



Avis d'expert : La description du navire dans l'affrètement à temps

Pierre Raymond – Secrétaire Général de la C.A.M.P., Arbitre Maritime

Dans les chartes-parties modernes, les affréteurs exigent une description détaillée du navire, en plus des caractéristiques générales, telles que port en lourd, tirants d'eau, longueur, largeur, volume, nombre de cales et panneaux, jauges, vitesse et consommation etc...

Les chartes-parties éditées par la BIMCO : "Boxtime" utilisée pour l'affrètement à temps de navires porte-conteneurs et "Intertanktime" utilisée pour l'affrètement à temps des navires pétroliers ne comportent pas moins de trois à quatre pages d'annexes consacrées uniquement à la description détaillée des équipements du navire

C'est une demande légitime de la part des affréteurs qui sont en droit de connaître parfaitement les possibilités offertes par les navires afin de l'exploiter et le gérer commercialement au mieux, notamment lorsqu'il s'agit d'organiser un trafic de ligne régulière avec des navires sophistiqués qui doivent assurer un horaire impératif. Les performances commerciales d'un navire, grâce à l'utilisation de ses équipements (par exemple le gréement et sa capacité de levage, les prises pour conteneurs frigorifiques, la répartition des cales ou citernes, etc...), sont autant de sources de recettes qui constituent la finalité de l'exploitation d'un navire et la contrepartie du loyer payé par l'affréteur.

La valeur « time charter » d'un navire dépend bien évidemment de ses performances, non seulement de vitesse et de consommation à la mer, mais aussi de la consommation de ses auxiliaires (groupes électrogènes, chaudière de mouillage etc...) et des possibilités commerciales offertes, par exemple pour un navire porte-conteneurs : nombre de conteneurs en pontée compte tenu des éléments de stabilité, possibilité de plans supplémentaires de conteneurs vides, résistance des panneaux, nombre de prises frigo, structure de la cellularisation en cales, répartition des conteneurs de 20' et 40' etc...).

Tous les détails techniques fournis par l'armateur sont autant d'engagements pris par celui-ci à l'égard de l'affréteur, car le navire doit rendre le service pour lequel il a été affrété et rester conforme à sa description tout au long de l'exécution de la charte-partie – description qui a permis lors de la négociation de l'affrètement, suivant les fluctuations du marché, de déterminer le loyer, c'est à dire sa valeur «time charter».

C'est ainsi que l'obligation de moyens, qu'avait souscrit l'armateur en mettant à la disposition de l'affréteur un navire décrit sommairement avec ses caractéristiques et dimensions principales, prend de plus en plus le caractère d'une obligation de résultats.

En affrétant par exemple un navire porte-conteneurs dont la description contient les détails suivants :

- 200 reefer plugs on deck (440V. 32A. 60HZ.)
- 1 bow thruster 1.200 HP.
- 1 shaft generator 1.000 KW
- 3 diesel alternators 800 KW each

l'affréteur doit pouvoir compter sur :

- le transport d'au moins 200 conteneurs frigorifiques de caractéristiques électriques indiquées pour les prises,
- l'utilisation d'un propulseur d'étrave qui facilite les manœuvres portuaires et peut éviter l'emploi de remorqueurs, ce qui représente une économie non négligeable de frais de port supportés par l'affréteur,
- aucune consommation de combustible à la mer des diesel alternateurs pour la production électrique du bord, la consommation propre à l'alternateur attelé étant comprise dans celle du moteur principal à la mer.

Si l'un de ces équipements est défaillant, l'armateur devra indemniser l'affréteur si celui-ci démontre qu'il a subi un préjudice.

A titre d'exemple, on peut examiner quelles seraient les conséquences préjudiciables de défaillances de certains équipements tels que :

Prises pour conteneurs frigorifiques :

Si pour une raison quelconque les prises frigo du bord ne peuvent plus être alimentées (panne de transformateurs par exemple), l'armateur serait tout d'abord responsable des dommages à la marchandise ou éventuellement de la perte de fret.

Si l'affréteur se trouve contraint d'embarquer un diesel alternateur (power pack) pour alimentation électrique de substitution des conteneurs frigorifiques, il serait en droit de réclamer le remboursement du coût de la location de ce matériel à l'armateur.

Propulseur d'étrave :

Les conséquences financières d'une défaillance d'un propulseur d'étrave sont peut-être plus délicates à déterminer. Dans les ports où il y a obligation de prendre des remorqueurs, même avec la possibilité d'utiliser un propulseur, il sera difficile pour l'affrèteur de formuler une réclamation, car la perte de temps du fait de la non utilisation du propulseur n'est guère identifiable.

Si, en revanche, l'absence de propulseur entraîne l'utilisation d'un ou plusieurs remorqueurs (ce qui peut être certifié par le l'Autorité portuaire ou le service du pilotage) l'affrèteur pourra exiger le remboursement des frais supplémentaires de remorquage (à moins que les conditions météorologiques justifient l'utilisation de ces remorqueurs).

Utilisation des auxiliaires à la mer :

Si par suite d'une avarie au système de production électrique de l'alternateur attelé, il devient nécessaire d'utiliser les groupes électrogènes à la mer, l'affrèteur est en droit de réclamer le remboursement du coût du supplément de consommation.

L'armateur devra prendre la précaution d'indiquer jusqu'à quel régime du moteur principal (nombre de tours) l'alternateur attelé peut fonctionner. Cela évitera une éventuelle réclamation au cas où, en dessous de ce seuil, il serait nécessaire d'utiliser les groupes électrogènes, normalement destinés à la production électrique en cours de manœuvres et de séjours portuaires.

On pourrait prendre également l'exemple :

- d'un navire roulier (cars carrier) dont la description indique qu'il est équipé de rampes intérieures et de ponts mobiles (cars decks). Si les rampes ou les ponts mobiles ne fonctionnent pas, suite par exemple à une panne des circuits hydrauliques, et qu'en conséquence l'affrèteur ne peut embarquer les véhicules dont le chargement a été programmé, il pourra demander réparation de son préjudice représenté soit par une perte de temps pour réparations, soit par la perte de fret.

- d'un navire pétrolier dont les pompes au déchargement n'ont plus le débit décrit en charte-partie, à la suite de dysfonctionnements. L'affrèteur serait en droit de réclamer des déductions de loyer pour perte de temps

De même en cas d'avarie dans le système de lavage ou de réchauffage, l'affrèteur peut demander réparation de son préjudice prouvé

Il est intéressant de se demander si un manquement de l'armateur aux performances ou défaillances des équipements décrits en charte-partie peut entraîner la résolution du contrat.

Comme en d'autres matières, le juge ou l'arbitre dispose d'un large pouvoir d'appréciation. Il prononcera certainement la résolution si l'inexécution de l'armateur atteint gravement l'essence même du contrat.

Si le préjudice subi ne représente qu'une dépense supplémentaire, constituant un des paramètres du prix de location, le défaut de performance se résoudra en dommages et intérêts. Ainsi, une surconsommation de combustible avérée entraînera une condamnation en dommages et intérêts correspondant au coût supplémentaire de combustible consommé. De même, un défaut d'alimentation des prises pour conteneurs frigo ou une panne du propulseur d'étrave pourront donner lieu à dommages et intérêts.

En revanche, dans le cas d'un trafic de ligne où la vitesse du navire est une condition fondamentale de l'exploitation pour respecter le planning des rotations, une vitesse systématiquement inférieure à celle décrite qui entraîne des retards constants et désorganise le trafic, est un défaut de performance de nature à provoquer la résolution du contrat par le juge car le navire ne correspond plus à l'usage et au service pour lesquels il a été affrété.

La description des détails d'un navire est souvent accompagnée de réserves du genre : "*All details –about- and WOG (without owners guarantee)*", autrement dit : "tous les détails sont qualifiés d'approximatifs et sans garantie de l'armateur"!

Ces réserves sont :

- abusives car elles retirent toute substance à la clause de description et à l'engagement de l'armateur,
- absurdes et stupides quand il s'agit de décrire notamment les caractéristiques principales du navire, telles que longueur, largeur, tonnage, port en lourd, tirants d'eau, nombre de cales et de panneaux, gréement et sa capacité de levage etc...

Il serait extravagant de soutenir que l'armateur est autorisé à ne mettre à disposition que 180 prises frigorifiques par exemple puisque le nombre de 200 n'est pas garanti ou que le terme "about" lui permet de supprimer l'utilisation de 20 prises !

Les arbitres apprécient souverainement la portée du terme "about" appliqué à la vitesse ou à la consommation; ils tiendront certainement compte du principe de bonne foi dans l'exécution des contrats lorsqu'il s'agira d'apprécier si l'armateur a rempli ses obligations souscrites « sans garantie ».

De nombreuses sentences rendues par les arbitres de la C.A.M.P. donnent des solutions à ces questions de défaut de performances ou d'équipements, en particulier en matière de performances de vitesse et de consommation.

L'armateur doit donc répondre de l'utilisation et des performances de tout l'équipement qu'il a décrit en charte-partie. Ces équipements valorisent son navire au moment de la détermination du loyer, aussi en contrepartie il a l'obligation de les maintenir en bon état de marche à la disposition de l'affrèteur, et prendre toute disposition pour effectuer les réparations nécessaires en cas de dysfonctionnement.

Il ne doit donc pas être surpris si une réclamation est fondée sur un manquement au service pour lequel le navire a été affrété.