



Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : François Arradon - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (II)

Olivier Jambu-Merlin - Avocat à la Cour

VETTING et RELATIONS CONTRACTUELLES.

Essayons maintenant de matérialiser l'aspect opérationnel du vetting, sur le plan commercial tout au moins. Sans prêter de perverses intentions aux affréteurs, il faut garder en tête qu'ils sont en termes de vetting à la fois juges et parties. Il faut également prendre en considération l'extrême complexité des relations commerciales en ce domaine, ventes en cascade et échanges de cargaison, superposition d'affrètements à temps, de contrats de tonnage et d'affrètements au voyage. Nous ne nous pencherons, faute de temps et de place, que sur les cas les plus simples.

Le cas qui peut justement sembler le plus simple est celui de l'**affrètement au voyage**. Un navire est affrété pour un voyage donné, sous réserve de vetting favorable, « *sub vetting* ». Condition suspensive de type classique, qui ne paraît pas devoir affecter la validité de la formation du contrat, sauf à envisager que la part de subjectivité d'un vetting entre les mains d'un affréteur à la fois juge et partie puisse, dans certaines circonstances, faire requalifier cette condition suspensive en condition potestative.

Quid du recours éventuel de l'affréteur contre son fréteur si le navire, affrété pour un voyage sur la base d'un vetting positif pré-existant, s'avère déficient lors de l'arrivée au port de chargement ou de déchargement? La question peut paraître absurde si le « *sujet vetting* » a été levé en temps utile. Cependant, avec des formules telles que "*loading 1 to 3 SP/B UK-CONT CHOPT to be declared when passing Gibraltar north bound & discharging 1 or 2 SP/B USEC and/or 1 to 3 SP/B USG-MEX CHOPT to be declared when passing Ushant west bound*", le fréteur ne sait pas au moment de l'affrètement où il va charger ni décharger, et se trouve contraint de garantir l'acceptabilité de son navire par tous les chargeurs et réceptionnaires des zones considérées, en espérant n'en oublier aucun et en espérant qu'avant la fin du dernier déchargement aucune inspection imprévue ne viendra remettre en cause les vettings précédemment acquis.. Ce cas ne relève pas du fantasme, les armateurs gaziers et chimiquiers en savent quelque chose.

Nous n'avons pas encore de contentieux français qui puisse nous éclairer sur ce point. Reste que le fréteur s'est engagé à fournir une certaine prestation, dont le « cahier des charges » inclut l'acceptabilité du navire par l'affréteur, ou par les chargeurs et réceptionnaires quand (c'est fréquent) l'affréteur n'est ni l'un ni l'autre.

Dans le cas, envisageable, d'une annulation de l'affrètement avant chargement pour défaut ou retrait de vetting, on peut se demander si l'affréteur est, au-delà de cette annulation, fondé à exciper de la rupture d'une obligation contractuelle de son fréteur pour obtenir réparation d'un préjudice qui pourra consister en un différentiel de taux de fret pour un navire de remplacement, pénalités diverses subies aux deux extrémités du voyage pour le retard encouru, voire un différentiel de prix de la cargaison si le retard généré par le problème de vetting a entraîné une hausse du prix d'achat ou une baisse du prix de vente. On peut citer, en jurisprudence arbitrale américaine, le cas du *Stella Hope* en 1996 ; les arbitres ont accordé à l'affréteur sur le fondement d'une clause de vetting (dont les termes ne nous sont pas connus) réparation du préjudice qu'il a subi du fait de l'annulation d'affrètement à laquelle il avait du procéder.

Dans le cas, lui aussi envisageable, où un retrait ou défaut de vetting se traduit par une déviation (parfois doublée d'une attente) du navire vers un autre port de chargement ou de déchargement, les pénalités et différentiels de prix envisagés ci-dessus pourraient également constituer la base du préjudice réparable. S'y ajoute « en creux », le coût de la ou des déviations encourues, que l'on imagine mal le fréteur en défaut refacturer à son affréteur.

Si l'on peut envisager d'homériques discussions, en cas d'arbitrage ou d'instance judiciaire, sur les notions de dommages directs et indirects comme sur la définition et le quantum du préjudice subi par l'affréteur, la pertinence et la réalité du fondement du retrait d'un vetting après la confirmation de l'affrètement devraient également générer de belles joutes d'experts.

On pourrait aussi se demander si le chargeur ou le réceptionnaire, pas contractuellement lié au fréteur, dispose d'un recours direct contre lui ; il peut en effet avoir subi de sérieux dommages du fait de l'inacceptabilité du navire qui lui est proposé ou fourni : retards, prix de marché...etc. Sur le plan contractuel, la réponse est a priori négative.

La voie délictuelle est-elle ouverte ? Il y a entre le chargeur, l'affréteur et le fréteur une (courte) chaîne de contrats ayant pour objet l'enlèvement de la cargaison, ou entre le réceptionnaire, l'affréteur et le fréteur une (non moins courte) chaîne de contrats ayant pour objet la livraison de la cargaison, mais la nature des prestations diffère sérieusement : une vente à chaque extrémité, et un transport entre deux. Le constat par le chargeur ou réceptionnaire du manquement (défaut de vetting) contractuel du fréteur envers son affréteur pourrait-il suffire à établir un fait fautif du fréteur à son encontre ? Sans rentrer dans une controverse doctrinale qui n'a pas sa place ici, on se contentera de citer les termes concis et précis de l'Assemblée plénière de la Cour de Cassation dans un arrêt récent (6 octobre 2006) : *Mais attendu que le tiers à un contrat peut invoquer, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage...etc.*

Cependant, sauf le cas d'un affréteur insolvable et d'un fréteur financièrement solide, on peut supposer que le chargeur (ou réceptionnaire) trouvera plus aisé de faire le simple constat d'un manquement de l'affréteur à son obligation contractuelle, lui laissant le soin de se retourner contre son fréteur.

Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (suite et fin)

Les mêmes éléments vont se retrouver dans le cas d'un **contrat de tonnage**, qu'il faut considérer comme une série de chartes au voyage « coiffées » par un contrat-cadre. Celui-ci va contenir une clause imposant au fréteur l'acceptabilité des navires présentés, par les chargeurs et réceptionnaires des ports prévus au contrat ; à charge pour le fréteur d'organiser le vetting de ses navires, ou le cas échéant d'affréter un ou des navires au vetting positif. La complexité peut venir de ce que tous les navires d'un même armement ne sont pas nécessairement acceptables par tous les pétroliers, et de ce que les clauses de nomination des contrats de tonnage obligent souvent le fréteur à faire montre d'une grande souplesse, les ports de chargement et de déchargement étant parfois définitivement nommés au dernier moment. Cela dit, la complexité évoquée vaut tout autant pour l'acceptabilité « physique » du navire que pour son acceptabilité « vetting ».

En cas de défaut du fréteur, les recours de l'affréteur relèvent de la problématique évoquée dans le cadre de l'affrètement au voyage. Certaines clauses de contrat de tonnage prévoient que l'affréteur puisse le cas échéant affréter un navire de substitution, le différentiel de fret éventuel étant à la charge du fréteur et les quantités ainsi transportées venant en déduction du minimum contractuel.

Plus compliquée est la situation du fréteur qui opère, pour tout ou partie de sa flotte, un ou **des navires affrétés à temps**, la situation de l'armateur du navire n'étant guère plus confortable.

Aux termes des chartes parties à temps classiques, l'armateur garantit à l'affréteur au jour de la livraison le bon état de navigabilité du navire et sa conformité aux réglementations applicables, et s'engage à maintenir le navire en l'état « *fair wear and tear excepted* » durant toute la durée du contrat. L'affréteur bénéficie donc de garanties, la sanction du non respect de ces garanties pouvant aller jusqu'à la mise hors charte temporaire du navire, voire à la résiliation de la charte.

En aval, l'affréteur à temps devenu fréteur au voyage va donner à ses affréteurs des garanties qui, bien que nécessairement plus limitées dans le temps, traduisent celles dont il bénéficie aux termes de sa charte à temps.

En termes de vetting, c'est grosso-modo la même chose. L'armateur garantit que, durant toute la période contractuelle, le navire sera accepté par une liste précise de pétroliers. Il y a là une obligation de faire ainsi qu'une obligation de résultat, cette dernière étant malgré tout quelque peu viciée par la part de subjectivité et d'incertitude contenue dans l'appréciation du navire par les différents services de vetting. Si l'un des chargeurs ou réceptionnaires prévus à la charte rejette de manière fondée le navire, l'armateur est en rupture de contrat et son affréteur est en mesure de lui réclamer réparation. Quelle réparation ?

Si l'on se trouve dans l'un des cas évoqués plus haut, annulation de voyage ou détournement de navire, le préjudice dont le chargeur ou l'affréteur au voyage demande réparation à l'affréteur à temps doit servir de base à l'évaluation du préjudice dont ce dernier peut demander réparation à son armateur.

S'il s'agit d'un retrait de vetting – même temporaire – avec ou sans annulation de voyage par l'affréteur concerné, la détermination du préjudice sera plus délicate à effectuer et à soumettre à l'armateur : l'affréteur à temps devra établir de manière circonstanciée la perte de recettes qu'il subit, prouvant notamment de quels emplois le navire a été privé par le retrait de vetting. Pour un navire employé sur le marché « spot », au moins partiellement, l'exercice est peu aisé, d'autant que l'armateur aura beau jeu de montrer que d'autres vettings sont toujours valides et que l'affréteur à temps ne manque pas d'occasions d'affrètement sur le marché.

Il va de soi qu'un retrait de vetting va entraîner, jusqu'à correction du ou des défauts réhabilitoires, l'impossibilité d'opérer pour le compte du chargeur, réceptionnaire ou affréteur concerné ; d'où la nécessité, et la difficulté indiquée ci-dessus, pour l'affréteur à temps d'évaluer la portée du préjudice qui en découle pour lui.

Au-delà de la réparation, l'affréteur à temps pourra-t-il obtenir la résiliation de sa charte partie ? C'est une question de proportionnalité. Si le retrait d'un vetting n'affecte que dans de faibles proportions l'opérabilité commerciale du navire, il est plus que vraisemblable qu'une baisse du loyer sera la solution de bon sens ; c'est d'ailleurs celle qui prévaut depuis longtemps dans les chartes pour compenser une baisse temporaire de performances du navire ; la démarche semble adaptée. Dans la circonstance où le retrait du vetting affecte l'essentiel de l'opérabilité du navire, et on peut penser au cas d'un navire affrété à temps pour servir un ou deux contrats de tonnage spécifiques, la résiliation peut s'imposer, éventuellement assortie de dommages et intérêts au bénéfice de l'affréteur à temps qui va devoir trouver une autre solution pour exécuter son ou ses contrats de tonnage.

En jurisprudence anglaise, on a vu sur la même affaire (*Seaflower*) la High Court juger que le défaut de vetting par un major spécifiquement cité à la charte devait entraîner une simple réduction de loyer, la Court of Appeal estimant ultérieurement que l'exigence de ce vetting était une condition essentielle de la charte et concluant à la résiliation ; dans un cadre quelque peu différent, mais toujours pour perte de vettings, (*Diamond & Emerald Park*), des arbitres américains ont refusé à l'affréteur le bénéfice de réduction du loyer comme celui de la résiliation. Dans l'affaire anglaise, le fréteur « *guarantees to obtain XXX approval* » ; dans l'affaire américaine, le fréteur « *warrants that the vessel...will pass the inspection of all major...* » etc. Au delà de la nuance sémantique entre les deux verbes employés, on peut se demander si, devant des arbitres ou des juges français, l'obligation d'obtenir le vetting de tous les majors serait jugée avec la même sévérité qu'une obligation limitée à un affréteur spécifique. Comme pour toute clause additionnelle rajoutée après négociation au corpus imprimé d'une charte partie, la rédaction d'une clause de vetting requiert précision, soin et attention.

Pour **conclure**, il semble que la part de subjectivité qui reste dans l'appréciation portée par les affréteurs sur les navires soit amenée à se réduire au profit d'une standardisation des critères d'évaluation ; ceux-ci sont très orientés vers le respect des réglementations en vigueur et la qualité du management, c'est-à-dire qu'ils recourent pour l'essentiel les vérifications effectuées par les organismes certificateurs, tant pour ce qui est de la classification que pour la sécurité et la qualité. Dans ces conditions on peut être tenté de ne voir dans le vetting qu'une contrainte de contrôle supplémentaire pour les armements, qui n'affecte pas la nature des exigences qui leur sont soumises.

Le très petit nombre de contrats d'affrètement (au voyage, à temps, au tonnage) de ce secteur soumis au droit français – on peut le regretter – fait que nous manquons de recul ou d'expérience en la matière. L'auteur de ces quelques lignes ne peut que souhaiter voir la Chambre Arbitrale Maritime de Paris saisie d'un beau « contentieux vetting ». Les talents de ses arbitres techniciens, praticiens et juristes trouveraient pleinement à s'y exprimer.