

# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 45 - Hiver 2017/2018



**"Video meliora, proboque, deteriora sequor"**

### De l'importance des catégories juridiques :

#### La nature du "trip charter"

Éditorial par Philippe Delebecque

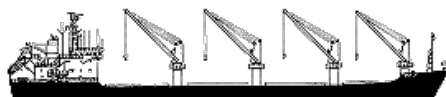
Président de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Une décision anglaise récente rendue par la *Commercial court* de Londres (The Wehr Trave, 2016, EWHC 583, et plus précisément par Sir Bernard Eder), suivie d'une discussion lors du dernier Congrès ICMA (cf. rapport T. Houghton, Winter Scott LLP) nous donne l'occasion d'évoquer - rapidement et en s'en tenant à l'essentiel - une question qui, à notre connaissance, n'a jamais été vraiment débattue devant des juridictions françaises : elle a trait à la pratique du "trip charter" dans laquelle MM. Bonassies et Scapel (cf. *Traité de droit maritime*, 3ème éd., n° 820) voient une technique très proche d'un affrètement au voyage, alors même que ce sont les clauses de la charte-partie à temps qui le formalise et les règles générales de l'affrètement à temps qui gouvernent les relations entre les parties.

En l'espèce, une charte-partie (établie curieusement sur le modèle NYPE 1946) prévoit la mise à disposition d'un navire "for one Time charter trip via good and safe ports and/or berths via East Mediterranean/Black Sea to Red Sea/Persian Gulf/India/Far East always via Gulf of Aden, with steels and/or other lawful/harmless general cargo ...". Le navire est livré en Mer noire où il prend en charge des marchandises dans les ports de Sébastopol, Novorossiysk et Constanza. Il poursuit ensuite sa route et décharge à Jeddah, puis à Oman et dans trois ports du Golfe Persique. Après le déchargement de toute la marchandise dans le dernier port (Dammam), les affréteurs donnent l'ordre au fréteur de se rendre à Oman pour charger une nouvelle marchandise à destination de New Mangalore ou Cochin, sur la côte ouest d'Inde. Le fréteur s'y refuse en faisant observer que la charte prévoit un chargement en Mer Noire (ou Eastmed) pour un voyage en Mer Rouge/Gp/Inde/Extrême-Orient, mais non un chargement en Mer Rouge ou Golfe Persique. Autrement dit, selon le fréteur, le voyage s'est terminé à Dammam et les affréteurs ne sauraient leur demander d'aller prendre de la marchandise à Oman pour un voyage en Inde. Le Tribunal arbitral, puis la *Commercial court*, lui ont donné tort, au double motif que les affréteurs ne s'étaient pas vu imposer de charger dans un seul port et qu'ils étaient, en principe, en droit de se rendre dans les ports de leur convenance, dans la mesure où ces ports entraient dans les définitions contractuelles et que la route choisie n'était pas incompatible avec la route contractuelle.

Comme le relève Sir Bernard Eder, la décision s'explique avant tout par la nature du "trip time charter" dont les caractères sont bien ceux de l'affrètement à temps, dans la mesure où l'affréteur est en droit de "direct and order the vessel to be employed as it chooses within the scope of geographical range agreed", c'est-à-dire est investie de la gestion commerciale du navire. S'il est vrai que la marge de manœuvre - la jouissance du bien - accordée par le contrat à l'affréteur peut être restreinte, encore faut-il le prévoir. A défaut, l'emploi que l'affréteur peut faire du navire n'a d'autres limites que les stipulations techniques et commerciales de la charte. En d'autres termes, l'engagement pris par le fréteur n'est pas ici de transporter des marchandises, mais de mettre un navire et un équipage à la disposition d'un affréteur pour que celui-ci l'emploie en vue de déplacer des marchandises.

Ainsi, le "trip charter" est-il fondamentalement un affrètement à temps, c'est-à-dire un contrat de louage dans lequel la durée n'est pas déterminée à l'avance, mais définie en fonction d'un voyage dans une zone géographique, étant précisé que la notion de voyage embrasse la possibilité de nombreux chargements et déchargements et ne doit pas être comprise de la même manière que dans l'affrètement au voyage où seul le déplacement d'un port de chargement à un port de destination entre dans le champ contractuel.



Quelles sont les différences entre l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps ? Les frontières entre ces deux types d'affrètements sont-elles floues ou tout à fait marquées ?

La note de 2007 disponible sur le site de la Chambre, présente le point de vue d'un praticien et propose aussi quelques réflexions pour répondre à ces questions : <https://goo.gl/FST2IO>