



Vues sur mer : La force de l'adage et ses limites.

Editorial par F. Arradon – Président de la CAMP

Alors qu'en affrètement, les termes des contrats sont interprétés à la lettre, les chartes-parties sont muettes sur les conditions d'application des surestaries. Les parties et les arbitres se réfèrent à l'adage internationalement reconnu : « une fois en surestaries, toujours en surestaries ». Encore est-il nécessaire de préciser le sens de ce mot « toujours ». Il signifie, sans contestation, que les interruptions du temps de planche ne s'appliquent pas aux surestaries qu'elles résultent des caprices de la météorologie ou d'éléments plus graves comme la grève.

La question devient plus épineuse lorsque le navire est détenu longtemps, voire très longtemps, par suite de congestion portuaire par exemple. La conception française des surestaries (confirmée dans l'article 11 du décret du 31 décembre 1966) qui en fait un supplément de fret avec les avantages que cela comporte est très différente de la conception britannique qui y voit une indemnisation forfaitaire pour détention. L'ancienne rédaction de la charte-partie Gencon illustre parfaitement cette conception anglo-saxonne en ne prévoyant que dix jours de surestaries auxquels succédait naturellement le droit de réclamer une compensation pour détention abusive.

Le taux de surestaries est un des éléments majeurs âprement négociés par les parties lors de l'affrètement. Cette conception d'un supplément de fret librement convenu contre un droit de retenir le navire au-delà du temps de planche doit logiquement conduire l'arbitre, à s'interdire d'apprécier d'une quelconque manière le niveau des surestaries. Or souvent, par suite d'un simple décalage dans le temps entre le jour de l'affrètement et l'exécution du voyage, notamment dans le cas de contrats de tonnage, le taux de surestaries n'est pas en ligne avec le niveau du marché. Si la détention s'éternise, le rendement escompté de l'affrètement peut en être considérablement affecté.

Dans ce contexte d'accord négocié, il sera très difficile de motiver en arbitrage un réajustement de l'équilibre du voyage.

Ceci ne veut pas dire que l'affréteur puisse faire n'importe quoi : décharger les navires en donnant priorité aux affrètements avec des surestaries élevées, se servir du navire comme silo flottant, retenir le navire en attente de licence d'exportation, etc....La charte-partie lui fait obligation de charger et décharger le navire. Il doit le faire avec diligence, en respectant les usages portuaires. S'il manque de manière délibérée à cette obligation contractuelle, l'arbitre peut donner satisfaction à une demande de dommages et intérêts dûment justifiée en supplément ou remplacement des surestaries. Son interprétation est, en la matière, souveraine.

Si la conception britannique des surestaries permet aux arbitres d'accorder à l'armateur des dommages et intérêts pour détention après un « temps raisonnable » d'immobilisation, il semble que la conception française requiert une certaine faute de l'affréteur pour le faire, à défaut de démontrer qu'il y a frustration de l'économie du contrat.

Mais peut-être, en arbitrage international, non explicitement soumis à la loi française, est-il des cas où l'arbitre pourra considérer que les parties ont entendu adopter la conception britannique des surestaries? Mais il s'agit là d'un autre débat.

