de produire les certificats pour bénéficier d'une présomption de diligence raisonnable.

²⁹⁸ Rennes, 15 octobre 1973, *DMF* 1974, 29, note Chéreau et J.Warot.

²⁹⁹ Cass.Com., 3 décembre 1974, *DMF* 75, 211 à 217, note P.Bouloy.

³⁰⁰ « *THE CHRISTEL VINNEN* », [1924], C.A. 19 *L.L. Rep.* 203, 272.

Traduction : « *L'eau qui est entrée et qui a provoqué le dommage est entrée par l'innavigabilité* ».

Dans de nombreuses chartes-parties au voyage, les fréteurs s'engagent à ce que la coque du navire soit étanche et résistante pendant la durée du contrat.

A titre d'exemple, c'est le cas de la charte SYNACOMEX dont l'engagement, qui figure à l'article 2, Part II est ainsi rédigé :

« ... *The said vessel being tight, staunch and in every way fit for the voyage* ».

SECTION 2. – Les moteurs

La vitesse n'est pas un élément essentiel de la navigabilité du navire dans l'affrètement au voyage, alors que dans l'affrètement à temps, elle peut être considérée comme un élément de la navigabilité commerciale.

On indiquera cependant la « clause d'arrivée juste à temps - BIMCO 2021 » (« *Just in Time Arrival Clause for Voyage Charter Partis 2021* »), clause destinée aux affrètements au voyage qui peut être insérée à la charte-partie si le fréteur et l'affréteur conviennent d'appliquer un système d'arrivée « juste à temps » qui permet à l'affréteur de demander au fréteur d'optimiser la vitesse du navire pour arriver à destination à une date convenue. (Cette clause est annexée n°11)

Certes, le navire doit être capable d'atteindre une vitesse suffisante pour ne pas retarder la durée du voyage, mais les performances des moyens de propulsion du navire ne sont pas, en tant que telles, un service usuellement prévu à la charte-partie au voyage.³⁰¹

Cependant, il reste que le navire doit être équipé de moteurs en bon état de fonctionnement.

Cet élément de la navigabilité nautique, implique nécessairement la qualification professionnelle de l'équipage chargé du fonctionnement et de l'entretien des moteurs pendant le voyage.

La navigabilité d'un navire parfaitement équipé de moteurs modernes et en bon état de fonctionnement, ne sera pas contestée sur ce point.

³⁰¹ C.A. Rouen, 23 janvier 1925, *Dor Supp.* 4, 205.

En revanche, s'il est établi que les mécaniciens à bord se trouvent en trop petit nombre ou insuffisamment qualifiés, la navigabilité peut être mise en cause.³⁰²

En cas de panne grave nécessitant une déviation, voire un arrêt du voyage, il est probable que les affréteurs ne manqueront pas d'invoquer l'innavigabilité du navire, soutenant que le fréteur n'a pas exercé la diligence raisonnable pour embarquer les techniciens capables de maintenir en bon état de fonctionnement les machines du navire.

C'est ce qui a été plaidé par l'affréteur dans l'affaire précitée du « *HONG KONG FIR* »³⁰³

Ce navire avait eu de graves avaries de moteurs qui l'avaient immobilisé pendant plusieurs semaines.

La *Commercial Court*, puis la *Court of Appeal* ont jugé le navire innavigable du fait que, compte-tenu de son âge, il ne disposait pas à son bord une équipe de mécaniciens compétents et suffisamment nombreux pour surveiller et maintenir en bon état de fonctionnement de ses machines. (au surplus, le chef mécanicien était un ivrogne invétéré).

Salmon J. :

« ...*When HONG KONG FIR was delivered at Liverpool...her machinery was in reasonably good condition, but it needed (by reason of its age) to be maintained by a competent and dequate engine-room staff; that the engine-room staff was incompetent and insufficient in numbers; ...that therefore...the HONG KONG FIR was unseaworthy ...* »³⁰⁴

De la même manière, le navire devra emporter suffisamment de lubrifiants pour l'entretien normal des moteurs.

³⁰² *BURNARD & ALGER Ltd v. PLAYER & Co., Ll.L.Rep.Digest* [1928-1931], 4,412 : navire jugé innavigable en raison de l'absence à bord de son chef mécanicien.

³⁰³ *HONG KONG FIR SHIPPING Cy. v. KAWASAKI KISEN KAISHA Ltd.*, citée *supra.*.

³⁰⁴ Traduction : « ...*Quand le HONG KONG FIR fut livré à Liverpool, ses machines étaient dans un état raisonnablement bon, mais en raison de son âge, leur entretien par une équipe de mécaniciens compétente et capable était nécessaire ; que l'équipe de mécaniciens était incompétente et insuffisante en nombre... ; qu'en conséquence, le HONG KONG FIR était innavigable...* »

Il devra également avoir à son bord un minimum de pièces de rechange pour les réparations en mer, bien que les recherches n'aient pas permis de trouver de jurisprudence spécifique sur ce point.

Par ailleurs, le fréteur devra fournir à l'équipage les notices du constructeur relatives aux précautions et modes d'utilisation des moteurs, faute de quoi, le navire pourra être déclaré en état d'innavigabilité en cas de panne due à une erreur de manipulation par défaut d'information.³⁰⁵

En conclusion, le navire devra être pourvu de machines suffisamment puissantes³⁰⁶ et en bon état de fonctionnement, conduites par un équipage assez nombreux et compétent, dûment informé des prescriptions spéciales du constructeur et des moyens nécessaires pour y répondre.

SECTION 3. – L'approvisionnement en soutes

Dans l'affrètement au voyage, le fréteur a la charge d'approvisionner le navire en soutes.

Il doit se procurer du carburant de qualité conforme à celle exigée par les moteurs du navire et en quantité suffisante pour effectuer en toute sécurité le voyage convenu à la charte-partie.

Il n'est pas indispensable que le navire prenne plus de carburant que nécessaire pour effectuer le voyage,³⁰⁷ à moins qu'il ne soit indiscutablement établi qu'eu égard aux caractéristiques du navire et du voyage à effectuer, l'usage ou la prudence commanderait d'en prévoir davantage.³⁰⁸

C'est à l'occasion d'un litige concernant l'approvisionnement d'un navire en quantité insuffisante de soutes, qu'a été élaborée pour la première fois la « doctrine des étapes » (« *doctrine of stages* ») dans l'affaire « *The VORTIGERN* ».³⁰⁹

³⁰⁵ «*The FARRANDOC* », [1967], 2 *Lloyd's Rep.*276. (Voir également au sujet de l'obligation de fournir au capitaine les notices du constructeur relatives à la stabilité du navire : *STANDARD OIL Co. of NEW YORK v. CLANLINE STEAMERS Ltd.* (H.L.), 17 *L.L. Rep.*120 : « ...*the failure of the owners to communicate to the captain information concerning the necessity for retaining water ballast in the tanks constituted an initial unfitness of the vessel for the voyage...* ».

³⁰⁶ Civ., 3 février 1926, *Dor Supl* 4, 241. (où les moteurs n'étaient pas assez puissants pour la taille du navire).

³⁰⁷ *DARLING v. RAEBURN*, [1907], 1 *K.B.* 846.

³⁰⁸ *CARLTON STEAMSHIP Cy Ltd v. CASTLE MAIL Cy.Ltd* [1898], .AC 486.

³⁰⁹ *THE VORTIGERN*, [1895-1899] *ALL E.R. Rep.*387. Voir dans *Casebook on Carriage by Sea*, Lloyd's of London Press 1977, par E.R. HARDY IVAMY, p.3.

Il peut y avoir diverses étapes, mais il n'y a qu'un voyage.

Le « *VORTIGERN* » avait été affrété pour un voyage des Philippines à Liverpool.

La charte-partie avait prévu plusieurs étapes, le navire devant faire escale pour s'approvisionner en charbon.

Le navire fit escale à Colombo, mais ne prit pas suffisamment de charbon pour parvenir à Suez, l'escale suivante.

Une partie de la cargaison dut être brûlée dans les chaudières du navire pour lui permettre d'arriver à Suez.

La charte-partie contenait une clause exonérant le fréteur de toute responsabilité pour dommages dus à la négligence du capitaine et des mécaniciens.

En fait, les mécaniciens n'avaient pas avisé le capitaine lors de l'escale à Colombo, que les réserves en charbon étaient inférieures à la quantité nécessaire.

La *Court of Appeal* jugea que la clause d'exonération ne s'appliquait pas, le navire étant parti de Colombo, début de l'étape Colombo-Suez, en état d'innavigabilité.

Henn Collins L.J. :

« ...the custom of a particular trade...or the convenience of the parties to a particular adventure may make it reasonable that the vessel should be equiped up to a different standard at different stages of the voyage, and the warranty of seaworthiness has to be ajusted accordingly. ³¹⁰

It is a necessary corollary of this principle of varying standards of different stages, that at each stage the vessel shall conform to the standard required for that stage.

The warranty of seaworthiness mus be construed by reference to the reasonably possible standard applicable to such vessel on such a voyage, and the voyage, for this purpose, must be looked upon as divided into stages, with the necessary incident that the warranty must be adjusted accordingly.

³¹⁰ Sur la nature, en droit anglais, de l'obligation de seaworthiness, cf., SCRUTTON, *op.cité* , et « The HONG KONG FIR », *cité supra*.

*It follows that the warranty must cover a condition that the vessel shall, at the commenced of each stage, be in this respect seaworthy for that stage »*³¹¹

Dans une autre affaire importante, « *The MAKEDONIA* », le fréteur fut mis hors de cause, le tribunal ayant estimé qu'il avait exercé la *due diligence* pour approvisionner le navire en soutes suffisantes à chaque escale prévue au cours du voyage.³¹²

Le *MAKEDONIA* devait effectuer depuis Vancouver jusqu'en Grande Bretagne, un voyage comprenant plusieurs escales de ravitaillement en fuel.

La première de ces escales, San Pedro, devait être suivie d'une deuxième, Balboa.

Au milieu de la traversée de l'Atlantique, le navire connut une panne, due à la présence d'eau dans le fuel.

Le fréteur justifia qu'au départ de Vancouver, il avait suffisamment approvisionné le navire en fuel pour lui permettre d'arriver à San Pedro, et qu'il avait, tant dans ce dernier port qu'à Balboa, pris les arrangements nécessaires pour obtenir la fourniture de fuel en quantité suffisante.

Hewson J. considéra que le navire était navigable eu égard aux diligences du fréteur :

« In my view the obligation of the shipowner was to exercise due diligence before and at the beginning of sailing from the loading port, to have the vessel adequately bunkered for the first stage to San Pedro, and to arrange for adequate bunkers of a proper kind at San Pedro and other selected intermediate ports on the voyage so that the contractual voyage might be performed.

*Provided he did that, in my view, he fulfilled his obligation in that respect. »*³¹³

³¹¹ Traduction : « l'usage d'un commerce particulier...ou la convention des parties pour une entreprise particulière peut rendre raisonnable que le navire doive être équipé d'une manière différente aux différentes étapes du voyage, et la navigabilité garantie doit être ajustée en conséquence.

Le corollaire nécessaire de ce principe de variation des critères à différentes étapes est qu'à chaque étape, le navire doit être conforme au critère retenu pour l'étape considérée.

La garantie de navigabilité doit être interprétée par référence au critère le plus raisonnable possible pour tel navire effectuant tel voyage, et il faut dans cet esprit, considérer le voyage comme divisé en étapes, avec l'accessoire nécessaire que la garantie doit être ajustée en conséquence. Il s'ensuit que la garantie doit recouvrir une condition selon laquelle le navire, au début de chaque étape, doit être à cet égard navigable pour ladite étape.

³¹² « *The MAKEDONIA* », [1962], All.E.R.614.

³¹³ Traduction : « A mon sens, l'obligation de l'armateur était d'exercer une diligence convenable avant et au commencement de l'appareillage à partir du port de chargement, d'avoir à bord des soutes suffisantes pour la première étape jusqu'à San Pedro, et de faire en sorte que des soutes suffisantes de la qualité voulue soient

Si la charte-partie prévoit un voyage direct d'un port « A » vers un port « B », le fréteur a l'obligation d'approvisionner le navire en soutes suffisantes pour lui permettre d'atteindre « B ».

On comprend, qu'à défaut, le navire sera innavigable sur le plan nautique au port « A ».

Il y a d'ailleurs intérêt à prévoir une réserve suffisante pour éviter d'avoir à approvisionner le navire dès son arrivée à « B », notamment en prévision des opérations commerciales, car l'approvisionnement en soutes suspend le décompte du temps de planche et même celui des surestaries.

En conclusion, lorsque le navire est un « navire arrivé », il est mis à la disposition de l'affréteur pour le chargement d'une cargaison déterminée, suivi d'un voyage vers le port ou lieu de déchargement.

C'est la justification économique de l'affrètement au voyage.

L'approvisionnement en soutes est donc un élément matériel de la navigabilité.

En effet, une fois chargé, le navire doit être apte à effectuer le voyage contractuel vers le ou les ports de destination.

SECTION 4. - Les agrès et appareils – équipements

« Le navire est un engin complexe parce qu'il n'est tel que s'il peut naviguer et que cette navigabilité ne lui est acquise que par l'adjonction de certaines choses, qui ne font pas corps avec lui, mais sans lesquelles il n'est pas navigable. On donne à ces choses le vocable d'agrès et appareils.»³¹⁴

Il est difficile de définir, ou plus exactement, de dresser une liste des agrès et appareils.³¹⁵

disponibles à San Pedro et aux autres ports d'escale choisis, de sorte que le voyage contractuel puisse être accompli.

Pourvu qu'il ait fait cela, à mon sens, il a rempli son obligation à cet égard. »

³¹⁴ R.Rodière, « *Le Navire* », Dalloz 1980, p.24, n°16.

³¹⁵ « *La notion d'agrès et appareils* », thèse E.Sola 1974, *Librairies Techniques*.

On peut dire que les agrès et appareils constituent l'ensemble des équipements du navire lui permettent d'effectuer la navigation, et de participer aux opérations commerciales de chargement et de déchargement.

Le fréteur doit armer et équiper convenablement le navire pour accomplir les opérations prévues par la charte-partie.

Ainsi qu'évoqué *supra*, le fréteur a l'obligation de présenter aux date et lieu convenus le navire désigné en bon état de navigabilité et de le maintenir tel pendant le voyage, « *armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévus par la charte-partie* ».

Ce sont les termes de l'article 6-1° du Décret du 13 décembre 1966, article R.5423-18, 1° du Code des transports.

Armer et équiper un navire signifie :

« l'équiper, le pourvoir de tout ce qui est nécessaire pour prendre et tenir la mer. », ce qui comprend « toutes les opérations qui vont depuis la mise en état de la coque et de la machine, ainsi que des agrès et appareils, jusqu'à la constitution et la mise en place de l'équipage ». ³¹⁶

Ce sont donc avant tout, les équipements techniques indispensables à la navigation proprement dite (radar, compas, radiogoniomètre, etc.), aux manœuvres (gouvernail, guindeaux, treuils, chaînes, ancres) et à la propulsion, mais également ceux destinés à la vie à bord du bâtiment.

Ceux d'entre eux destinés aux opérations commerciales concernent la navigabilité commerciale.

Il s'agit par exemple, des accessoires de levage, tels les palonniers, élingues, pinces auto-serrantes, crochets de levage, électroaimants, etc.

SECTION 5. – L'équipage

Le navire devra être pourvu d'un équipage compétent et en nombre suffisant.

³¹⁶ R.Rodière, « *Traité Général de Droit Maritime* », T.I., p.179, n° 149, Dalloz (1967), citant la définition du Littré pour souligner qu' « *armer* » et « *équiper* » sont une seule et même chose.

L'incompétence d'un capitaine ou d'un chef mécanicien peut avoir des conséquences graves, et rendre le navire innavigable.³¹⁷

Cependant, ainsi qu'évoqué *supra*, un équipage compétent mais non informé des impératifs techniques de tel équipement du navire, peut également constituer une innavigabilité.³¹⁸

L'innavigabilité n'est pas due à l'incompétence du capitaine ou de tel membre responsable de l'équipage, mais parfois au défaut de diligence raisonnable du fréteur à engager des personnes compétentes.³¹⁹

Le fréteur doit en effet vérifier que le postulant à tel poste de responsabilité possède les références de compétence et diplômes correspondants³²⁰, encore que la seule détention de diplômes puisse ne pas suffire à établir la compétence, et que par suite, le fréteur doit donc s'assurer par d'autres moyens, de la réelle compétence pour le poste à pourvoir.³²¹

Pendant longtemps, le recrutement des marins³²² membres de l'équipage du navire (article L.5511-3 du Code des transports : « *L'équipage comprend le capitaine et les marins...* ») s'effectuait par l'armateur, et le contrat d'engagement était conclu entre l'armateur et le marin.

Aujourd'hui les équipages sont souvent recrutés par des sociétés de *manning*, entreprises de travail maritime, qui interviennent comme intermédiaires entre l'armateur ou l'exploitant du navire et les marins.

Ces sociétés embauchent des marins, qu'elles mettent à la disposition d'un armateur par un contrat de « mise à disposition ». Pendant toute la mise à disposition des gens de mer, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.³²³

Elles peuvent même gérer l'équipage pour le compte de l'armateur, qu'elles rémunèrent souvent et dont elles organisent le rapatriement.

³¹⁷ Affaires « *HONG KONG FIR* », et « *MAKEDONIA* », citées *supra*

³¹⁸ Affaires « *STANDARD OIL v. CLAN LINE* » et « *The FARRANDOC* », citées *supra*.

³¹⁹ Et en bonne santé apparente : « *RIO TINTO v. SEED SHIPPING Co.* », [1926], 24 *L.L.Rep.* 316.

³²⁰ *MOORE v. LUNN*, [1922], 11 *L.L. Rep.* 276.

³²¹ « *The FARRANDOC* », citée *supra*.

³²² Au sens de l'article L.5511-1 (3°) du Code des transports.

³²³ Ph.Delebecque, « *Droit Maritime* », Précis Dalloz, *op.cit.*, n° 366 s. et 440 s.

« Le contrat de disposition de personnel ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie... » (C.transports L.5621-8).³²⁴

Ainsi qu'indiqué supra, les navires doivent avoir à leur bord un équipage en nombre suffisant et d'un niveau de compétence professionnelle satisfaisant, eu égard aux caractéristiques du navire, pour garantir la sécurité du navire, de la marchandise et des personnes à bord.

A défaut, à notre avis, le navire peut être considéré comme étant innavigable, peut être important que l'équipage ait été recruté par une société de *manning* ou par le fréteur.

Le recours par le fréteur à une entreprise de travail maritime, même de bonne réputation, n'est pas susceptible de l'exonérer de son obligation absolue de mettre à la disposition de l'affréteur le navire affrété en parfait état de navigabilité nautique, commerciale et administrative.

En cas de mauvaise exécution du contrat de mise à disposition, il appartient au fréteur de décider de poursuivre la société de travail maritime qu'il aura contracté, en vue de recouvrer les dommages éventuellement subis.

CHAPITRE 2. - LA NAVIGABILITE COMMERCIALE

La doctrine et la jurisprudence française et anglaise sont unanimes à considérer que l'obligation du fréteur de présenter le navire en bon état de navigabilité commerciale, relève de l'essence même du contrat d'affrètement au voyage eu égard aux opérations prévues à la charte-partie.

En effet, le voyage est connu, déterminé ou déterminable, de même que la marchandise.

Les éléments de la navigabilité commerciale comprennent, sur le plan technique, tous les équipements et parties du navire se rapportant à la marchandise, à sa manutention et à sa conservation.

L'obligation de navigabilité commerciale s'analyse sur le plan objectif (**Section 1**), subjectif (**Section 2**) et spécifiquement lié à l'arrimage (**Section 3**) et à la cyber sécurité (**Section 4**).

³²⁴ P.Chaumette, « Encadrement des sociétés de manning – Ordonnance n°2021-77 du 27 janvier 2021, www.obs-droits-marins.fr

SECTION 1.- Obligation objective

La dimension adéquate des cales, leur étanchéité et leur propreté, leur aménagement ou équipement spécifique (par exemple frigorifiques), l'existence et le fonctionnement des appareils de levage et treuils, comptent parmi les éléments de la navigabilité commerciale.

La bonne tenue des documents du navire, autres que ceux de nature spécifiquement commerciale, documents nécessaires à l'entrée et au séjour du navire dans les ports, constituent plutôt des éléments de la navigabilité administrative.

En Angleterre, la notion de navigabilité commerciale, en tant que telle, fut détachée pour la première fois de l'obligation générale de navigabilité, à l'occasion de l'affaire « *LYON v. HELLS* »³²⁵ et affirmée maintes fois par la suite³²⁶

Certains auteurs anglais, pour différencier la navigabilité nautique de la navigabilité commerciale, nomment cette dernière la « *cargoworthiness* ».

S'agissant des équipements, l'obligation du fréteur a été analysée dans le cadre d'affaires relatives à des pannes d'appareils de production de froid pour de la viande congelée³²⁷, et jusque dans une affaire dans laquelle le navire fut déclaré innavigable au motif que ses chambres fortes n'étaient pas assez sûres pour mettre une cargaison d'or à l'abri des voleurs.³²⁸

Le « *Scrutton on Charterpartie* » énonce le principe en ces termes :³²⁹

« The undertaking of seaworthiness involves not only that the ship is herself fit to encounter the perils of the voyage, but also that she is fit to carry the cargo safely on that voyage ».

³²⁵ [1804] 5 East 428.

³²⁶ Notamment *STEEL v. STATE LINE STEAMSHIP Co.* citée supra ; *GILROY, SONS & Co. v. PRICE & Co.*, [1893], 1.C.56.

³²⁷ *THE MAORI KING v. HUGUES*, [1898], 2 Q.B. 550.

³²⁸ *QUEENSLAND NATIONAL BANK Ltd. v. PENINSULAR and GISCHARG ORIENTAL STEAM NAVIGATION Co.*, [1898], 1 Q.B. 567.

³²⁹/282 SCRUTTON on CHARTERPARTIES, op.cité . Traduction : « L'engagement de navigabilité implique non seulement que le navire est lui-même capable d'affronter les périls du voyage, mais également qu'il est capable de transporter la cargaison de manière sûre pendant le voyage ».

Mais pour être complète, cette formule devrait, à notre avis, contenir également une disposition relative à la capacité du navire à permettre la manutention de la marchandise, ce qui est d'ailleurs parfois expressément prévu à la charte-partie :

« The undertaking of seaworthiness also comprise a duty to have on board suitable loading and discharging tackle for the ordinary purposes of loading and discharging ».

Ces principes sont les mêmes en droit français.

Il existe toutefois une différence majeure entre les deux droits, qui a trait à la durée de l'obligation.

En droit anglais, l'obligation du fréteur à mettre le navire en bon état de navigabilité n'est imposée qu'avant et au début du voyage : *« before and at the beginning of the voyage ».*

La même règle est édictée à l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 :

§ 1 *« Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :*

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.»

Idem dans les règles de Rotterdam, article 14.b.

En droit français, le Décret du 31 décembre 1966, article 6-1, fait, quant à lui obligation au fréteur, non seulement de présenter le navire en état de navigabilité, mais de le maintenir tel pendant le voyage.

L'article R.5423-18 1° du Code des transports dispose que :

« Le fréteur s'oblige :

1° A présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la « charte-partie. »

MM. Bonassies et Scapel, écrivent dans le *Traité de droit maritime* :

« ...nous observons que le fréteur n'est pas seulement tenu de présenter un navire en bon état de navigabilité. Il doit aussi maintenir cette navigabilité tout au long du voyage ». ³³⁰

Pour dégager sa responsabilité, le fréteur devra, selon le droit anglais, prouver qu'il a exercé la diligence raisonnable avant et au début du voyage pour présenter un navire en bon état de navigabilité, alors que sous l'empire du droit français, le fréteur devra continuer à déployer ses efforts jusqu'à la fin du voyage, ou plus exactement, jusqu'à la fin du contrat.

Ce principe a été affirmé à maintes reprises par les juridictions françaises, lesquelles jugent que le défaut de navigabilité à quelque stade de l'exécution du contrat qu'elle intervienne, constitue une faute personnelle du fréteur.

Par exemple :

« ...qu'en effet, la mise en bon état de navigabilité et son entretien pendant la durée de la charte est, par définition la fonction propre de l'armateur ; qu'ainsi le fréteur, ayant pris des engagements qu'il doit personnellement tenir, est personnellement obligé par les insuffisances de son navire ». ³³¹

Ainsi, l'obligation vue sous l'angle français est plus stricte, car elle requiert le même degré de diligence pendant toute la durée du voyage maritime, au cours duquel les interventions d'entretien des équipements sont souvent nécessaires et parfois difficiles.

Les chartes-parties ne contiennent pas toujours l'énumération détaillée des obligations du fréteur au regard de la navigabilité commerciale, en particulier relativement à la marchandise.

L'affréteur aura intérêt à inclure à la charte-partie ou en annexe à celle-ci (*rider*), la liste des soins et interventions nécessaires à la bonne conservation de la marchandise pendant toute la durée du voyage.

Un exemple classique en est fourni par la liste des soins à apporter à de la marchandise congelée ou périssable (vérification de la température, ventilation des cales, etc.).

³³⁰ *Op.cit.* 3^{ème} éd., page 496, n° 764

³³¹ Rennes, 15 octobre 1973, *DMF* 1974, 20, note Chereau et Warot ; (confirmé Cass.com, 3 décembre 1974, *DMF* 1975, *Égal.* : - Cass.com., 11 avril 1870, *Sirey* 1871, I, 93 ; - Cass.com., 17 mai 1892, *Autran* VIII, 5 ; - C.A. Bordeaux, 11 janvier 1963, *D.63*, 616, note Chauveau.

L'étanchéité des panneaux de cales nécessite une attention particulière, surtout lorsque la marchandise y est chargée en vrac.

Les litiges consécutifs aux dommages à la marchandise par mouille ne se comptent plus.

SECTION 2. – Obligation subjective – La diligence raisonnable requise (*due diligence*)

Les chartes-parties contiennent d'ordinaire des clauses d'exonération, qui déchargent le fréteur de sa responsabilité en cas de dommages ou de retards occasionnés par des événements dont la liste figure habituellement dans ces clauses.

On observe cependant que ces clauses stipulent que la responsabilité du fréteur sera néanmoins engagée si le dommage, le retard ou autre événement sont dus à l'innavigabilité du navire résultant d'un défaut de diligence raisonnable de sa part.

C'est donc l'analyse des faits de chaque espèce qui permet d'écarter ou non l'application de ces clauses d'exonération de responsabilité.

Pour le Professeur R.Rodière, « la navigabilité est moins une qualité objective du navire que le produit des diligences suffisantes du fréteur. »³³²

SECTION 3. – Navigabilité et arrimage (*Stowage*)

Lors de l'arrivée du navire au port de chargement, l'affréteur vérifiera la capacité des cales à recevoir les marchandises qui, par leur nature réclament d'être isolées d'autres marchandises ou « *qui présentent des caractéristiques (taux d'humidité ou autre) différentes.* »³³³

Les caractéristiques de telles marchandises sont nécessairement décrites à la charte-partie.

Sauf stipulation spécifique à la charte-partie, le chargement de la marchandise incombe à l'affréteur, ainsi qu'en dispose, en droit français, l'article 9, 1^{er} alinéa du décret du 31 décembre 1966 (articles R5423-20 et R5423-21 du Code des transports) :

³³² R.Rodière, T.I. n° 144, p.173.

³³³ MM.Bonassies et Scapel, *Taité de droit maritime, op.cit.*, page 500, n° 769.

« *L'affréteur doit charger et décharger la marchandise* », qui ajoute qu'« *il y procède dans les délais alloués par la charte-partie* ».

Au regard de l'obligation générale de navigabilité du navire, l'arrimage sera considéré comme un élément de la navigabilité commerciale ou de la navigabilité nautique, selon que sa fonction consiste à répartir et à fixer la marchandise de la manière propre à sa conservation, ou à concourir à la stabilité du navire et à la sécurité de la navigation.³³⁴

Le fréteur peut parfois être chargé de procéder à l'arrimage commercial quand, par exemple il s'agit d'engins lourds chargés en cale ou en pontée.

Sinon, c'est à l'affréteur qu'il revient de procéder à ses frais et risques à l'arrimage commercial, généralement sous la supervision de l'équipage (capitaine ou second), tandis que l'arrimage nautique incombe toujours au fréteur.

Le droit anglais opère la même distinction.

Dans une affaire jugée par la *House of Lords*, des barils d'huile de palme avaient été chargés et arrimés dans la cale d'un navire non muni d'entreponts (*tween Deck*).

Sur ces barils, une autre cargaison avait été arrimée.

Cette dernière, (*palm kermès* –huile d'amendes), mal arrimée, endommagea certains barils et une partie de l'huile de palme fut perdue.³³⁵

La *House of Lords* jugea que le navire était en bon état de navigabilité pour charger des barils d'huile de palme.

Le dommage était dû à un défaut d'arrimage pour lequel la clause d'exonération peut permettre de dégager la responsabilité du fréteur.

³³⁴ R.Rodière, T.1. n° 184, p.209 ; MM Bonassies et Scapel, *op.cité*, n°769, page 500 ; V. aussi, sentence CAMP n° 1063 du 27 mai 2002, DMF 2003.170 ; Sur la distinction entre la navigabilité et l'arrimage, V. Tb.Co. de Marseille, 1^{er} juillet 1975, DMF 1976, 100.

³³⁵ *ELDER DEMPSEY & Co. Ltd v. PATERSON, ZOCHONIS & Co.Ltd*, [1922], 2 LL.L.Rep.69.

Traduction : « *Le mauvais arrimage, qui met en péril la sécurité du navire, peut revenir à une innavigabilité. Mais le mauvais arrimage, qui n'affecte rien que la cargaison qui s'en trouve endommagée, est du mauvais arrimage et rien de plus, et laisse le navire navigable pour l'entreprise, même si l'entreprise est le transport de la cargaison* ».

Lord Sumer établit comme suit la distinction entre innavigabilité et défaut d'arrimage, distinction reprise quasi textuellement par « *Scruton on Charter-Parties* » :

« Bad Stowage, which endangers the safety of the ship, may amount to unseaworthiness. But bad stowage, which affects nothing but the cargo damages by it, is bad stowage and nothing more, and still leaves the ship seaworthy for the adventure, even though the adventure be the carrying of that cargo. »

Dans une affaire plus récente concernant le navire « *FRISO* », la *Queen's Bench Division (Admiralty Court)* a confirmé que l'obligation de navigabilité nautique ne pouvait être concernée que par l'arrimage susceptible de compromettre la sécurité (stabilité) du navire.

Le « *FRISO* » chargea à Leixões (Portugal) une cargaison de caisses de vin arrimées en cale, et des fardeaux de bois chargés et arrimés en pontée.

En traversant le Golfe de Gascogne, faisant route vers sa destination (Watchet en Grande Bretagne), le navire rencontra un vent fort 8-9 sur l'échelle de Beaufort.

Le *FRISO* prit soudain une très forte gîte et, ne pouvant le redresser, le capitaine ordonna son abandon.

Le lendemain, le *FRISO* assisté d'un autre navire, fut remorqué vers Brest où le capitaine le reprit pour terminer le voyage.

Une partie de la pontée avait été jetée à la mer pour rétablir la stabilité.

A l'arrivée à Watchet, la pontée restante fut trouvée avariée à 50% et les réceptionnaires poursuivirent l'armateur pour pertes et avaries de la marchandise sur le fondement du défaut de « *due diligence* » à mettre le navire en bon état de navigabilité au début du voyage.

Au cours de la procédure, et compte-tenu des divers témoignages et expertises, il fut établi que deux causes avaient pu être à l'origine de la gîte :

- le défaut d'arrimage de la pontée
- le défaut de stabilité du navire

Les juges recherchèrent si un défaut de « *due diligence* » pouvait être reproché au fréteur.

Il était incontestablement établi que la cargaison chargée en pontée avait glissé, aggravant la gîte.

Sur la question de savoir si le mauvais temps pouvait être la cause de l'accident, Sheen J. considéra que la cause du dommage et de la perte n'était pas le mauvais temps, mais la gîte anormale prise par le navire.³³⁶

Sheen J. conclut dans l'arrêt :

« The failure to lash the cargo was a failure to exercise due diligence to make the ship seaworthy ».

« In truth the real cause of the damage and loss suffered by the cargo owners was not the weather but the fact the FRISO took an unusually heavy list to port ».

« FRISO was not fit to cross the Bay of Biscay in weather conditions which were not abnormal for the month of November ».

« It follows that at the beginning of the voyage FRISO was not fit in condition or equipment to encounter the ordinary perils of the voyage ».

« FRISO was not seaworthy at the beginning of the voyage. If that unseaworthiness was solely due to the manner in which the cargo was loaded, with the result that it was able to shift substantially, it must follow that the failure to lash the cargo was a failure to exercise due diligence to make the ship seaworthy... ».

Les affrètements au voyage sont très souvent conclus aux conditions « *Free in/out Stowed* » (F.I.O.S.), c'est-à-dire que la mise à bord de la marchandise et son arrimage sont effectués par l'affréteur à ses frais, de même que le désarrimage et le déchargement.

Ces conditions n'exonèrent nullement le fréteur de son obligation de veiller à ce que l'arrimage ne présente pas de risques pour le navire et pour la vie de l'équipage, mais

³³⁶ « *THE FRISO* », (1980), 1 LL.L.Rep.470.

Traduction : « *Le défaut d'amarrage de la cargaison était un manquement dans l'exercice de la diligence convenable à rendre le navire navigable* ».

« *En vérité, la cause réelle du dommage et de la perte subie par les propriétaires de la cargaison ne fut pas le temps mais le fait que le FRISO a pris une gîte inhabituelle* ».

« *Le FRISO n'était pas apte à traverser le Golfe de Biscaye dans des conditions météorologiques qui n'étaient pas anormales pour le mois de novembre* ».

« *Il s'ensuit qu'au début du voyage, le FRISO ne se trouvait pas en état ou convenablement équipé pour affronter les périls ordinaires du voyage* ».

« *Le FRISO n'était pas navigable au début du voyage. Si cette innavigabilité était seulement due à la manière dont la marchandise était chargée, de sorte qu'elle pouvait se déplacer notablement, il s'ensuit nécessairement que le défaut d'arrimage de la cargaison était un manquement dans l'exercice de la diligence convenable à rendre le navire navigable* ».

l'exonèrent de sa responsabilité pour les dommages subis par la cargaison liés au chargement par l'affréteur.

SECTION 4. – La Cyber sécurité

Une cyber-attaque vise de manière offensive les systèmes informatiques et opérationnels des entreprises et des navires en vue de détruire leurs systèmes de données ou d'y accéder.

Il s'agit là d'une forme moderne de piraterie.

La Gazette de la Chambre Arbitrale de Paris publie dans son numéro 43, un article remarquable, consacré à la « *Cyber-sécurité et Transport Maritime* ». ³³⁷

Après avoir rappelé les différents guides édités en la matière ³³⁸ et fait référence, d'une part à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié fin 2016, relatif à la sécurité des navires et, d'autre part, à la Directive européenne 2016/1148 du 6 juillet 2016, l'auteur pose la question directement liée à la notion de « navire arrivé » en termes de navigabilité.

La question est posée en ce termes :

« Un navire dont le système informatique ou l'équipage contreviendrait aux exigences évoquées plus haut en matière de cyber-sécurité pourrait-il être considéré comme innavigable » ?

Sur le plan de la doctrine, la réponse paraît être positive, ainsi que l'indiquent dans leur traité (p.764) les Professeurs Bonassies et Scapel, dont l'auteur de l'article cite l'opinion, savoir, *“le problème (...) se posera de plus en plus, de la sécurité informatique (cyber-sécurité) du navire affrété. Un navire dont les systèmes informatiques ne sont pas protégés peut voir sa navigabilité contestée.”*

³³⁷ Article de Me.Sébastien Lootgieter [2017].

³³⁸ Guides édités par la Direction des Affaires Maritimes et l'Agence Nationale pour la Sécurité de Systèmes d'information qui sont : « *Cyber-sécurité – évaluer et protéger le navire* » [<http://goo.gl/OWmf2N>],

« *Guide des bonnes pratiques de sécurité à bord à bord* » [<http://goo.gl/KSprgG>],

« *Cyber-sécurité – renforcer la protection des systèmes industriels du navire* » [<http://goo.gl/yv5EN9>] .

Voir également le guide publié par le BIMCO en 2016 ; « *The Guidelines on Cyber Security On board Ships* » - A noter, par ailleurs, qu'il est question que l'OMI a l'intention d'intégrer la gestion des cyber risques dans le Code international de gestion de la sécurité à partir de 2021

Face à l'intensification des menaces de cyber-attaques sur l'activité maritime, l'OMI a communiqué en 2017 les « *directives sur la gestion des cyber-risques maritimes* » et a adopté la résolution MSC.428 (98) pour inviter les opérateurs maritimes, armateurs et autorités portuaires à intégrer le risque cybernétique dans les systèmes de sécurité.

Ces recommandations s'imposent depuis le 1^{er} janvier 2021.

Jusqu'à la fin de l'année 2020, la contrainte de l'intégration du risque cybernétique était simplement commerciale.

Il était par exemple recommandé aux parties d'intégrer à la charte-partie la clause de cyber-sécurité BIMCO 2019.³³⁹

Aux termes de cette clause, les parties s'obligeaient à notifier tout cyber-incident qui affectaient la réalisation des obligations contractuelles.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, le code ISM (*International Safety Management*) ainsi que la résolution précitée de l'OMI n°MSC.428(98), obligent les armateurs à évaluer le risque cybernétique et à prendre les mesures nécessaires dans toutes les fonctions de gestion de la sécurité.

Les navires sont désormais soumis à la vérification de l'intégration du risque cybernétique par les sociétés de classification, certaines ayant élaboré des classes « cyber ».

A défaut de validation par la classe, les navires courent le risque d'être immobilisés lors des contrôles par l'autorité du port.

Il s'agit d'une obligation de cyber-résistance dont le respect par les armateurs peut se révéler déterminant en matière d'assurance.

Ainsi, les P & I Clubs, chargés d'assurer la responsabilité civile des armateurs-fréteurs, peuvent décider de refuser la couverture « *des réclamations consécutives d'un cyber incident qui seraient dues à un niveau d'intégration insuffisant.* »³⁴⁰

Dorénavant, les navires doivent être munis d'un certificat de cyber-sécurité.

³³⁹ V. Annexe n° 3.

³⁴⁰ Eva FRAICHER, *La première réglementation globale en matière de gestion des cyber risques maritimes...*, EDHEC Business School, www.Affiches-parisiennes.com;

On peut se référer à l'arrêté précité 23 novembre 1987, dont la modification intervenue à la fin de l'année 2016 prévoit, en ce qui concerne la « *Délivrance des titres de sécurité* », que l'évaluation de sûreté devra prendre en compte « *la cartographie logicielle* » et la gestion des « *vulnérabilités système* ». ³⁴¹

On a constaté, entre autres, d'importantes cyber-attaques dans le domaine maritime, ayant eu pour cible :

l'armateur chinois COSCO (2018) ;
le chantier naval AUSTAL (2018) ;
le port de SAN DIEGO (2018) ;
le port de VANCOUVER (2018) ;
l'armateur américain CARNIVAL (2019) ;
la compagnie pétrolière PEMEX (2019) ;
l'armateur MSC (2020) ;
l'armateur CMA CGM (2020) ;
l'OMI (octobre 2020), etc.

CHAPITRE 3. - LA NAVIGABILITÉ ADMINISTRATIVE

Le fréteur doit munir le navire de tous les documents nécessaires au voyage. (« *The shipowners must provide the ship with all the necessary documents for the voyage.* »). ³⁴²

Pour que le navire soit considéré comme étant navigable sur le plan administratif il doit satisfaire, notamment, aux règles de sécurité de la navigation maritime et avoir à son bord les certificats de sécurité et de prévention de la pollution.

Doivent également se trouver à bord les documents relatifs à la planification du voyage concerné (*process of passage planning*), ainsi que les cartes maritimes appropriées et actualisées.

Un *process of passage planning* défectueux est de nature à rendre le navire innavigable.

³⁴¹ Article cité de Sébastien Lootgieter

³⁴² *Scrutton on Charterparties, op.cit.* p.82 s.; *Alfred C. Toepfer Schiffarts gesellschaft GmbH v. Tossa Marine Co. Ltd* [1984], 1 Lloyd's Rep.635. Jugé le navire apte au service, bien que ne possédant pas le « ITF Blue Certificate ou la ITF Blue Card » ni le certificat I.T.F. (International Transport Workers Federation). V, *également*, Sentence CAMP n° 1197 du 9 juillet 2012, DMF 754 : « *L'armateur est tenu avant et au début du voyage de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité, celle-ci ne se limitant pas aux aspects nautiques et techniques mais également aux aspects administratifs et réglementaires.* »

C'est ce qui a été décidé récemment par la *Court of Appeal EWCA* le 5 mars 2020 dans l'importante affaire « *The CMA CGM LIBRA* » évoquée *infra*.³⁴³ Cette décision a été confirmée par la *Supreme Court* le 18 novembre 2021.

La validité de ces certificats est vérifiée par l'autorité maritime du pavillon du navire qui, normalement, tient compte des conventions internationales applicables.

Le renouvellement des certificats est généralement subordonné aux résultats des inspections et visites régulières du navire, par les sociétés de classification.

Les documents que les navires doivent avoir à bord, notamment ceux qui pratiquent la navigation maritime internationale sous pavillon français³⁴⁴ sont relatifs à la sécurité ainsi qu'à la sûreté du navire. (**Section 1**).

Concernant particulièrement le statut de « navire arrivé » ce qui permet l'envoi de la *NOR*, on peut s'interroger sur l'incidence de l'éventuelle absence à bord du certificat de « *Free Pratique* ». (**Section 2**).

SECTION 1. – Titres de sécurité, certificat de prévention de la pollution et certificat de travail maritime

L'article L.5221-1 du Code des transports fait obligation aux navires battant pavillon français d'avoir à leur bord « les titres de navigation maritime et les titres de sécurité...ainsi que les autres documents nécessaires à sa conduite et à son exploitation... ».

Concernant les titres de navigation maritime, le rôle d'équipage est le document obligatoire délivré par l'administration des affaires maritimes aux navires qui pratiquent la navigation maritime et dont l'équipage est composé de marins professionnels.³⁴⁵

Ce document qui permet de contrôler le respect de la réglementation relative à la profession de marin et aux droits sociaux, indique le nombre et la composition de l'équipage à l'arrivée et au départ du navire.

³⁴³ *ALIZE 1954 v. ALLIANZ ELEMENTAR VERSICHERUNGS AG*, « *The CMA CGM LIBRA* », [2020] EWCA Civ 293, *DMF n°24 hors série*, page 81, n°93.

³⁴⁴ Article 1^{er}-13 du Décret n°84-810 du 30 août 1984 : « *Voyage international : tout voyage effectué par un navire dont les lieux de départ et de destination sont situés dans deux États différents* ».

³⁴⁵ Article L.5232-1 du Code des transports.

Les documents de bord liés à la sécurité et à la sûreté du navire figurent à l'article 3 du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Dans ce domaine, le droit français a intégré la convention S.O.L.A.S,³⁴⁶ le code ISPC et les documents liés à la sûreté du navire qui figurent au décret n°2007-937 du 15 mai 2007.³⁴⁷

Le 4 novembre 1993, l'O.M.I.³⁴⁸ a créé l'« *International Safety Management Code* » ou code I.S.M. qui a été intégré à la convention SOLAS. (chapitre IX).

Les objectifs du Code ISM sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vie humaines, et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.

Il établit une norme internationale de gestion pour la sécurité, l'exploitation et la prévention de la pollution.

C'est ce que précise le paragraphe 1. du Préambule de la version française du Code I.S.M. (en annexe n°10) :

« L'objet du présent code est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution ».

Le code ISM a de plus en plus d'influence sur la navigabilité.

L'article 10 du code, intitulé "*Maintien en état du navire et de son armement* », fait obligation aux armateurs de veiller au maintien de l'état de navigabilité du navire.

³⁴⁶ La convention SOLAS (*International Convention for the Safety of Life*) pour la sauvegarde de la vie humaine en mer « est le traité le plus important en matière de sécurité des navires. L'idée de son élaboration remonte à 1912, à la suite du naufrage du Titanic et a été adoptée en 1914 ...et entièrement refondue en 1974 » (www.lantenne.com).

³⁴⁷ « *International Ship and Port Safety* » (ISPS) : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, dont l'objectif est de garantir la sûreté des échanges maritimes, de prévenir et de lutter contre tous actes illicites de malveillance, de piraterie, de terrorisme à l'encontre du navire, de son équipage, mais aussi des installations portuaires. Code publié en France par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004.

³⁴⁸ L'Organisation Maritime Internationale

Dans l'affaire précitée « *CMA CGM LIBRA* », le porte conteneurs « *LIBRA* » s'est échoué en quittant le port de Xiamen en Chine où il avait chargé, et a demandé une assistance.

Une procédure d'avaries communes a été mise en place, mais certains intérêts cargaison se sont opposés à toute contribution, estimant que l'armateur-transporteur avait commis une faute, l'inavigabilité du navire était due au non respect de son obligation de faire diligence pour rendre et maintenir le navire navigable avant le voyage ou à son début.

Il s'est avéré que le « *passage planning* », destiné à permettre au navire de naviguer en toute sécurité sur le chenal d'accès au port était défectueux, ce qui était la cause de l'échouement.

La *Court of Appeal* jugea que le fait que le « *passage planning* » était inapproprié, document vital pour la sécurité de la navigation, «... *was sufficient to render the vessel unseaworthy at or before the commencement of the voyage* ».

Chaque armateur doit mettre en œuvre un système de sécurité, et si le résultat des visites et audits, à terre comme à bord, sont satisfaisants, un document de conformité de la gestion est délivré, précision étant faite que l'original de cette attestation doit être conservé à bord.³⁴⁹

Outre la Convention SOLAS et la prévention des cyber-attaques, d'autres conventions s'appliquent ou sont susceptibles de s'appliquer.

Ces conventions concernent divers domaines, tels la protection de l'environnement et de la sécurité des navires et de leurs équipages, ainsi notamment que de la formation de ceux-ci.

On citera les conventions suivantes :

MARPOL : International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, (1973, modifiée par Protocoles de 1978 et de 1997) ;

STCW : International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (dernière modification en 2010) ;

³⁴⁹ V. notamment : Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN – www.afcan.org).

COLREG : Convention of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972) ;

FAL : Convention on Facilitation of International Traffic (1965) ;

LL : International Convention on Load Lines (1966) ;

CSC : International Convention for Safe Containers, (1972) ;

LC : Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (1972 et Protocole de Londres en 1996) ;

BWM : International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, (2004) ;

TONNAGE : International Convention on Tonnage Measurement of Ships, (1969).

SECTION 2. – Certificat *Free Pratique* et « navire arrivé »

Les chartes-parties au voyage prévoient la démarche obligatoire de l'envoi ou de la remise par le fréteur de la *NOR* à l'affréteur ou à ses agents désignés, lorsqu'il considère que son navire est un « navire arrivé », prêt à tous égards y compris sur le plan administratif, à être mis à la disposition de l'affréteur.

On le sait, cette démarche est essentielle car elle déclenche le décompte du temps de planche.

La « *free pratique* » est la permission officielle des autorités sanitaires portuaires, délivrée au navire, l'autorisant à entrer et à séjourner au port, dès lors qu'il est admis qu'il n'y a pas de maladies contagieuses à bord, et que l'équipage peut débarquer, notamment pour participer à l'exécution des prestations de chargement/déchargement.

Il est fréquent que la *free pratique* soit considérée par les juridictions anglaises comme une simple formalité, et que dès lors, l'envoi la *NOR* et le début des opérations commerciales puissent intervenir avant que la permission des autorités sanitaires n'ait été notifiée au navire.³⁵⁰

³⁵⁰ « *The EAGLE VALENCIA* » - *AET Inc Ltd v. ARCADIA PETROLEUM Ltd* [2010], 2 Lloyd's Rep 257 [3].

La question est de savoir si la *free pratique* est une simple formalité ou si elle peut être considérée comme une condition suspensive.

Pour les juridictions, tout dépend des faits de chaque espèce et des clauses de la charte-partie concernée.

Il est évident que si les autorités sanitaires refusent de délivrer la *free pratique* en raison de l'existence de maladies contagieuses à bord, le navire sera déplacé et envoyé en quarantaine.

Il ne sera donc pas à la disposition de l'affréteur pour les opérations de chargement ou de déchargement.

En ce cas il ne peut continuer à être considéré comme étant un « navire arrivé ».

Ainsi, en l'absence de *free pratique*, le navire n'est que théoriquement à la disposition de l'affréteur et donc théoriquement un « navire arrivé », sauf si l'affréteur procède tout de même au chargement.³⁵¹

A défaut de stipulation spécifique à la charte-partie précisant que la *free pratique* doit avoir été obtenue avant que la *NOR* puisse être envoyée, les tribunaux anglais jugent que la *free pratique* est une formalité, car une condition suspensive ne peut être implicite.³⁵²

A contrario, dans l'affaire « *The APPOLON* », jugée par un tribunal arbitral à Londres,³⁵³ la charte-partie stipulait que la *NOR* pouvait être envoyée, que la *free pratique* soit obtenue ou non (clause WIFPON- *Werther in free pratique or not*).

Dans cette affaire, la *NOR* avait été adressée alors que la *free pratique* n'avait pas été notifiée.

L'on découvrit plus tard, que quatre membres de l'équipage n'étaient pas en possession de certificats valables relatifs à la vaccination contre la fièvre jaune, ce qui devait retarder la délivrance de la *free pratique* de 13 jours.

³⁵¹ *JOHN and JAMES WHITE v. THE STEAMSHIP WINCHERSTER Co*, [1886], 23 SLR 342.

³⁵² « *The PETR SCHMIDT* », *Galaxy Energy International Ltd v. Novorossiysk Co.*, [1997], 1 Lloyd's Rep.284.

³⁵³ London Arbitration 11/00 – 2000 545 LML 3, 28 septembre 2000.

Le tribunal arbitral a jugé que l'obtention de la *free pratique* n'était pas une simple formalité (« *pure formality* »), et que l'on ne pouvait déduire de l'insertion de la clause *WIFPON* la volonté des parties d'admettre que le navire n'avait pas à être réellement à disposition, prêt à charger, au moment où la *NOR* était adressée à l'affréteur.³⁵⁴

En conséquence, la présence d'une clause *WIFPON*, ne suffit pas toujours à libérer le fréteur de son obligation essentielle de mettre à la disposition de l'affréteur le navire réellement prêt lors de l'envoi de la *NOR*.

Face à une pandémie telle que celle du virus COVID-19, et sauf clause spécifique à la charte-partie, les parties auront à négocier pour décider à qui incombera, totalement ou partiellement, le temps d'immobilisation du navire, notamment en cas de mise en quarantaine.³⁵⁵

Ainsi que l'indique l'article de Ph.Buisson paru dans la Gazette de la CAMP n°6, traditionnellement les décisions qui conduisent à qualifier un port ou lieu sûr ou non se fondent sur des critères concernant la sécurité mais non la sûreté (« *Les clauses de sûreté maritime dans les chartes-parties* »)

Mais les autorités portuaires peuvent refuser l'accès du navire au port à titre de mesure de sûreté, lorsqu'elle ont des « raisons sérieuses de penser » que le fait que le navire ait fait escale dans un port contaminé qui n'applique pas les mesures de sûreté présente localement un danger

La solution de certaines situations occasionnées par des développements récents, notamment la COVID 19, nécessite une étroite collaboration entre les parties à défaut de clauses précises de la charte susceptibles de régler la situation.

³⁵⁴ « *The AUSTIN FRIARS* », *Armement Adolf Deppe v. John Robinson & Co.LTD* [1917], 2 K.B. 204 ; V.

³⁵⁵ V. par ex., « La clause relative aux maladies infectieuses ou contagieuses pour les parties à la charte-partie au voyage – 2015 » de la BIMCO (*Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage Charter Parties 2015*), clause qui est plutôt favorable aux armateurs-fréteurs ; V. Gaëte PIETTE, « *Un exemple de difficulté liée à la COVID-19* », Gazette de la CAMP, n° 54 (Hiver 2020).

Conclusion de la troisième partie

Le navire qui est mis à la disposition de l'affréteur, doit être conforme à la description qui en est faite par le fréteur à la charte-partie en considération de la nature de la marchandise à charger et, surtout, doit être d'une manière générale en bon état de navigabilité nautique, commerciale et administrative.

L'objectif de cette troisième partie sur la navigabilité du navire, est d'analyser l'obligation de résultat essentielle du fréteur, qui est de veiller avec une particulière diligence à la bonne navigabilité du navire, vu sa complexité, au cours de toute l'exécution des opérations prévues à la charte-partie.

Le défaut de présentation et de maintien du navire en bon état de navigabilité est susceptible de permettre à l'affréteur de décider la résolution de la charte-partie, notamment en application de la clause résolutoire (*cancelling clause*) lorsqu'elle figure au contrat.

CONCLUSION GENERALE

Au stade de la conclusion de cette étude, on observe qu'en matière d'affrètement au voyage, la liberté contractuelle n'est limitée que par le droit commun des contrats, la réglementation propre à l'affrètement a un caractère supplétif.³⁵⁶

Concernant la première phase de l'exécution de l'affrètement au voyage, objet de l'étude, cette caractéristique est particulièrement remarquable, car la liberté y est totale.

Tel n'est plus intégralement le cas des phases suivantes, lesquelles sont parfois sujettes, par exemple, à l'application de conventions internationales, notamment dans le domaine des relations avec des tiers ayants droit à la cargaison ou du régime des responsabilités.

Cette liberté s'explique, notamment, du fait que l'affrètement maritime est le produit d'une très longue pratique des parties contractantes et des courtiers qu'elles désignent pour les assister, suffisamment éclairées pour défendre leurs intérêts.

Une partie non négligeable de l'activité des opérateurs du commerce maritime est réglée par des comportements ayant acquis le caractère d'« usages maritimes », et on peut parler de *lex maritima*.

La charte-partie, convention d'affrètement, résulte essentiellement des discussions et des négociations libres entre professionnels.

Elles portent non seulement sur les termes essentiels (*main terms*) qui se trouvent généralement à la partie I des chartes-types, mais également sur les éventuelles modifications ou suppressions des termes standards qui figurent habituellement à la partie II.

Il arrive parfois, lorsque les parties ont déjà conclu précédemment un ou des affrètements ayant pour objet des voyages similaires, qu'elles insèrent à la charte-partie en cours de négociation la clause « *as per last* » qui vise certains termes déjà pratiqués et acceptés.

Cette pratique permet de réduire le temps des négociations et répond aux exigences commerciales, professionnelles ainsi que juridiques dans le domaine du droit des contrats, avec cependant une réserve de taille, celle de l'impossibilité de prévoir le

³⁵⁶ C.transport, art.L.5423-1. V. Régis Confraveux, *Affrètement Maritime*, Répertoire de droit commercial [2014] Dalloz

changement des circonstances de l'affrètement précédent, ce que souligne en ces termes un brillant praticien :

« ...les parties savent qu'elles ne peuvent coucher sur papier la totalité de ce qui peut se produire dans l'avenir ...l'Histoire n'est écrite nulle part à l'avance. »³⁵⁷

Les règles sont pour l'essentiel décidées par la jurisprudence, décisions reprises et commentées par la doctrine dans des recueils et des publications périodiques, comme par exemple en France le *Droit Maritime Français* (DMF) ou la *Gazette de la C.A.M.P.* et en Angleterre la *Lloyd's Law Reports* (Lloyd's Rep.) ou la *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (LMCLQ).

En droit maritime français, des principes législatifs concernant le droit des obligations peuvent s'appliquer.

Certains sont développés dans cette étude, tels *la bonne foi* à l'occasion de la négociation de la charte-partie (par exemple, l'indication par le fréteur de la position actuelle du navire, la *present position*) ou la possible résolution unilatérale du contrat, l'*Anticipatory breach of contract*, que peut décider l'affréteur lorsqu'il est certain qu'une obligation essentielle ne sera pas exécutée par le fréteur.³⁵⁸

On notera qu'en droit anglais les principes généraux ne sont pas reconnus, la préoccupation des tribunaux et des arbitres est le strict respect par les parties de la lettre du contrat, sans considération des circonstances qui ont été à l'origine des relations contractuelles, et pas davantage de l'accomplissement de celles-ci.

Les principales obligations des parties à l'affrètement au voyage sont analysées, parmi lesquelles on peut citer, en résumé, à la charge du fréteur :

- la description complète du navire ;
- l'indication de la position exacte du navire au moment de la négociation, et de l'état d'exécution des engagements de celui-ci en cours ;
- l'indication de la date estimée de la mise du navire à la disposition de l'affréteur au port par lui désigné ;

³⁵⁷ Patrick Simon, *La crise économique mondiale a-t-elle des effets en droit maritime ?* in *Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)* n°19, Printemps 2009.

³⁵⁸ Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 : article 1104 du Code civil concernant la *bonne foi*, et articles 1124 à 1230 du Code civil concernant la résolution du contrat.

- la présentation à l'affréteur du navire en tous points en état de navigabilité et prêt à effectuer les opérations prévues à la charte-partie, à la date convenue ;
- le début et le déroulement du voyage d'approche ;
- l'envoi à l'affréteur de la notice l'informant que le navire est prêt à être opéré,

et,

toujours en résumé, à la charge de l'affréteur, outre le chargement de la cargaison et le paiement du fret et d'éventuelles surestaries, qui ne font pas partie de la première phase de l'affrètement au voyage, objet de l'étude :

- désigner un ou des ports ou lieux sûrs, accessibles et ayant une profondeur en eau suffisante pour l'arrivée, l'accostage et le départ du navire ;
- désigner dans les délais et modalités prévus, en cas de pluralité de ports situés dans une zone géographique déterminée, l'ordre des ports où le navire devra se rendre ;
- dans la mesure du possible, veiller à la mise à disposition d'un poste à quai ;
- informer sans délai le fréteur, le cas échéant, de sa décision de mettre en œuvre la clause résolutoire de la charte-partie ;
- informer sans délai le fréteur d'une éventuelle décision de résilier le contrat pour les motifs exposés, à défaut par celui-ci d'exécuter l'obligation défaillante.

L'analyse de l'exécution de la première phase de l'affrètement au voyage, à la lumière des clauses les plus courantes des chartes-parties étudiées, conduit à suggérer la négociation de quelques clauses face à certaines situations, qui pourraient être susceptibles d'éviter certains litiges :

- Si la charte-partie prévoit plusieurs ports de chargement ou de déchargement situés dans une zone géographique déterminée, les parties devraient convenir d'une clause aux termes de laquelle l'affréteur devra désigner le premier port situé au début de la zone définie.

A défaut, et en cas de nécessité pour le navire de « revenir en arrière », un extra-fret serait convenu qui devrait couvrir les frais et le temps consacré à ce qui peut être assimilé à une déviation ;

- En cas de désignation de ports ou de lieux pouvant être exposés habituellement à des conditions atmosphériques particulières, telles de la forte houle, la clause de *laytime* devrait ajouter « *sea permitting* » en complément à « *weather permitting* ».
- Lorsque les parties souhaitent qualifier une obligation de « *condition* », il conviendrait que cela soit clairement précisé ;

- Lorsque le navire est en attente d'un poste à quai en raison d'une congestion du port, la clause « *time lost waiting for a berth* » devrait préciser « *to count as laytime* » ;
- Lorsque le navire est mis en quarantaine, en raison de la contamination du port, par exemple par la pandémie « COVID 19 », il devrait être convenu que le temps de la quarantaine ne comptera pas comme « *laytime* ».

En conclusion, le bon déroulement de l'affrètement au voyage, particulièrement de la première phase de son exécution, appelle une coopération des parties.

Le fréteur connaît les caractéristiques du navire, et l'affrèteur connaît la cargaison et les caractéristiques du port ou lieu qu'il désigne.

L'Etude n'aborde pas les problèmes concernant le décompte du temps de planche, pas davantage l'application d'éventuelles surestaries, du déroulement du voyage et des conditions de la cargaison à l'arrivée, telles des pertes et avaries, problèmes qui sont à l'origine de litiges habituellement soumis à l'arbitrage maritime, domaine qui n'entre pas dans son objet.

Jurisprudence citée

I. Jurisprudence française

1. Jurisprudence arbitrale

Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)

Sentence n°	Date	DMF	Page	Obs.
138	28/04/1975	1975/638	143	
253	27/12/1977	1978/575	80	
279	30/10/1978	1979/318	142	
326	11/01/1980	1980/442	28	
368	02/10/1980	1981/250	45	2 nd degré
357	06/05/1980	1980/695	135	
371	15/10/1980	1981/252	135	2 nd degré
379	22/12/1980	1981/574	44	2 nd degré
431	28/01/1982	1982/444	110	
503	26/08/1983	1984/246	135	
1063	27/05/2002	2003/170	174	
1197	09/07/2012	2014/754	179	
1253	21/12/2020		46	2 nd degré

2.Tribunaux de commerce

TCom.	Date	Publication	Page
Bordeaux	11 janvier 1963	D.63,616	172
Marseille	1 ^{er} juillet 1975	DMF 1976, 100	174

3.Cours d'appel

C.A.	Date	Publication	Page
Rouen	23 Janvier 1925	Dor Supp 4,205	161
Rouen	2 mars 1939	DMF 1939, 139	54
Rouen	5 février 1953	DMF 1953,497	88
Caen	25 avril 1959	DMF 1959, 486	74
Bordeaux	11 janvier 1963	D.63,616	172
Rennes	15 octobre 1973	DMF 1974,29	159
Rennes	15 octobre 1973	DMF 1974, 20	172

4.Cour de cassation

Chambre	Date	Publication	Page
Civile	9 avril 1833	<i>Sirey 1833.1.648</i>	159
Commerciale	11 avril 1870	<i>Sirey 1871,1,93</i>	172
Commerciale	17 mai 1892	<i>Autran VIII, 5</i>	172
	1 ^{er} août 1919	<i>Sirey 1920.1.207</i>	71
Civile	3 février 1926	<i>Dor Supp 4,241</i>	163

Commerciale	3 décembre 1974	<i>DMF 75,211 à 217</i>	159
Commerciale	20 mai 1997	N° 95-16-192 et 95-20-943	28
Civile	24 octobre 2000	N° 98-17.663	137
Commerciale	10 juillet 2007	N° 06-14.768	92
Commerciale	31 janvier 2012	N° 11-10.716	95
Commerciale	6 décembre 2016	N° 15-12.981	152
Commerciale	20 septembre 2020	N° 15-28598	30
Commerciale	12 novembre 2020	N° 18.23.479	157

II. Jurisprudence Anglaise (et U.S.A. : navire *ATHOS I*)

AFFAIRE	NAVIRE	Page
The ADOLF LEONHART [1986], <i>Lloyd's Rep.</i> 395	ADOLF LEONHART	105
AET Inc.Ltd v. ARCADIA PETROLEUM Ltd [2010], 2 <i>Lloyd's Rep</i> 257 [3]	EAGLE VALENCIA	183
ARMEMENT ADOLF DEPPE v. JOHN ROBINSON & Co.Ltd [1917], 2 <i>K.B.</i> 204	AUSTIN FRIARS	185
The APJ PRITI, [1987], 2 <i>Ll LRep.</i> 37	APJ PRITI	33
ALDEBARAN, COMPANIA MARITIMA S.A. v. AUSSENHANDEL A.G., [1976],2 <i>Lloyd's Rep.</i> 359	DARRAH	129
ANGLO-DANUBIAN TRANSPORT COMPANY Ltd v. MINISTRY of FOOD, [1949], 83 <i>LL.L.Rep.</i> 137		26
AKTIESELSKABET ERIKSEN & ANDERSEN's REDERI v. FOY MORGAN & Co., 25 <i>Ll.L Rep.</i> 442		50
ANDERS UTKILENS REDERI A/S v.O/YLOVISA STECEVORING Co., A/B [1976], <i>Ll.L.Rep.</i> 1		53
ATHAMAS (Owners) v. DIG VIJAY CEMENT [1963], <i>1.Ll.L. Resp.</i> 287	ATHAMAS	54
ASSOCIATED LEAD MANUFACTURERS, Ltd v. ELLERMAN & BUCKNALI STEAMSHIP Cy. Ltd, [1956], 2 <i>Ll.L Rep.</i> 167.	CITY of PORT of ELISABETH	74
ANGLO-SAXON PETROLEUM -v- ADAMASTOS SHIPPING Co., [1957], 2 <i>QB</i> 233		97
THE AGAMEMNON [1998], 1 <i>Lloyd's Rep.</i> 675	AGAMEMNON	107
ALFRED C. TOEPFER SCHIFFARTS GESELLSCHAFT GmbH v. TOSSA MARINE Co. Ltd [1984], 1 <i>Lloyd's Rep.</i> 635		179
ALIZE 1954 v. ALLIANZ ELEMENTAR VERSICHERUNGS AG, [2020], <i>EWCA Civ</i> 293	CMA CGM LIBRA	180
ARK SHIPPING Cy LLC v.SILVERBURN SHIPPING (IOM), [2019], <i>EWCA Civ.</i> 161	ARETIC	81
BOSTROM & SON v. DREYFUS & Co., 44 <i>Ll.L. Rep.</i> 136		54
BENH v. BUNESS, [1863], 3 <i>B&S.</i> 751 (in <i>Casebook on Shipping Law</i> , 1978, p.27)		83
BENTSEN v.TAYLOR, SONS & Co. [1893], 69 <i>L.T.</i> 487		79
The BALEARES [1963] <i>1Ll Rep.</i> 215	BALEARES	85-99

BLACKGOLD TRADING Ltd of MONROVIA v. ALMARE S.P.S. DI NAVIGAZIONE of GENOA [1981], 2 <i>Ll.L.Rep.</i> 433	ALMARE QUINTA ALMARE SECONDA	89
BRAGANZA v. BP SHIPPING Ltd [2015], UKSC 17		94
BURNARD & ALGER Ltd v. PLAYER & Co., <i>Ll.L.Rep.Digest</i> 1928-1931, 4,412		161
CITGO ASPHALT REFINING Co. v. FRESCATI SHIPPING Co. Ltd. [2020] https://tinyurl.com/urd6ud7 .	ATHOS I	34-35
COMPAGNIE ALGERIENNE de MEUNERIE v. KATANA SOCIETA di NAVIGAZIONE S.P.A.,(C.A.) [1960], 1 <i>Ll.L.Rep.</i> 132.	NIZETTI	98
CARGA DEL SUR COMPANIA NAVIERA S.A. v. ROSS T. SMITH & Co. Ltd, (Com.Ct) [1962], 2 <i>Lloyd's Rep.</i> 147	SEAFORT	112
CORP of INDIA v. NAVIERA LETASA [1976], 1 <i>Lloyd's Rep.</i> 132		136
CHEIK BOUTROS SELIM EL KHOURY & OTHERS v. CEYLON SHIPPING LINES Ltd, Q.B. (Comm.Court) [1967], 2 <i>Ll.L.Rep.</i> 224.	MADELEINE	141
CHRISTIE & VESEY Ltd v. HELVETIA N.V. [1960], Comm. Court, 1 <i>Ll.Rep.</i> 540		142
CSSA CHARTERING and SHIPPING SERVICES SA. v. MITSUI OSK LINES Ltd, [2018], <i>EWCA civ</i> 2413.	PACIFIC VOYAGER	145
THE CHRISTEL VINNEN, [1924], C.A. 19 <i>Ll.L. Rep.</i> 203, 272	CHRISTEL VINNEN	160
CARLTON STEAMSHIP Cy v. CASTLE MAIL Cy. [1897], 2 <i>Com.Cass.</i> 173		163
COMPANIA NAVIERA MAROPAN S.A. v. BOWATER's LLOYD PULP & PAPER MILLS Ltd, (CA) [1955], 1 <i>Ll.L Rep.</i> 349		51
DAHL v. NELSON, DONKIN & Co. [1881] 6 <i>App.Cas.</i> 38		71
DREYFUS & Co. -v- LAURO, [1938], 60 <i>Ll.L.Rep.</i> 94		87
THE DEMOCRITOS [1976], 2 <i>Lloyd's Rep.</i> 149	DEMOCRITOS	99-146
DARLING v. RAEBURN, [1907], 1 <i>K.B.</i> 846.		163
E.L.OLDENDORFF & Co. v. TRADAX EXPORT S.A , [1973], 2 <i>Lloyd's Rep.</i> 285.	JOHANNA OLDENDORFF	9
EVIA (n°2) [1982], 2 <i>Ll L.Rep.</i> 307	EVIA	33-63

EVERA S.A. COMMERCIAL v. NORTH SHIPPING Co. Ltd. [1956], <i>1 Ll.L.Rep.367</i> (Q.B.)	NORTH ANGLIA	97
EAST ASIATIC Co. v. TRONTO STEAMSHIP Co. [1915], <i>31 T.L.R. 543.</i>		72
The EUTONIA [1872], <i>26 L.T. 48</i>	EUTONIA	51
The EURASIAN DREAM [2002] <i>1 Lloyd's Rep.719</i>	EURASIAN DREAM	57
ELDER DEMPSEY & Co. Ltd v. PATERSON, ZOCHONIS & Co.Ltd, [1922], <i>2 Ll.L.Rep.69</i>		174
F.C. BRADLEY & SONS v. FEDERAL STEAM NAVIGATION [1926], <i>24 Ll.L.Rep.446</i>		57
FINNISH GOVERNMENT (Ministry of Food) -v- H.Ford & Co.Ltd, [1921], <i>6 Ll.L.Rep.188</i>		85
FEDERAL COMMERCE and NAVIGATION Co.Ltd v. TRADAX EXPORT S.A., [1977], <i>2 Lloyd's Rep. 301</i>	MARATHA ENVOY	104-108-116
The FJORDAAS, [1988], <i>1 Lloyd's Rep.336</i>	FJORDAAS	105
The FARRANDOC, [1967], <i>2 Loyd's Rep.276</i>	FARRANDOC	162
THE FRISO, [1980], <i>1 Ll.L.Rep.470.</i>	FRISO	176
G.W.GRACE & Co. Ltd v. GENERAL STEAMSHIP Co.Ltd, <i>83 Ll.L. Rep. 297</i>		54
GILBERT J. Mc CAUL & Co. Ltd. v. J.R. MOODIE & Co. Ltd, (Com. Ct) [1961], <i>1 Ll.L.Rep.308</i>	NORTH DEVON	112
<i>THE GEVALIA</i> [1925] <i>Comm.Cas.307</i>	GEVALIA	147
GILROY, SONS & Co. v. PRICE & Co., [1893], <i>1.C.56</i>		170
GALAXY ENERGY INTERNATIONAL Ltd v. NOVOROSSIIK Co., [1997], <i>1 Lloyd's Rep.284</i>	PETR SCHMIDT	107
THE HAPPY DAY [2002], <i>2 Lloyd's Rep.487</i> (CA)	HAPPY DAY	107
HONG KONG FIR SHIPPING Cy. v. KAWASAKI KISEN KAISHA Ltd. [1962], <i>2 QB26 Ll. Digest 1961-1965.</i>	HONG KONG FIR	75-152-162
INCA COMPANIA NAVIERA S.A. AND COMMERCIAL AND MARITIME ENTERPRISES EVENGHELOS P. NOMIKOS S.A. v. MOFINOL Inc. (Com. Ct) [1967], <i>2 Ll.L.Rep.338</i>	PRESIDENT BRAND	112
IONIAN NAVIGATION COMPANY Inc. v. ATLANTIC SHIPPING COMPANY S.A., <i>Q.B. (Comm. Ct.) [1970], 2 Lloyd's Rep. 482, et (C.A.) [1971], 1 Ll.L. Rep.215.</i>	LOUCAS N	126
INTERFOTO PICTURE LIBRARY v. STILETTO VISUAL PROGRAMMES Ltd [1987] EWCA Civ.6		95
JACKSON v. UNION MARITIME INSURANCE Co. [1874], L.R.10, 125		84

JOHS THODE -v-VDA. DE GIMENO Y Cia. S.L., (Com. Ct.) [1960], 2 <i>L.L.L.Rep.</i> 298, et (C.A.), [1961], 2 <i>L.L.L.Rep.</i> 138,	STEENDIEK	28-97
JOHN and JAMES WHITE v. The STEAMSHIP WINCHESTER Co, [1886] 23 <i>SLR</i> 342		184
The KANCHENJUNGA [1989], 1 <i>Ll. L Rep.</i> 354	KANCHENJUNGA	37
KRISTIANSANDS TANKREDERI A/S Others v. STANDARD TANKERS (BAHAMAS) Ltd, [1977], 2 <i>L.L. Rep.</i> 353 à 365-6	POLYGLORY	54-63
KODROS SHIPPING Co. v. CUBANA de FLETES, [1981], 2 <i>L.L.L.Rep.</i> 667	EVIA	33-54
KNUTSFORD SEAMSHIP Co. v. TILLMANS & Co. [1908], A.C. 406		71
The KYZCIKOS [1987], 1 <i>Lloyd's Rep.</i> 48.	KYZCIKOS	104
LEEDS SHIPPING COMPANY Ltd v. SOCIETE FRANCAISE BUNGE, (C.A.),[1958], Queen's Bench 2 <i>Lloyd's Rep.</i> 127 à 131	EASTERN CITY	38
LOUIS DREYFUS v. LAURO [1938] 60 <i>Lloyd's Rep.</i> 94.		99
LEONIS STEAMSHIP Co. Ltd. v. RANK LIMITED, [1908], 1 <i>KB</i> 499		108
LYON v. HELLS [1804], 5 <i>East</i> 428		170
MARHISENS REDERI A/S v. SMITH PARKINSTON & Co., 13 <i>L.L.L.Rep.</i> 212		80
MORRIS -v- LEVISON, <i>1C.P.D.</i> 155		88
MONROE BROS -v- RYAN, [1935], 51 <i>Ll.L.Rep.</i> 179		97-99-146
MINISTER of MATERIAL -v- WORLD STEAMSHIP Co., [1952], 1 <i>L.L.L.Rep.</i> 485		98
THE MEXICO [1990], 1 <i>Lloyd's Rep.</i> 507 (CA)	MEXICO	107
METALIMEX FOREIGN TRADE CORPORATION v. EUGENIE MARITIME Cy Ltd, (Com.Ct) [1962], 1 <i>Lloyd's Rep.</i> 378	ANGELOS LUSIS	112
METALS & ROPES COMPANY Ltd v. FILIA COMPANIA LIMITADA, [1966], <i>QB Com.Ct</i> , 2 <i>L.L.L.Rep.</i> 219	VASTRIC	124
METCALFE v. BRITANNIA IRON WORKS [1877], 2 <i>Q.B.D.</i> 423		69
MAREDELENTO COMPANIA NAVIERA S.A. v. BERGBAU HANDEL GmbH [1971], 1 <i>QB</i> 164..	MIHALIS ANGELOS	86

« THE MAKEDONIA», [1962], <i>All.E.R.614</i>	MAKEDONIA	165
<i>MAINTOP SHIPPING Cy. Ltd v. BULKINDO LINES PTE Ltd</i> (« The Mariniki ») [2003], <i>2 Lloyd's Rep.655</i>	MARINIKI	40
MOORE v. LUNN, [1922], <i>11 Ll.L. Rep. 276</i>		168
THE MAORI KING v. HUGUES, [1898], <i>2 Q.B. 550</i>		170
MONDE PETROLEUM S.A. v. ESTERN ZAGROS Ltd [2016], <i>EWHC 1472</i>		93
NAVALMAR UK LIMITED v. KALE MADE HAMMADEELER Ve Ticart AS, [2017], <i>1 Lloyd's Rep. 370</i>	ARUNDEL CASTEL	104-118
NELSON v. DUNDEE, [1907], <i>S.C.927</i>		88
NORTH RIVER FREIGHTERS Ltd v. H.E. PRESIDENT of INDIA, [1955], <i>2 Lloyd's Rep.668.</i>	RADNOR	123
NEIREIDE S.P.A. DI NAVIGAZIONE v. BULK OIL INTERNATIONAL Ltd, [1982], <i>1 LL.L. Rep.1</i>	LAURA PRIMA	105-132
NEA TYHI MARITIME Co. LTD v. COMPAGNIE GRAINIÈRE S.A., [1978], <i>Ll.L. Rep. 16.</i>	FENIX	133
NOEMIJULIA SS Co. v. MINISTER OF FOOD, [1951], <i>1 KB 223</i>		149
THE OCEAN VICTORY [2015], <i>EWCA Civ.16</i>	THE OCEAN VICTORY	61
THE PASS of LENY, <i>54 Ll.L.Rep.288</i>	PASS of LENY	53
PALACE SHIPPING Co.Ltd v.GANS STEAMSHIP LINE, [1914-15] <i>ALL.ER. Rep. 912</i>		49
The PORT RUSSEL [2013], <i>ENHC 490</i>	PORT RUSSEL	106
QUEENSLAND NATIONAL BANK Ltd. v. PENINSULAR and GISCHARG ORIENTAL STEAM NAVIGATION Co., [1898], <i>1 Q.B. 567.</i>		170
REARDON SMITH LINE Ltd v. AUSTRALIAN WHEAT BOARD, [1954], <i>2 LL.L. Rep.148, p.153</i>	HOUSTON CITY	52
REARDON SMTH LINE v. MINISTRY of AGRICULTURE, FISHERIES and FOOD (<i>The Vancouver Strike case</i>), [1963], <i>1 LL.L.Rep.12</i>		54-67
RENTON (G.H.) & Co. v. PALMYRA TRADING Co. of PANAMA [1957], <i>A.C.149</i>	CASPIANA	73
RIO TINTO v. SEED SHIPPING Co. [1926], <i>24 Ll.L.Rep.316.</i>	RIO TINTO	167
SANDAY & Co. v. KEIGHLEY,MAXSTED & Co. , <i>10 Ll.L.Rep.79</i>		85

SEATRADE GROUP N.V. v. HAKAN AGRO D.M.C.C. [2018], <i>EWHC 654</i> (Comm)	ACONCAGUA BAY	55-105
The SEA QUEEN [1988], <i>1 Lloyd's Rep.500</i>	SEA QUEEN	105
The SCACKLEFORD (1978), <i>2 Lloyd's Rep.154</i> (CA)	SCACKLEFORD	107
SHILIZZI v. DERRY [1855], <i>4 E. & B.873</i>		69
SOCIEDAD FINANCIERA de BIENES RAICES S.A. v. AGRIMPEX HUNGARIAN TRADING Cy. FOR AGRICULTURAL PRODUCTS, <i>H.L.[1960], 1 LL. L.Rep.623.</i>	AELLO	109
SHIPPING DEVELOPMENTS CORPORATION S.A. v. V/O SOJUZ-NEFTEXPORT, C.A. [1971], <i>1 Lloyd's Rep.506</i>	DELIAN SPIRIT	113
SHIPPING SERVICES S.A. v. MITSUI OSK LINES Ltd [2018], <i>EWCA Civ.2413</i>	PACIFIC VOYAGER	145
SPAR SHIPPING AS v.GRAND CHINA LOGISTICS HOLDING [2015], <i>EWHC 715</i>	SPAR SHIPING	81
STAG LINE Ltd v. BOARD OF TRADE, <i>C.A. LL.L. Rep.1-84</i>		132
SMITH -v- DART & SON [1884], <i>14 QBD 105; 54 L.J. Q.B.218</i>		136
SCUBRICK v. SALMOND [1765], <i>3 Burrows 1637</i>		143
STANDARD OIL Co. of NEW YORK v. CLANLINE STEAMERS Ltd. (H.L.), <i>17 Ll.L. Rep.120</i>		162
STEEL v. STATE LINE STEAMSHIP Co.		170
The STORK [1954], <i>2 Ll.L Rep.397</i>	STORK	37
TAGE BERGLUNG v. MONTORO SHIPPING CORPORATION [1968], <i>2 Lloyd's Rep.442</i>	DAGMAR	49
TRANSOCEANIC PETROLEUM CARRIERS v. COOK INDUSTRIES Inc., [1981], <i>2 Ll.L.Rep.272.</i>	MARY LOU	53-63
UNITRAMP v. GARNAC GRAIN Co. Inc. [1978] (Q.B.D.) <i>2L.L.L. Rep. 37, p.47. vol.1- [1979], 1 Lloyd's Rep.212</i>	HERMINE	52-66
UNIVERSAL CARGO CARRIER's CORPORATION v. CITATI, [1957], <i>2 LL.L. 191</i>		52

UNITED STATES SHIPPING BOARD v. STRICK & Co., [1926], <i>H.L. 24 LL.L. Rep 137</i>		132
ULLISES SHIPPING CORPORATION v. FAL SHIPPING Co.LTD [2006], <i>Llyod's Rep. Plus 99 (Q.B.D.-Commercial Court)</i> .	GREEK FIGHTER	40
VENIZELOS A.N.E. v. SOCIETE COMMERCIALE DE CEREALES ET FINANCIERE S.A., C.A. [1974], <i>ILL.L.Rep.554</i>	PROMETHEUS	114
THE VORTIGERN, (1895-1899) <i>ALL E.R. Rep.387.</i>	VORTIGERN	163
WALFORD v. MILES [1992], 2AC 128		93
WALLISS -v- PRATT, [1910], 2 <i>K.B.1012</i>		75
YAM SENG PTE Ltd v. INTERNATIONAL TRADE CORPORATION Ltd [2013], <i>EWHC 111</i>		94
ZIM ISRAEL NAVIGATION Co.Ltd v. TRADAX EXPORT S.A., Q.B.D. (Com.Court), [1970], 2 <i>LL.L.Rep.409</i>	TIMNA	27

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES, NOTES et ARTICLES

(D'une manière générale, par ordre de citation dans le texte)

Auteur	Ouvrage, notes ou articles	Edition
Bonassies – Scapel	<i>Traité de droit maritime</i>	L.G.D.J
Delebecque Ph.	« <i>L'affrètement-Liberté contractuelle</i> »	DMF n°591, page 262
Delebecque Ph.	<i>Droit maritime – Précis (2020)</i>	DALLOZ
H.Page	« <i>Arbitrage Paris/Londres : comparaison des procédures</i> »	GAZETTE de la CAMP – n°2 (Automne 2003)
Delebecque Ph.	« <i>Droit Continental vs. Common Law</i> »	GAZETTE de la CAMP – n°47 (Automne 2018)
CCI	<i>ICC Guide to Export/Import (Global Standard for International Trade)</i>	ICC Services – Publications Department – Paris
J.de Grandmaison	<i>Note (sur la désignation du port par l'affréteur)</i>	DMF 1959, 486 s.
R.Rodière	<i>Traité Général de droit maritime – T.I</i>	DALLOZ
Delebecque Ph.	« <i>La clause de safe port ou de safe berth. Une garantie omnibus ?</i> »	GAZETTE de la CAMP – n°52
J.Warot	« <i>La clause « aussi près que »...et les clauses de « Safe Port » et de « Safe Berth » dans les chate-parties</i> »	DMF 1960, 138-139 et Direzione-Redazione ed Aministracione/Genova
	<i>Staries et surestaries en droit anglais et droit comparé.</i>	Thèse de Doctorat de Spécialité en Droit Maritime, Aix 1980, p.108
G.Weiszberg	<i>Le raisonnement en Droit du Commerce International</i>	Thèse, Université de Panthéon-Assas (Paris II), 2003

René David Camille Jauffret-Spinosi Marie Gordon	<i>Les grands systèmes de droit contemporains</i>	Dalloz – Précis
Denis Mazeaud		Recueil DALLOZ 1995, p.230
H.Page	<i>Arbitrage maritime Paris/Londres : comparaison des procédures</i>	Gazette de la CAMP Automne 2003 – n° 2
Philippe Boisson	<i>Les clauses de sûreté maritime dans le cadre des C/P</i>	Gazette de la CAMP – n°6
Scrutton	<i>Scrutton on Charterparties and Bills of Lading</i>	Sweet & Maxwell London
La documentation française	<i>Le droit anglais des affaires</i>	Chaelesworth's Mercantile Law
J.Chitty	<i>Chitty on Contracts</i>	Sweet & Maxwell
Delebecque Ph.	« <i>Pour ou contre l'anticipatory breach of contract</i> »	GAZETTE de la CAMP – n°19 4-2009
P.Bonassies	« <i>Affrètements sous Charte-partie</i> »	DMF 1963.304
R.Achard	« <i>Affrètement au voyage Staries et Surestaries</i> »	Jcl. Transport Encyclopédie Fasc.1221 – mise à jour par le Prof. Ph. Delebecque.
Gilles Rougier	« <i>La NOR point de vue de l'armateur</i> »	GAZETTE de la CAMP – n°33
Steamship Mutual	« <i>Notice of Readiness-Voyage Charter</i> »	Steamshipmutual.com
BIMCO	<i>Laytime Definitions</i>	Special circular n°8 – 10 septembre 2013
Donald Davies	<i>The Arrived Ship Concept</i>	Lloyd's of London Press 1977
MAZEAU	<i>Leçons de Droit Civil (Tome II)</i>	LGDJ
Delebecque Ph.	« <i>Le droit de rupture unilatérale du contrat : genèse et nature</i> »	Droit et Patrimoine n° 126, p. 56 (mai 2004)
R.Rodière	<i>Le navire</i>	Dalloz 1980, p.24, n°16

E.Sola	« <i>La notion d'agrès et apparaux</i> » - Thèse 1974	Librairie Techniques
P.Simon	« <i>La crise économique mondiale a-t-elle des effets en droit maritime ?</i> »	Gazette de la CAMP – n°19
Régis Confraveux F. Diesse [1998]	<i>Affrètement Maritime</i> « <i>La notion de coopération dans le contrat</i> » Thèse Lille II	Répertoire de droit commercial [2014] Dalloz www.theses.fr
S.Lootgieter	« <i>Cyber-sécurité et Transport Maritime</i> »	Gazette de la CAMP – n°43 - 2017
Direction des Affaires Maritimes et Agence Nationale pour la Sécurité de Systèmes d'information	« Cyber-sécurité-évaluer et protéger le navire » « Guide des bonnes pratiques de sécurité à bord » « Cyber-sécurité – renforcer la protection des systèmes industriels du navire »	Guides http://goo.gl/OWmf2N http://goo.gl/kSprgG http://goo.gl/yv5EN9
	<i>Dictionary of Shipping and Shipbroking Terms</i>	Lloyd's of London Press Ltd.
	<i>Legal Dictionnary – English-French</i>	Editions de Navarre - Paris
Donald Davies	<i>Commencement of Laytime</i>	Lloyd's of London Press Ltd.
John Schofield	<i>Laytime and Demurrage</i>	Lloyd's of London Press Ltd.
Michael Summerskill	<i>Laytime</i>	Stevens & Sons Ltd/London
Carver	<i>Carriage of Goods by Sea</i>	British Shipping Laws London Stevens & Sons
INTERTANKO	<i>Guidance on Chartering Issues relating to Covid 19</i>	
UNCTAD	<i>Review of Maritime Transport 2020</i>	unctad.org

SITES INTERNET

Consultés

The Standard Club	www.standard-club.com
UK P&I (Thomas Miller)	www.thomasmiller.com
London P & I	www.londonpandi.com
Britannia Steamship P & I	Britanniapandi.com
Skuld P & I	www.skuld.com
Gard A/S P & I	www.gard.no
Swedish P & I	www.swedishclub.com
North of England P & I	www.nepia.com
The American P & I	www.american-club.com
Charterers P & I	www.themecogroup.co.uk
Shipowners P & I	www.shipownersclub.com
Japan P & I	www.piclub.or.jp
France P & I	www.francepandi.com
International Group of P & I Clubs	www.igpandi.org
The Maritime Mutual	Maritime-mutual.com
The Maritime Advocate in Line	Themaritimeadvocate.com
Norton Rose Fullbright LLP	www.nortonrosefullbright.com
Reed Smith	www.reedsmith.com
Hill Dickinson (Shipping Case Digest)	www.hilldickinson.com
Essex Court Chambers	www.essexcourt.com
Quadrant Chambers	www.quadrantchambers.com

Watson Farley & Williams	www.wfw.com
Holman Fenwick William – HFW (Shipping Law Bulletin)	www.hfw.com bulletin
Ince (rejoint par le department maritime de Bentleys, Stokes and Lowless)	www.incegd.com
Admiralty Solicitors Group	www.admiraltysolicitorsgroup.com
BIMCO	www.bimco-org
Bloomberg Law	www.bloomberglaw.com
Clifford Chance Maritime Review	www.worldcat.org www.cliffordchance.com
Clyde and Co. LLP	www.clydeandco.com
RR & Co, London Maritime Solicitors	www.rrco.uk
Jackson Parton Solicitors (Shipping-London)	www.jacksonparton.com
British Maritime Law Association	www.bmla.org.uk
Wikborg Rein LLP	www.wr.no
Nautilus International Mills and Co. Solicitors	www.nautilusint..org
Winter Scott LLP	www.winterscott.co.uk
Lax & Co. LLP	www.laxlaw.co.uk
HCO Legal	Hco.legal
M Taher & Co. Solicitors	www.mtaher.com
Mays Brown, Solicitors	Maysbrown.com
BDM Law LLP	Bdmlawllp.com
Lexology	editor@lexology.com
TinyURL	Tinyurl.com
Association Française des Capitaines de Navires	www.afcan.org

Chambre Arbitrale Maritime de Paris	www.arbitrage-maritime.org
London Maritime Arbitrators Association (LMAA)	www.maritimelondon.com
Lloyd's Shipping and Trade Law	www.shippingandtradelaw.com
Lloyd's Maritime Law Newsletter	www.lmln.com
Marine-Offshore.Bureau Veritas	Marine- offshore.bureauveritas.com
Lloyd's List Intelligence – Law	www.lloyd'slistintelligence.com
Digest - Lloyd's List Law Reports	Catalog-hathitrust.org
Journal l'Antenne – Les transports au quotidien, et les guides Annuels “Le fret maritime pratique” et le guide pratique “Incoterms”	www.lantenne.com
Fiches d'orientation Dalloz (affrètement maritime)	www.dalloz.fr
Portail de la Direction générale des Douanes et droits indirects	www.doaune.gouv.fr
Douane Magazine	www.douanemagazine.fr
Académie de Marine	academiedemarine.com
Unidroit	www.unidroit.org
France Bleu – L'actualité en direct	www.francebleu.fr
Liste des membres de l'International Group of P&I Clubs	www.atlas-mag.net
List of case studies	https://charterpartycases.com

TABLE DES MATIERES

Introduction	8
PREMIERE PARTIE	
LA MISE À DISPOSITION DU NAVIRE	20
Chapitre 1. – Le port ou lieu de chargement où le navire doit être présenté	23
Section 1. – La désignation par l’affréteur des ports ou lieux de chargement	24
§ 1. – <i>Le port désigné à la charte-partie</i>	25
§ 2. – <i>Les clauses « port as ordered »</i>	27
§ 3. – <i>Le fréteur et la désignation du port par l’affréteur</i>	33
Section 2. - Les clauses “Safe port”, “Safe berth”, “Always accessible et Always afloat”	38
§ 1. – <i>Circonstances qui ne rendent pas “unsafe” le port ou lieu désigné</i>	49
§ 2. – <i>Circonstances qui rendent « unsafe » le port ou lieu désigné</i>	51
§ 3. - <i>Les clauses « always accessible » et « always afloat »</i>	55
§ 4. - <i>Effets de la pandémie « Covid-19 » sur l’exécution de l’affrètement au voyage</i>	56
Section 3. - La clause « So near thereto as she can safely get »	66
§ 1. – <i>L’empêchement doit être de longue durée</i>	67
§ 2. – <i>Le port ou lieu le plus proche</i>	72
Chapitre 2 – L’indication de la position actuelle du navire	75
Section 1. – La position actuelle du navire au moment de la conclusion du contrat d’affrètement	81
§ 1. – <i>Les obligations du fréteur</i>	81
§ 2. – <i>Les conséquences pouvant découler d’une indication inexacte de la position actuelle du navire</i>	82
Section 2. – Les indications « expected ready to load » et « estimated time of arrival ».	84
§ 1. - <i>La détermination de la date de mise à disposition du navire, prêt à charger</i>	85
§ 2. – <i>La signification du terme « environ » (about) lorsqu’il précède l’indication de la date prêt à charger (ERL)</i>	87
§ 3. – <i>La notice « Estimated time of arrival (E.T.A)</i>	91
§ 4. – <i>L’exigence de bonne foi</i>	91
Chapitre 3. - Le voyage d’approche	96
Section 1. – Les obligations du fréteur	96
Section 2. – L’indication « Expected ready to load (ERL) » et l’obligation de célérité («due diligence »)	98

Conclusion de la première partie.....	100
--	------------

DEUXIÈME PARTIE

L'ARRIVÉE du NAVIRE	101
----------------------------------	------------

Chapitre 1. – Les éléments permettant de déclarer le « navire arrivé »	102
---	------------

Section 1. – L'arrivée physique du navire.....	103
---	------------

§ 1. - <i>Arrivée du navire au lieu désigné à la charte-partie.....</i>	103
---	-----

§ 2. - <i>Le navire doit être prêt en tous points, matériellement apte à charger la cargaison.....</i>	105
--	-----

§ 3.- <i>La notice prêt à être opéré (Notice of Readiness – N.O.R.).....</i>	106
--	-----

Section 2. – L'arrivée du navire sur le plan juridique.....	108
--	------------

§ 1. – <i>La jurisprudence « The Johanna Oldendorff ».....</i>	108
--	-----

§ 2. – <i>Les conséquences du refus par l'affréteur d'accepter la notice d'arrivée ...</i>	121
--	-----

Section 3. – Le navire arrivé et la clause « Time lost waiting for berth »	122
---	------------

Chapitre 2 – La date limite de présentation du navire à l'affréteur...	135
---	------------

Section 1. – « Cancelling date » et « Cancelling clause ».....	137
---	------------

Section 2. – La mise en œuvre de la « Cancelling clause ».....	140
---	------------

Section 3. – Moment où l'option peut être exercée.....	147
---	------------

§ 1. – <i>Le navire doit être arrivé.....</i>	147
---	-----

§ 2. – <i>Le navire doit être physiquement prêt à charger.....</i>	148
--	-----

§ 3. – <i>Le moment où l'option peut ou doit être exercée.....</i>	149
--	-----

§ 4. – <i>La rupture unilatérale anticipée de la Charte-partie (« Anticipatory breach of contract »).....</i>	150
---	-----

Section 4. – Les clauses de résiliation des chartes-parties autres que la « Cancelling clause ».....	153
---	------------

Conclusion de la deuxième partie.....	154
--	------------

TROISIÈME PARTIE
LA MISE À DISPOSITION D'UN NAVIRE EN BON ÉTAT DE NAVIGABILITÉ 155

Chapitre 1. – La navigabilité nautique	159
Section 1. – L'étanchéité et la solidité de la coque.....	159
Section 2. – Les moteurs.....	161
Section 3. - L'approvisionnement en soutes.....	163
Section 4. – Les agrès et appareils – équipements	166
Section 5. – L'équipage	167
Chapitre 2. – La navigabilité commerciale	169
Section 1. – Obligation objective	170
Section 2. – Obligation subjective : la « <i>due diligence</i> »	173
Section 3.- Navigabilité et arrimage	173
Section 4. – La Cyber sécurité	177
Chapitre 3. – La navigabilité administrative	179
Section 1. – Titres de sécurité, certificat de prévention de la pollution et certificat de travail maritime	180
Section 2. – Certificat <i>Free Pratique</i> et « navire arrivé »	183
Conclusion de la troisième partie	186
Conclusion générale	187
*	
Jurisprudence française citée	191
Jurisprudence anglaise citée	194
BIBLIOGRAPHIE	201
SITES INTERNET	204
TABLE DES MATIERES	207
GLOSSAIRE	211

ANNEXES :

N° 01 – VOYLAYRULES 93 et traduction.....	214
N° 02 – EXEMPLE D’UN FORMULAIRE de <i>NOTICE of READINESS</i>.....	227
N° 03 – BIMCO - CYBER SECURITY CLAUSE 2019.....	228
N° 04 – BIMCO – ICE CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES.....	230
N° 05 – BIMCO – STRIKE CLAUSE.....	232
N° 06 – BIMCO – INFECTIOUS OR CONTAGIOUS DISEASES CLAUSE 2015..	233
N° 07 – BIMCO – WAR RISKS CLAUSE FOR VOYAGE C/P 2013.....	236
N° 08 – INCOTERMS MARITIMES 2020.....	240
N° 09 – Hong Kong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd (1962) EWCA Civ 7.....	242
N° 10 – CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SECURITE DE L’EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION (<i>Code ISM</i>).....	243
N° 11 – BIMCO Just in Time Arrival Clause for Voyage Charter Parties 2021 (<i>J.I.T.</i>).....	256

GLOSSAIRE

AAAA – always afloat, always accessible

Abt – about

AGW – all going well

Ballast – weight taken on board by a ship other than cargo for stability purposes when empty or for making the ship lower in the water (ballast is usually sea water)

BEAM – The maximum breadth

BENDS – both ends (i.e. load and discharge ports)

BIMCO – Baltic and International Maritime Council

B/L – bill of lading (document signed by the carrier, which acts as a receipt and evidence of title to the cargo)

BN – booking note (sometimes issued as a contract for a simple voyage)

BT – berth terms

Bunkers – name given for the fuels used to propel a vessel

CBM – cubic meters

CFR (or C&F) – cost and freight (incoterm: port of destination, main carriage paid)

CHOPT – charterers option

CHTRS - Charterers

CIF – cost, insurance and freight (incoterm: port of destination, main carriage and insurance paid)

CIP – carriage and insurance paid (incoterm: place of destination, main carriage and insurance paid)

COA – contract of affreightment – a contract (charter party) for a specific number of voyages

COP – custom of (the) port

CP (or C/P) – charter party

DAP – delivered at place (incoterm: place of destination)

DEM – demurrage

DES – despatch

DDFRT – dead freight

DOC – document of compliance (under ISM code see below)

DOCUMENTARY CREDIT – The basis of international trade by means of which payment is made against surrender of specified documents.

DNV – Det Norske Veritas (Norwegian classification society/standard)

DRAFT – depth to which a ship is immersed in water

DUNNAGE – materials, often timber or matting, placed among cargo for separation and increased stability or to protect the tank tops

DWAT or DWT – Dead Weight – the weight of the cargo, stores, bunkers, water.

ETA – estimated time of arrival

ETB – estimated time of berthing

ETC -estimated time of completion

ETD -estimated time of departure

ETS -estimated time of sailing

Expload – expected to load

EXW – Ex Works (incoterm: place of delivery, usually the seller's premises, main carriage unpaid)

FHEX – Fridays & holidays excluded

FHINC – Fridays & holidays included

FILO – free in/liner out

FIO – free in/out – the ship owner does not incur the loading and discharging costs
FIOS – free in/out and stowed. As per FIO but owner also free to stowage expenses
FIOST – free in/out, stowed and trimmed but can also mean: free in/out and spout trimmed
FIOT – free in/out and trimmed
FOB – Free on board – a conventional port-to-port INCOTERM term of sale.
FREIGHT – The amount of money payable for the carriage of goods. Sometimes erroneously used to describe the goods which are more correctly described as « cargo » in marine transportation.

GR (or Georot) – geographical rotation
GRT – gross registered tonnage
GSB – good and safe berth
GSP – good and safe port

HA – hatch
H and M – hull and machinery
HO – holds (compartment below deck for cargo)

IACS – International Association of Classification Societies
IMO – International Maritime Organisation
ITF – international transport workers federation (crew trade union)
ISM – international safety management

LAYCAN (also L/C) – laydays and cancelling dates
LAYTIME – time at charterers disposal for the purpose of loading &/or discharging
LMAA – London Maritime Arbitrators Association
LOC – letter of credit
LS (or LSUM) – lumpsum freight for example
LTS – laytime saved (laytime)

NAABSA – not always afloat but safely aground
NK – **Nippon Kaiji Kyokai** (Japanese classification Society/standard)
NOR – notice of readiness
NYPE – new york produce exchange

OWS – owners

P&I – protection & indemnity (insurance)
PICO – port in charterer's option

SB – safe berth
SP – safe port
SHINC or SC – Sundays & holidays included
SHEX or SX – Sundays & holidays excluded
SMC – safety management certificate (under ISM code see above)
SSHEX (or SATSHEX) – Saturdays, Sundays & holidays excluded
SSHINC (or SATSHINC) – Saturdays, Sundays & holidays included

TBN – to be named or to be nominated or to be narrowed

WCCON – whether customs cleared or not
WECON – whether entered customs or not
WIBON – whether in berth or not

WIFPON – whether in free pratique or not

WIPON – whether in port or not

WP – weather permitting

WWD – weather working day

C

ANNEXE N°1

VOYLAYRULES 93 et traduction

Issued jointly by BIMCO, CMI, FONASBA and INTERCARGO.E 1.10

The interpretations of words and phrases used in a charter party, as set out below, and the corresponding initials if customarily used, shall apply when expressly incorporated in the charter party, wholly or partly, save only to the extent that they are inconsistent with any express provision of it.

When the word "charter party" is used, it shall be understood to extend to any form of contract of carriage or affreightment including contracts evidenced by bills of lading.

LIST OF RULES

"PORT"

"BERTH"

"REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE"

"LAYTIME"

"PER HATCH PER DAY"

"PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY (WHD)

"DAY"

"CLEAR DAYS"

"HOLIDAY"

"WORKING DAY" (WD)

"RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS"

"WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHERWORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS"

"WEATHER PERMITTING" (WP)

"EXCEPTED" or "EXCLUDED"

"UNLESS SOONER COMMENCED"

"UNLESS USED » (UU)

"TO AVERAGE LAYTIME"

"REVERSIBLE LAYTIME"

"NOTICE OF READINESS" (NOR)

"IN WRITING"

"TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "ASLAYTIME"

"WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH"

"VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE"

"DEMURRAGE"

"DESPATCH MONEY" or "DESPATCH"

"DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or "ON (ALL) LAYTIME SAVED"

"DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS)

"STRIKE"

RULES

"PORT" shall mean an area, within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. If the word "PORT" is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

"BERTH" shall mean the specific place within a port where the vessel is to load or discharge. If the word "BERTH" is not used, but the specific place is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

"REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" shall mean that the charterer undertakes that an available loading or discharging berth be provided to the vessel on her arrival at the port which she can reach safely without delay in the absence of an abnormal occurrence.

"LAYTIME" shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight.

"PER HATCH PER DAY" shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per hatch by the number of the vessel's hatches.

Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Quantity of cargo}}{\text{Daily rate X Number of Hatches}} = \text{Days}$$

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

"PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" (WHD) shall mean that the laytime is to be calculated by dividing (A), the quantity of cargo in the hold with the largest quantity, by (B), the result of multiplying the agreed daily rate per working or workable hatch by the number of hatches serving that hold.

Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Largest Quantity in one Hold}}{\text{Daily Rate per Hatch X Number of hatches serving that Hold.}} = \text{Days}$$

Each pair of parallel twin hatches shall count as one hatch. Nevertheless, a hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

"DAY" shall mean a period of twenty-four consecutive hours running from 0000 hours to 2400 hours. Any part of a day shall be counted pro rata.

"CLEAR DAYS" shall mean consecutive days commencing at 0000 hours on the day following that on which a notice is given and ending at 2400 hours on the last of the number of days stipulated.

"HOLIDAY" shall mean a day other than the normal weekly day(s) of rest, or part thereof, when by local law or practice the relevant work during what would otherwise be ordinary working hours is not normally carried out.

"WORKING DAYS" (WD) shall mean days not expressly excluded from laytime

"RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS" shall mean days which follow one immediately after the other.

"WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS" shall mean a working day of 24 consecutive hours except for any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel or would have prevented it, had work been in progress.

"WEATHER PERMITTING" (WP) shall mean that any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel shall not count as laytime.

"EXCEPTED" or "EXCLUDED" shall mean that the days specified do not count as laytime even if loading or discharging is carried out on them.

"UNLESS SOONER COMMENCED" shall mean that if laytime has not commenced but loading or discharging is carried out, time used shall count against laytime.

"UNLESS USED" (UU) shall mean that if laytime has commenced but loading or discharging is carried out during periods excepted from it, such time shall count.

"TO AVERAGE LAYTIME" shall mean that separate calculations are to be made for loading and discharging and that any time saved in one operation is to be set off against any excess time used in the other.

"REVERSIBLE LAYTIME" shall mean an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations.

"NOTICE OF READINESS" (NOR) shall mean the notice to charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter party that the vessel has arrived at the port or berth, as the case may be, and is ready to load or discharge.

"IN WRITING" shall mean any visibly expressed form of reproducing words; the medium of transmission shall include electronic communications such as radio communications and telecommunications.

"TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME" shall mean that if no loading or discharging berth is available and the vessel is unable to tender notice of readiness at the waiting-place then any time lost to the vessel shall count as if laytime were running, or as time on demurrage if laytime has expired. Such time shall cease to count once the berth becomes available. When the vessel reaches a place where she is able to tender notice of readiness laytime or time on demurrage shall resume after such tender and, in respect of laytime, on expiry of any notice time provided in the charter party.

"WHETHER IN BERTH OR NOT" (WIBON) or "BERTH OR NO BERTH" shall mean that if no loading or discharging berth is available on her arrival the vessel, on reaching any usual waiting -place at or off the port, shall be entitled to tender notice of readiness from it and laytime shall commence in accordance with the charter party. Laytime or time on demurrage shall cease to count once the berth becomes available and shall resume when the vessel is ready to load or discharge at the berth.

"VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE" and/or "HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE" shall mean that the completion of these formalities shall not be a condition precedent to tendering notice of readiness, but any time lost by reason of delay in the vessel's completion of either of these formalities shall not count as laytime or time on demurrage.

"DEMURRAGE" shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the vessel beyond the laytime, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to laytime exceptions.

"DESPATCH MONEY" or **"DESPATCH"** shall mean an agreed amount payable by the owner if the vessel completes loading or discharging before the laytime has expired.

"DESPATCH ON (ALL) WORKING TIME SAVED" (WTS) or **"ON (ALL) LAYTIME SAVED"** shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime excluding any periods excepted from the laytime.

"DESPATCH ON ALL TIME SAVED" (ATS) shall mean that despatch money shall be payable for the time from the completion of loading or discharging to the expiry of the laytime including periods excepted from the laytime.

"STRIKE" shall mean a concerted industrial action by workmen causing a complete stoppage of their work which directly interferes with the working of the vessel. Refusal to work overtime, go slow or working to rule and comparable actions not causing a complete stoppage shall not be considered a strike. A strike shall be understood to exclude its consequences when it has ended, such as congestion in the port or effects upon the means of transportation bringing or taking the cargo to or from the port.

TRADUCTION

REGLES D'INTERPRETATION DES STATUTS SOUS CHARTE-PARTIE AU VOYAGE, DE 1993

émises conjointement par BIMCO, CMI, FONASBA et INTERCARGO

Préambule

Les interprétations des termes et phrases utilisés dans une charte-partie, comme exposées ci-après et les abréviations usuelles correspondantes s'appliquent lorsqu'elles sont expressément incorporées en tout ou partie dans la charte-partie, sous réserve qu'elles n'en contredisent pas une disposition expresse.

Lorsque le terme « charte-partie » est utilisé, il doit être entendu comme s'appliquant à toute forme de contrat de transport ou d'affrètement, y compris les contrats établis par un connaissance.

Liste des règles

« PORT »

« POSTE »

« ACCESSIBLE A SON ARRIVEE » OU « TOUJOURS ACCESSIBLE »

« STARIES »

« PAR PANNEAU PAR JOUR »

« PAR PANNEAU TRAVAILLE PAR JOUR » OU « PAR PANNEAU TRAVAILLEPAR JOUR »

« JOUR »

« JOURS FRANCS »

« JOUR FERIE »

« JOUR OUVRE »

« JOURS COURANTS » OU « JOURS CONSECUTIFS »

« JOUR OUVRE DE TEMPS TRAVAILLE » OU « JOUR OUVRE DE 24 HEURES DE TEMPS TRAVAILLE » OU

« JOUR OUVRE DE 24 HEURES CONSECUTIVES DE TEMPS TRAVAILLE »

« TEMPS PERMETTANT »

« EXCEPTE » OU « EXCLU »

« SAUF SI COMMENCE PLUS TOT »

« SAUF SI UTILISE »

« COMPENSER LES STARIES »

« STARIES REVERSIBLES »

« AVIS DE MISE A DISPOSITION »

« PAR ECRIT »

« TEMPS PERDU DANS L'ATTENTE D'UN POSTE COMPTANT COMME TEMPS DE CHARGEMENT OU DE DECHARGEMENT » OU

« COMME STARIES »

« NAVIRE A POSTE OU NON » OU « POSTE OU NON »

« NAVIRE AYANT REÇU LA LIBRE PRATIQUE » ET/OU

« AYANT ETE ENTRE EN DOUANE. »

« SURESTARIES »

« PRIME DE CELERITE » OU

« DESPATCH »

« PRIME DE CELERITE SUR (TOUT) LE TEMPS OUVRE ECONOMISE » OU « SUR (TOUTES) LES STARIES ECONOMISEES »

« PRIME DE CELERITE SUR TOUT LE TEMPSECONOMISE »

« GREVE »

REGLES

« PORT » signifie une zone dans laquelle les navires chargent ou déchargent des marchandises à un poste, un mouillage, une bouée ou un autre lieu similaire, et englobe aussi les lieux habituels où les navires attendent leur tour ou reçoivent l'ordre d'attendre leur tour ou y sont contraints, quelle que soit la distance entre ceux-ci et le port. Si le terme « PORT » n'est pas employé, mais que le port est (ou doit être) identifié par son nom, cette définition reste applicable.

« POSTE » signifie l'endroit spécifique dans un port où le navire doit charger ou décharger. Si le mot « POSTE » n'est pas employé mais que l'endroit spécifique est (ou doit être) identifié par son nom, cette définition reste applicable.

« ACCESSIBLE A SON ARRIVEE » ou « TOUJOURS ACCESSIBLE » signifie que l'affréteur s'engage à ce qu'un poste de chargement ou de déchargement disponible soit mis à la disposition du navire à son arrivée au port, qui doit pouvoir être atteint en sécurité et sans retard en l'absence d'évènement anormal.

« STARIES » signifie la période de temps convenue entre les parties durant laquelle le fréteur doit mettre et maintenir le navire à disposition pour le chargement ou le déchargement sans paiement de fret supplémentaire.

« PAR PANNEAU PAR JOUR » signifie que les staries doivent être calculées en divisant (A), la quantité de marchandises, par (B), le produit de la cadence journalière convenue par panneau par le nombre de panneaux du navire.

Ainsi :

$$\text{Staries} = \frac{\text{Quantité de marchandises}}{\text{Cadence journalière}} \times \text{Nombre de panneaux}$$

Chaque paire de panneaux jumelés parallèles comptera pour un panneau. Toutefois, un panneau apte à être travaillé par deux équipes simultanément comptera pour deux panneaux.

« PAR PANNEAU TRAVAILLE PAR JOUR » ou « PAR PANNEAU TRAVAILLABLE PAR JOUR » signifie que les staries doivent être calculées en divisant (A), la quantité de marchandises dans la cale la plus chargée, par (B), le produit de la cadence journalière convenue par panneau travaillé ou travaillable par le nombre de panneaux servant cette cale.

Ainsi :

$$\text{Staries} = \frac{\text{Quantité dans la cale la plus chargée}}{\text{par panneau} \times \text{Nombre de panneaux utilisés pour cette cale}} = \text{Jours Cadence journalière}$$

Chaque paire de panneaux jumelés parallèles compte pour un panneau. Toutefois un panneau apte à être travaillé par deux équipes simultanément comptera pour deux panneaux.

« JOUR » signifie une durée de 24 heures consécutives courant de 0 heure à 24 heures. Toute partie de jour sera comptée à proportion.

JOURS FRANCS » signifie des jours consécutifs commençant à 0 heure le jour suivant celui où une notification est faite et se terminant à 24 heures au dernier des jours dont le nombre a été stipulé.

« JOUR FERIE » signifie un jour ou une partie de jour, en dehors des périodes de repos hebdomadaire normales, où, selon la loi ou la coutume locale, le travail concerné durant ce qui aurait constitué des heures ordinaires de travail, n'est pas normalement effectué.

« JOURS OUVRES » signifie les jours qui ne sont pas expressément exclus des staries.

« JOURS COURANTS » ou JOURS CONSECUTIFS » signifie des jours qui se succèdent sans interruption.

« JOUR OUVRE DE TEMPS TRAVAILLABLE », ou « JOUR OUVRE DE 24 HEURES DE TEMPS TRAVAILLABLE » ou « JOUR OUVRE DE 24 HEURES CONSECUTIVES DE TEMPS TRAVAILLABLE » signifie un jour ouvré de 24 heures consécutives à l'exclusion de toute période durant laquelle les conditions météorologiques empêchent le chargement ou le déchargement du navire ou l'auraient empêché si les opérations avaient été en cours.

« TEMPS PERMETTANT » signifie que toute période durant laquelle les conditions météorologiques empêchent le chargement ou le déchargement du navire ne compte pas comme staries.

« EXCEPTE » ou « EXCLU » signifie que les jours indiqués ne comptent pas comme staries même si le chargement ou le déchargement est effectué pendant ces jours.

« SAUF SI COMMENCE PLUS TOT » signifie que si le chargement ou le déchargement est effectué alors que les staries n'ont pas commencé, le temps utilisé compte comme staries.

« SAUF SI UTILISE » signifie que si le chargement ou le déchargement est effectué pendant des périodes exclues des staries, alors que les staries ont commencé, le temps utilisé compte comme staries.

« COMPENSER LES STARIES » signifie que des calculs distincts doivent être faits pour le chargement et le déchargement et que tout temps économisé dans une de ces opérations doit être déduit de tout dépassement du temps alloué dans l'autre.

« STARIES REVERSIBLES » signifie qu'une option est donnée à l'affréteur d'ajouter le temps alloué pour le chargement et le déchargement. Lorsque l'option est exercée, l'effet est le même que si une durée globale était spécifiée pour couvrir les deux opérations.

« AVIS DE MISE A DISPOSITION » signifie l'avis donné à l'affréteur, au chargeur, au réceptionnaire ou une autre personne comme requis par la

charte-partie, que le navire est arrivé au port ou au poste, selon le cas, et qu'il est prêt à charger ou décharger.

« PAR ECRIT » signifie toute forme de reproduction de mots exprimée visiblement ; le mode de transmission peut inclure les moyens électroniques telles que les communications radio et les télécommunications.

« TEMPS PERDU DANS L'ATTENTE D'UN POSTE COMPTANT POUR UN TEMPS DE CHARGEMENT OU DE DECHARGEMENT » ou « COMME STARIES » signifie que si aucun poste de chargement ou de déchargement n'est disponible et que le navire ne peut pas remettre l'avis de mise à disposition depuis son lieu d'attente, tout temps perdu pour le navire compte comme si les staries couraient ou comme surestaries si les staries sont épuisées. Ce temps cesse de compter dès que le poste est disponible.

Lorsque le navire atteint un lieu où il peut remettre l'avis de mise à disposition du navire, les staries ou les surestaries reprennent leur cours après cette remise, et dans le cas des staries, à l'issue de toute franchise de temps prévue dans la charte- partie.

« NAVIRE A POSTE OU NON » ou « POSTE OU NON » signifie que lorsqu'aucun poste de chargement ou de déchargement n'est disponible à son arrivée, le navire, dès qu'il atteint un lieu d'attente habituel au port ou hors du port, y est en droit de remettre l'avis de mise à disposition et les staries commencent conformément à la charte-partie. Les staries ou les surestaries cessent de courir dès que le poste devient disponible et reprennent leur cours lorsque le navire y est prêt à charger ou à décharger.

« NAVIRE AYANT RECU LA LIBRE PRATIQUE » et/ou « NAVIRE AYANT ETE ENTRE EN DOUANE » signifie que l'accomplissement de ces formalités n'est pas une condition préalable à la remise de l'avis de mise à disposition, mais que tout le temps perdu en raison du retard du navire dans l'accomplissement de l'une de ces formalités ne compte pas comme staries ou comme surestaries.

« SURESTARIES » signifie une somme contractuelle payable au fréteur en raison du retard causé au navire au-delà des staries dont le fréteur n'est pas responsable. Les surestaries ne sont pas sujettes aux exceptions applicables aux staries.

« PRIME DE CELERITE » ou « DESPATCH » signifie une somme contractuelle payable par le fréteur si le navire achève le chargement ou le déchargement avant que les staries n'aient expiré.

« PRIME DE CELERITE SUR (TOUT) LE TEMPS OUVRE ECONOMISE ou « SUR (TOUTES) LES STARIES ECONOMISEES » signifie qu'une prime de célérité est due pour le temps compris entre la fin du chargement ou du déchargement et l'expiration des staries, à l'exception des périodes exclues des staries.

« PRIME DE CELERITE SUR TOUT LE TEMPS ECONOMISE » signifie qu'une prime de célérité est due pour le temps compris entre la fin du

chargement ou du déchargement et l'expiration des staries, y compris les périodes exclues des staries.

« GREVE » signifie un mouvement social concerté de personnels causant un arrêt complet de leur travail lequel interfère directement avec les opérations du navire.

Le refus de travailler en heures supplémentaires, la grève perlée ou le travail à la norme et toutes actions similaires qui ne causent pas un arrêt complet ne sont pas considérées comme une grève.

Une grève s'entendra comme excluant ses conséquences lorsqu'elle a pris fin, telles que l'encombrement du port, ou les effets sur les moyens d'acheminement des marchandises vers le port ou à partir du port.

ANNEXE N° 2

EXEMPLE D'UN FORMULAIRE de NOTICE of READINESS

Notice of Readiness

Attention: (Charterers), (Shippers/Receivers), (Port Agent)

This is to notify that M.V. (insert ship name), under my command, arrives at (Point A) at (1800LT on 19/Aug/2010) and she has been in all respects ready to (Load/discharge) (insert cargo quantity) MT of (insert cargo name) as per the governing charter party.

This notice will be without prejudice to the effect of other notices of readiness I tendered previously for the captioned voyage.

Please notify all parties concerned and take immediate action for the arrangement of (loading/discharging) in due.

Yours faithfully, Capt. (master's name) Master ofMV (ship's name)

ANNEXE N° 3

BIMCO - CYBER SECURITY CLAUSE 2019

In this Clause the following terms shall mean:

“Cyber Security Incident” is the loss or unauthorised destruction, alteration, disclosure of, access to, or control of a Digital Environment.

“Cyber Security” is technologies, processes, procedures and controls that are designed to protect Digital Environments from Cyber Security Incidents.

“Digital Environment” is information technology systems, operational technology systems, networks, internet-enabled applications or devices and the data contained within such systems.

(a) Each Party shall:

(i) implement appropriate Cyber Security measures and systems and otherwise use reasonable endeavours to maintain its Cyber Security;

(ii) have in place appropriate plans and procedures to allow it to respond efficiently and effectively to a Cyber Security Incident; and

(iii) regularly review its Cyber Security arrangements to verify its application in practice and maintain and keep records evidencing the same.

(b) Each Party shall use reasonable endeavours to ensure that any third party providing services on its behalf in connection with this Contract complies with the terms of subclause (a)(i)-(iii).

(c) If a Party becomes aware of a Cyber Security Incident which affects or is likely to affect either Party’s Cyber Security, it shall promptly notify the other Party.

(i) If the Cyber Security Incident is within the Digital Environment of one of the Parties, that Party shall:

(1) promptly take all steps reasonably necessary to mitigate and/or resolve the Cyber Security Incident; and

(2) as soon as reasonably practicable, but no later than 12 hours after the original notification, provide the other Party with details of how it may be

contacted and any information it may have which may assist the other Party in mitigating and/or preventing any effects of the Cyber Security Incident.

(ii) Each Party shall share with the other Party any information that subsequently becomes available to it which may assist the other Party in mitigating and/or preventing any effects of the Cyber Security Incident.

(d) Each Party's liability for a breach or series of breaches of this Clause shall never exceed a total of USD _____ (or if left blank, USD 100,000), unless same is proved to have resulted solely from the gross negligence or wilful misconduct of such Party.

ANNEXE N° 4

BIMCO – ICE CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES 2005

The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers.

(a) Port of Loading

(i) If at any time after setting out on the approach voyage the Vessel's passage is impeded by ice, or if on arrival the loading port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof and request them to nominate a safe and accessible alternative port.

If the Charterers fail within 48 running hours, Sundays and holidays included, to make such nomination or agree to reckon laytime as if the port named in the contract were accessible or declare that they cancel the Charter Party, the Owners shall have the option of cancelling the Charter Party. In the event of cancellation by either party, the Charterers shall compensate the Owners for all proven loss of earnings under this Charter Party.

(ii) If at any loading port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo loaded on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to any port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage, to complete with cargo for the Owners' account.*

(b) Port of Discharge

(i) If the voyage to the discharging port is impeded by ice, or if on arrival the discharging port is inaccessible by reason of ice, the Master or Owners shall notify the Charterers thereof. In such case, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the port is accessible against paying compensation in an amount equivalent to the rate of demurrage or of ordering the Vessel to a safe and accessible alternative port.

If the Charterers fail to make such declaration within 48 running hours, Sundays and holidays included, of the Master or Owners having given notice to the Charterers, the Master may proceed without further notice to the nearest safe and accessible port and there discharge the cargo.

(ii) If at any discharging port the Master considers that there is a danger of the Vessel being frozen in, and provided that the Master or Owners immediately notify the

Charterers thereof, the Vessel may leave with cargo remaining on board and proceed to the nearest safe and ice free place and there await the Charterers' nomination of a safe and accessible alternative port within 24 running hours, Sundays and holidays excluded, of the Master's or Owners' notification. If the Charterers fail to nominate such alternative port, the vessel may proceed to the nearest safe and accessible port and there discharge the remaining cargo.

(iii) On delivery of the cargo other than at the port(s) named in the contract, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if discharge had been at the original port(s) of destination, except that if the distance of the substituted port(s) exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port(s) shall be increased proportionately.

* Note: In trades where the terms and conditions of the charter party are not incorporated into the bill(s) of lading, such bill(s) must contain an express statement permitting the vessel to complete with cargo at alternative port(s), whether or not on the customary route for the chartered voyage.

ANNEXE N° 5

BIMCO – STRIKE CLAUSE

(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lockouts preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

ANNEXE N° 6

BIMCO – INFECTIOUS OR CONTAGIOUS DISEASES CLAUSE 2015

(a) For the purposes of this Clause, the words:

“Disease” means a highly infectious or contagious disease that is seriously harmful to humans.

“Affected Area” means any port or place where there is a risk of exposure to the Vessel, crew or other persons on board to the Disease and/or to a risk of quarantine or other restrictions being imposed in connection with the Disease.

(b) The Vessel shall not be obliged to proceed to or continue to or remain at any place which, in the reasonable judgement of the Master/Owners, becomes an Affected Area after the date of this Charter Party

(c) In accordance with Sub-clause (b):

(i) at any time before loading commences, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this contract of carriage or may refuse to perform such part of it as will require the Vessel to enter or remain at an Affected Area;

(ii) if loading has commenced, the Owners may notify the Charterers that the Vessel will leave with or without cargo on board, provided always that if the Charter Party provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, the Owners shall first request the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading and discharging and may only cancel this Charter Party or leave the loading port if the Charterers fail to nominate such alternative safe port within forty-eight (48) hours of receipt of notice of such request. If part cargo has been loaded, the Vessel may complete with cargo for the Owners’ account at any other port or ports whether or not on the customary route for the chartered voyage.

(d) If prior to or after arrival and in accordance with Sub-clause (b) the discharging port is determined to be in an Affected Area, the Owners may request the Charterers to nominate an alternative safe port which lies within the Charter Party range.

If the Charterers fail to make such nomination within forty-eight (48) hours of receipt of the Owners' request, the Owners may discharge the cargo, or such cargo remaining on board if discharging has not been completed, at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the contract of carriage.

If discharge takes place at any port other than the loading port or at a port that lies outside the range of ports in the Charter Party, the Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge, to receive full freight as if the cargo had been carried to the discharging port and, if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route. The Owners shall have a lien on the cargo for such extra expenses and freight.

(e) The Owners shall not be obliged to sign, and the Charterers shall not allow or authorise the signing of, bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage for any Affected Area.

(f) If, notwithstanding Sub-clauses (b) to (e), the Vessel does proceed to or continue to or remain at an Affected Area:

(i) The Owners shall notify the Charterers of their decision but the Owners shall not be deemed to have waived any of their rights under this Charter Party.

(ii) The Owners shall endeavour to take such reasonable measures in relation to the Disease as may from time to time be recommended by the World Health Organisation.

(iii) Any additional costs, expenses or liabilities whatsoever arising out of the Vessel visiting or having visited an Affected Area, including but not limited to screening, cleaning, fumigating and/or quarantining the Vessel and its crew, shall be for the Charterers' account and any time lost shall count as laytime or time on demurrage.

(g) The Vessel shall have liberty to comply with all orders, directions, recommendations or advice of competent authorities and/or the Flag State of the Vessel in respect of arrival, routes, ports of call, destinations, discharge of cargo, delivery or in any other respect whatsoever relating to issues arising as a result of the Vessel being or having been ordered to an Affected Area.

(h) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of this Charter Party, this Clause shall prevail to the extent of such conflict, but no further.

(i) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.

(j) The Charterers shall procure that this Clause shall be incorporated into all bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party.

ANNEXE N° 7

BIMCO – WAR RISKS CLAUSE FOR VOYAGE C/P 2013

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

War, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.

(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(e) (i) The Owners may effect War Risks insurance in respect of the Vessel and any additional insurances that Owners reasonably require in connection with War Risks and the premiums therefor shall be for their account.

(ii) If, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Charter Party, the Vessel proceeds to or through any area or areas exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterers shall further reimburse the

Owners for the actual additional premiums paid from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas. The Owners shall leave the area or areas as soon as possible after completion of discharge.

(iii) All payments arising under this Sub-clause (e) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices.

(f) The Vessel shall have liberty:

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognised or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;

(v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures;

(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(g) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (f) which are

made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.

(h) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (f) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

ANNEXE N° 8

INCOTERMS MARITIMES 2020

Les 4 Incoterms[®] sont dits « maritimes » car sont destinés à être utilisés lorsque le vendeur place les marchandises à bord (ou dans le cas du FAS, à proximité) d'un navire, dans un port maritime ou fluvial. C'est à cet endroit que le vendeur est réputé avoir livré les marchandises à l'acheteur.

En pratique, les Incoterms[®] maritimes sont réservés au transport de marchandises en vrac et au transport maritime conventionnel, l'acheminement en conteneurs étant spécifiquement régi par les Incoterms[®] multimodaux.

Les Incoterms[®] FAS et FOB

- **FAS** – Free Alongside Ship (franco le long du navire)

Les frais (et risques) sont transférés à l'acheteur lorsque les marchandises sont **placées le long du navire** (par exemple sur un quai) au port d'expédition désigné.

L'acheteur supporte ainsi tous les coûts relatifs aux marchandises à partir du moment où elles ont été livrées (chargement, transport maritime et déchargement du navire).

- **FOB** – Free On Board (franco à bord du navire)

Le transfert des frais (et des risques) intervient dès que les marchandises sont **chargées à bord du navire** désigné par l'acheteur, au port d'embarquement convenu.

Ainsi, à la différence du FAS, le chargement du navire incombe au vendeur.

Les Incoterms[®] CFR et CIF

- **CFR** – Cost and Freight (coût et fret)

Tout comme les règles C multimodales, le transfert de risques et de frais est dissocié. Les risques sont transférés à l'acheteur au port de départ lorsque les marchandises sont livrées à bord du navire, alors que les coûts sont supportés par le vendeur, en vertu du contrat de transport, jusqu'à l'arrivée des marchandises au port de destination convenu, **déchargement non compris**.

Ainsi, par principe, les coûts de déchargement du navire incombent à l'acheteur, de même que les frais de manutention qui en découlent, excepté lorsque le contrat de transport en dispose autrement.

- **CIF** – Cost Insurance and Freight (coût, assurance et fret)

Équivalent du CIP multimodal, le CIF maritime s'en distingue par le niveau de couverture d'assurance exigée, plus limitée que la couverture tous risques du CIP.

Néanmoins, l'assurance doit couvrir au minimum le prix de la marchandise majoré de 10 %.

ANNEXE N° 9

Hong Kong Fir Shipping Ltd v Kisen Kaisha Ltd (1962) EWCA Civ 7

Construction of contractual terms as ‘conditions’ and repudiatory breach of contract

Facts

Ship owners let the vessel, Hongkong fir, to charterers for a period of 24 months. Clause 1 of the contract obliged the owners to deliver a “seaworthy” vessel and Clause 3 further obliged them to maintain the vessel’s seaworthiness and good condition. Upon initial delivery, the vessel’s machinery was described to be in ‘reasonably good condition,’ yet required constant maintenance due to its age.

The vessel owner’s chief engineer was inefficient and incompetent, and the vessel suffered numerous breakdowns and delays. The charterer’s repudiated the contract, alleging a breach of the obligations to deliver and maintain a seaworthy vessel.

Issue

The questions arose as to (1) whether the seaworthiness obligation constituted a ‘condition’ of contract, the breach of which entitles the party to repudiate; and (2) whether the breach caused delays of a sufficient degree so as to entitle the charterer to treat the contract as repudiated.

Held

Firstly, the Court held that in order to construe whether a contractual clause constitutes a condition precedent, the breach of which permits repudiation, or an innominate term, the breach of which permits damages, depends on a holistic assessment of the contract’s surrounding circumstances in determining the intention of the parties in their treatment of the clause.

On the facts, the Court held that the seaworthiness and maintenance clause was not viewed as so fundamental so as to amount to a condition of the contract, but rather constitutes a term allowing damages.

Secondly, the Court held that an innocent party cannot treat the contract as repudiated due to delays, however significant, if the breach falls short of a frustration of the contract rendering performance impossible.

On the facts, the delays, albeit serious and repeated, did not amount to a frustration of contract that entitled repudiation of the contract, but merely a breach allowing for damages

ANNEXE N° 10

CODE INTERNATIONAL DE GESTION POUR LA SECURITE DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PREVENTION DE LA POLLUTION (Code ISM)

Décret n°98-1132 du 9 décembre 1998

PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA GESTION DE LA SECURITE ET DE LA PREVENTION DE LA POLLUTION TABLE DES MATIERES

Préambule PARTIE A – MISE EN OEUVRE

1. Généralités
- 1.1 Définitions
- 1.2 Objectifs
- 1.3 Application
- 1.4 Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité
2. Politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement
3. Responsabilités et autorité de la compagnie
4. Personne(s) désignée(s)
5. Responsabilités et autorité du capitaine
6. Ressources et personnel
7. Etablissement de plans pour les opérations à bord
8. Préparation aux situations d'urgence
9. Notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux
10. Maintien en état du navire et de son armement
11. Documents
12. Vérification, examen et évaluation effectués par la compagnie

PARTIE B – CERTIFICATION ET VERIFICATION

13. Certificat. vérification et contrôle
14. Certification provisoire
15. Vérification
16. Modèles de certificats _____

PREAMBULE

1. L'objet du présent code est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution.
2. L'assemblée a adopté la résolution A.443(XI) par laquelle elle a invité tous les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour protéger le capitaine du navire

dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.

3. L'assemblée a aussi adopté la résolution A.680(17) dans laquelle elle reconnaissait qu'il était nécessaire que la gestion soit structurée de manière satisfaisante pour que le personnel navigant puisse assurer et maintenir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

4. Etant donné qu'il n'existe pas deux compagnies de navigation, ni deux armateurs identiques et que les navires sont exploités dans des conditions très diverses, le code est fondé sur des principes et des objectifs généraux.

5. Le code est formulé en termes généraux afin qu'il soit largement appliqué. Il est évident qu'aux différents niveaux de la gestion, que ce soit à terre ou en mer, des niveaux différents de connaissance des éléments décrits seront requis.

6. La pierre angulaire d'une bonne gestion de la sécurité est l'engagement au plus haut niveau de la direction. Lorsqu'il s'agit de sécurité et de prévention de la pollution, ce sont l'engagement, la compétence, les attitudes et la motivation des personnes individuelles à tous les niveaux qui déterminent le résultat final.

PARTIE A – MISE EN OEUVRE

1. GENERALITES

1.1. Définitions Ces définitions s'appliquent à la fois à la partie A et à la partie B du présent Code.

1.1.1. "Code international de gestion de la sécurité" (ISM) désigne le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, tel qu'adopté par l'Assemblée et tel qu'il pourra être modifié par l'organisation.

1.1.2. "Compagnie" désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code.

1.1.3. "Administration" désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

1.1.4. "Système de gestion de la sécurité" désigne un système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

- 1.1.5. "Document de conformité" désigne un document délivré à une compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent code.
- 1.1.6. "Certificat de gestion de la sécurité" désigne un document délivré à un navire pour attester que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.
- 1.1.7. "Preuve objective" désigne tout renseignement, document ou exposé des faits, quantitatif ou qualitatif, ayant trait à la sécurité ou à l'existence et à l'application d'un élément du système de gestion de la sécurité, qui se fonde sur des constatations, des mesures ou des essais et qui peut être vérifié.
- 1.1.8. "Constatation" désigne un exposé des faits établi lors d'un audit de la gestion de la sécurité et étayé par des preuves objectives.
- 1.1.9. "Défaut de conformité" désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu'une prescription spécifiée n'a pas été observée.
- 1.1.10. "Défaut de conformité majeur" désigne une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l'environnement et qui exige des mesures correctives immédiates, et inclut la non-application effective et systématique d'une prescription du présent Code.
- 1.1.11. "Date anniversaire" désigne le jour et le mois de l'année correspondant à la date d'expiration du certificat pertinent.
- 1.1.12. "Convention" désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

1.2. Objectifs

1.2.1. Les objectifs du Code sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels.

1.2.2. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité devraient notamment être les suivants : (1) offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger ;

(2) établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés ;
et

(3) améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment préparer ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

1.2.3. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir :

(1) que les règles et règlements obligatoires sont observés et (2) que les recueils de règles, codes, directives et normes applicables, recommandés par l'Organisation, les Administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime sont pris en considération.

Application Les prescriptions du présent Code peuvent être appliquées à tous les navires.

1.4. Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité Chaque compagnie devrait établir, mettre en oeuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques suivantes :

1.4.1. une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;

1.4.2. des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement, conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'Etat du pavillon, pertinentes ;

1.4.3. une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre ;

1.4.4. des procédures de notification des accidents et du non-respect des dispositions du présent code ;

1.4.5. des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence ;

et

1.4.6. des procédures d'audit interne et de maîtrise de la gestion.

2. POLITIQUE EN MATIERE DE SECURITE ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

2.1. La compagnie devrait établir une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement qui décrive comment les objectifs énoncés au paragraphe 1.2 seront réalisés.

2.2. La compagnie devrait veiller à ce que cette politique soit appliquée à tous les niveaux de l'organisation, tant à bord des navires qu'à terre.

3. RESPONSABILITE ET AUTORITE DE LA COMPAGNIE

3.1. Si la responsabilité de l'exploitation du navire incombe à une entité autre que le propriétaire de ce navire, ce dernier doit faire parvenir à l'administration le nom complet et les détails de cette entité.

3.2. La compagnie devrait définir et établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations réciproques de l'ensemble du personnel chargé de la gestion, de l'exécution et de la vérification des activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution ou ayant une incidence sur celles-ci.

3.3. La compagnie doit veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis pour que la ou les personnes désignées puissent s'acquitter de leurs tâches.

4. PERSONNE(S) DESIGNEE(S)

Pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon qu'il convient de désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction.

La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire, liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin.

5. RESPONSABILITES ET AUTORITE DU CAPITAINE

5.1. La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de :

5.1.1. mettre en oeuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;

5.1.2. encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique ;

5.1.3. donner les ordres et les consignes appropriées d'une manière claire et simple ;

5.1.4. vérifier qu'il est satisfait aux spécifications ;

5.1.5. passer en revue le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre.

5.2. La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.

6. RESSOURCES ET PERSONNEL

6.1. La compagnie devrait s'assurer que le capitaine :

6.1.1. a les qualifications requises pour commander le navire ;

6.1.2. connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie ;
et

6.1.3. bénéficie de tout l'appui nécessaire pour s'acquitter en toute sécurité de ses tâches.

6.2. La compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique requise conformément aux prescriptions internationales et nationales pertinentes.

6.3. La compagnie devrait établir des procédures pour garantir que le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement reçoivent la formation nécessaire à l'exécution de leurs tâches. Les consignes qu'il est essentiel de donner avant l'appareillage devraient être identifiées, établies par écrit et transmises.

6.4. La compagnie devrait veiller à ce que l'ensemble du personnel intervenant dans le système de gestion de la sécurité de la compagnie comprenne de manière satisfaisante les règles, règlements, recueils de règles, codes et directives pertinents.

6.5. La compagnie devrait établir et maintenir des procédures permettant d'identifier la formation éventuellement nécessaire pour la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité et veiller à ce qu'une telle formation soit dispensée à l'ensemble du personnel concerné.

6.6. La compagnie devrait élaborer des procédures garantissant que le personnel du navire reçoive les renseignements appropriés sur le système de gestion de la sécurité dans une ou plusieurs langue(s) de travail qu'il comprenne.

6.7. La compagnie devrait veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux dans le cadre de leurs fonctions liées au système de gestion de la sécurité.

7. ETABLISSEMENT DE PLANS POUR LES OPERATIONS A BORD

La compagnie devrait définir les procédures à suivre pour l'établissement de plans et de consignes, y compris de listes de contrôle, s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord concernant la sécurité du navire et la prévention de la pollution. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié.

8. PREPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

8.1. La compagnie devrait établir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre pour y faire face.

8.2. La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence.

8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.

9. NOTIFICATION ET ANALYSE DES IRREGULARITES, DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS POTENTIELLEMENT DANGEREUX

9.1. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des procédures garantissant que les irrégularités, les accidents et les incidents potentiellement dangereux sont signalés à la compagnie et qu'ils font l'objet d'une enquête et d'une analyse, l'objectif étant de renforcer la sécurité et la prévention de la pollution.

9.2. La compagnie devrait établir des procédures pour l'application de mesures correctives.

10. MAINTIEN EN ETAT DU NAVIRE ET DE SON ARMEMENT

10.1. La compagnie devrait mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie. 10.2. Pour satisfaire ces prescriptions, la compagnie devrait veiller à ce que :

10.2.1. des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés ;

10.2.2. toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue ;

10.2.3. les mesures correctives appropriées soient prises ;
et que,

10.2.4. ces activités soient consignées dans un registre.

10.3. La compagnie devrait établir dans le cadre du système de gestion de la sécurité des procédures permettant d'identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. Ces mesures devraient inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours ainsi que des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence.

10.4. Les inspections mentionnées au paragraphe 10.2 ci-dessus ainsi que les mesures visées au paragraphe 10.3 devraient être intégrées dans le programme d'entretien courant.

11. DOCUMENTS

01.1. La compagnie devrait élaborer et maintenir des procédures permettant de maîtriser tous les documents et renseignements se rapportant au système de gestion de la sécurité.

01.2. La compagnie devrait s'assurer que :

01.2.1. des documents en cours de validité sont disponibles à tous les endroits pertinents ;

01.2.2. les modifications apportées à ces documents sont examinées et approuvées par le personnel compétent ;

et,

01.2.3. les documents périmés sont rapidement retirés.

11.3. Les documents utilisés pour décrire et mettre en oeuvre le système de gestion de la sécurité peuvent faire l'objet du "manuel de gestion de la sécurité".

Ces documents devraient être conservés sous la forme jugée la plus appropriée par la compagnie. Chaque navire devrait avoir à bord tous les documents le concernant.

12. VERIFICATION, EXAMEN ET EVALUATION EFFECTUES PAR LA COMPAGNIE

12.1. La compagnie devrait effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la sécurité et à la prévention de la pollution sont conformes au système de gestion de la sécurité.

12.2. La compagnie devrait évaluer périodiquement l'efficacité du système de gestion de la sécurité et, lorsque cela s'avère nécessaire, réviser le système conformément aux procédures qu'elle a établies.

12.3. Les audits ainsi que les éventuelles mesures correctives devraient être exécutés conformément aux procédures établies.

12.4. Le personnel qui procède aux audits ne devrait pas faire partie du secteur soumis à l'audit, à moins que cela soit impossible en raison de la taille et des caractéristiques de la compagnie.

12.5. Les résultats des audits et révisions devraient être portés à l'attention de l'ensemble du personnel ayant des responsabilités dans le secteur en cause.

12.6. Le personnel d'encadrement responsable du secteur concerné devrait prendre sans retard les mesures correctives nécessaires pour remédier aux déficiences constatées.

PARTIE B – CERTIFICATION ET VERIFICATION

13. CERTIFICAT, VERIFICATION ET CONTROLE

13.1. Le navire devrait être exploité par une compagnie à laquelle a été délivré un document de conformité ou un document de conformité provisoire, conformément au paragraphe 14.1, le concernant.

13.2. Un document de conformité devrait être délivré par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant à la Convention, à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du présent Code ISM, pour une période spécifiée par l'Administration ne dépassant pas cinq ans. Un tel document devrait être accepté comme preuve que la compagnie est capable de satisfaire aux prescriptions du présent Code.

13.3. Le document de conformité est valable pour les types de navires qui sont expressément indiqués sur ce document. Cette indication devrait être fondée sur les types de navires sur lesquels était basée la vérification initiale. D'autres types de navires ne devraient être ajoutés que lorsqu'il a été vérifié que la compagnie est en

mesure de satisfaire aux prescriptions du présent Code applicables à ces types de navires. Dans ce contexte, les types de navires sont ceux qui sont visés à la règle IX/I de la Convention.

13.4. La validité du document de conformité devrait être vérifiée chaque année par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant au cours de trois mois qui précèdent ou qui suivent la date anniversaire.

13.5. Le document de conformité devrait être retiré par l'Administration ou, à sa demande, par le Gouvernement contractant qui l'a délivré, lorsque la vérification annuelle prescrite au paragraphe 13.4 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves de défauts de conformité majeurs avec le présent Code.

13.5.1. En cas de retrait du document de conformité, tous les certificats de gestion de la sécurité et/ou certificats de gestion de la sécurité provisoires associés à ce document devraient également être retirés.

13.6. Une copie du document de conformité devrait être placée à bord afin que le capitaine puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'Administration ou par l'organisme reconnu par l'Administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la Convention. La copie ne doit pas obligatoirement être authentifiée ou certifiée.

13.7. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré à un navire, pour une période ne dépassant pas cinq ans, par l'Administration ou par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être délivré après vérification que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé. Ce certificat devrait être accepté comme preuve que la compagnie satisfait aux prescriptions du présent Code.

13.8. La validité du Certificat de gestion de la sécurité devrait faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire par l'Administration ou par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant. S'il est prévu d'effectuer une seule vérification intermédiaire et si le certificat de gestion de la sécurité est valable pour une durée de cinq ans, la vérification devrait avoir lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire de la délivrance du Certificat de gestion de la sécurité.

13.9. Outre les prescriptions du paragraphe 13.5.1, le Certificat de gestion de la sécurité devrait être retiré par l'Administration, ou à la demande de l'Administration, par le Gouvernement contractant qui l'a délivré, lorsque la vérification intermédiaire

prescrite au paragraphe 13.8 n'est pas demandée ou s'il existe des preuves d'un défaut de conformité majeur avec le présent Code.

13.10. Nonobstant les prescriptions des paragraphes 13.2 et 13.7, lorsque la vérification aux fins du renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, le nouveau document ou le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins du renouvellement pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du document ou du certificat existant.

13.11. Lorsque la vérification aux fins de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité existant, le nouveau document ou le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins du renouvellement pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la vérification aux fins de renouvellement.

14. CERTIFICATION PROVISOIRE

Un document de conformité provisoire peut être délivré pour faciliter la mise en œuvre initiale du présent Code lorsque :

(1) une compagnie vient d'être créée, ou (2) de nouveaux types de navires doivent être visés par le document de conformité existant, après vérification que cette compagnie a un système de gestion de la sécurité qui remplit les objectifs énoncés au paragraphe 1.2.3 du présent code, sous réserve que la compagnie démontre qu'elle a planifié l'application d'un système de gestion de la sécurité qui satisfait à toutes les prescriptions du présent Code pendant la période de validité du document de conformité provisoire. Ce document de conformité provisoire devrait être délivré pour une période ne dépassant pas 12 mois par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant. Une copie du document de conformité provisoire devrait être placée à bord afin que le capitaine du navire puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification par l'Administration ou par un organisme reconnu par l'Administration ou encore aux fins du contrôle mentionné à la règle IX/6.2 de la Convention. La copie ne doit pas obligatoirement être authentifiée ou certifiée.

14.2. Un certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré :

(1) à des navires neufs au moment de la livraison ;

.

(2) lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire ;

ou,

- (3) lorsqu'un navire change de pavillon. Ce certificat de gestion de la sécurité provisoire devrait être délivré pour une période ne dépassant pas six mois par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant.

14.3. Dans des cas particuliers, l'Administration ou, à la demande de l'Administration, un autre Gouvernement contractant peut proroger la validité du certificat provisoire pour une durée supplémentaire qui ne devrait pas dépasser six mois à compter de la date d'expiration de ce certificat.

14.4. Un certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré après vérification que :

- (1) le document de conformité, ou le document provisoire, correspond au navire en question ;
- (2) le système de gestion de la sécurité mis en place par la compagnie pour le navire en question comprend les éléments clés du présent Code et soit qu'il a été évalué lors de l'audit effectué en vue de la délivrance du document de conformité soit qu'il a été démontré qu'il satisfait aux conditions requises pour la délivrance du document de conformité provisoire ;
- (3) la compagnie a planifié un contrôle de la gestion du navire dans un délai de trois mois ;
- (4) le capitaine et les officiers principaux sont familiarisés avec le système de gestion de la sécurité et des dispositions prévues pour son application ;
- (5) les consignes qui sont considérées essentielles sont données avant l'appareillage, et,
- (6) les renseignements pertinents concernant le système de gestion de la sécurité ont été donnés dans une langue de travail ou dans des langues que le personnel du navire comprend.

15. VERIFICATION

15.1. Toutes les vérifications prescrites aux termes des dispositions du présent Code devraient être effectuées conformément à des procédures jugées acceptables par l'Administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

16. MODELES DE CERTIFICATS

16.1. Le document de conformité, le certificat de gestion de la sécurité, le document de conformité provisoire et le certificat provisoire de gestion de la sécurité devraient être établis selon les modèles figurant à l'appendice du présent Code. Lorsque la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte devrait comprendre une traduction dans l'une de ces deux langues.

16.2. Outre les prescriptions du paragraphe 13.3, il peut être ajouté aux types de navires indiqués sur le document de conformité et sur le document de conformité provisoire toutes limitations de l'exploitation du navire décrite dans le système de gestion de la sécurité.

ANNEXE N° 11

BIMCO Just in Time Arrival Clause for Voyage Charter Parties 2021 (J.I.T.)

(a) The Owners and Charterers shall use their best endeavours to obtain and share information regarding the Vessel's arrival time, this shall include, but not be limited to, information from, or required by, any relevant third party. Any port specific requirements shall be met.

(b) Notwithstanding any other clause in this Charter Party, the Charterers shall be entitled to request the Owners in writing to adjust the Vessel's speed to meet a specified time of arrival, or closest thereto, at a particular destination. Such request shall always be subject to the Owners' consent which shall not be unreasonably withheld and, in the case of an approach voyage, also subject to agreeing an amended cancelling date. The Charterers shall not be entitled to request an adjustment of speed outside the normal safe operational limits of the Vessel.

(c) Extra time used on a sea voyage as a direct consequence of the Vessel adjusting speed pursuant to the Charterers' request shall be the difference between:

(i) the "estimated time of arrival" as provided by the Vessel prior to the Charterers' request to adjust the Vessel's speed to meet a specific time of arrival, or closest thereto, at a particular destination; and

(ii) the "actual time of arrival" at that particular destination, or closest thereto.

Such extra time shall be compensated by the Charterers to the Owners at USD ___ per day pro rata or as otherwise agreed by the parties which shall take into account the savings in fuel by the Owners and shall be payable by the Charterers to the Owners, prior to completion of final discharge.

(d) Where the Vessel proceeds at a speed adjusted in accordance with subclause (b), this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation as to despatch and shall not constitute a deviation.

(e) The Charterers shall ensure that the terms of the bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by or on behalf of the Owners provide that compliance by Owners with this Clause does not constitute a breach of the contract of carriage. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Clause.