

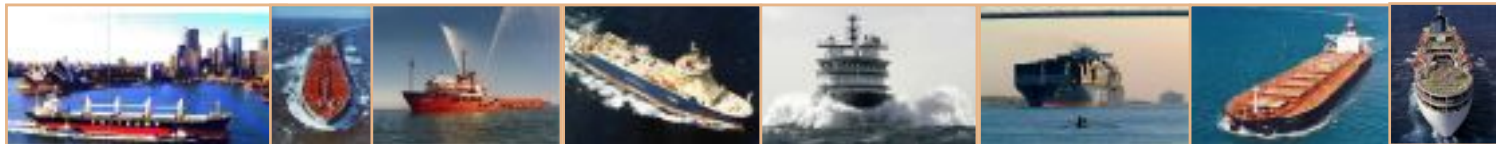
Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris
 Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier
 Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 23 - Automne 2010



"Audiatur et altera pars"

Les franchises de temps dans le déroulement de la planche

Pierre RAYMOND – Arbitre maritime

Depuis une vingtaine d'années la Chambre n'enregistre que très rarement des demandes concernant des litiges relatifs aux staries et plus généralement au décompte du temps de planche, en application des clauses de « laytime » des chartes-parties.

Il y a cependant toujours des litiges de cette nature, mais la jurisprudence établie de la Chambre dans cette matière incite les parties à les résoudre sans avoir recours à l'arbitrage qui demeure une contrainte dans l'exploitation courante de l'entreprise (suivi du contentieux pour de faibles montants de réclamation, préparation des mémoires, coût et délai de l'arbitrage etc...).

Dans les années 90, j'avais écrit un petit opuscule sur le thème des « pièges des chartes-parties et comment les éviter », qui décrivait les différentes modalités de calcul du temps de planche : cadences de chargement / déchargement, surestaries et despatch, remise de notice, suspension des staries, détention etc... J'ai pensé qu'il serait intéressant pour certains et pédagogique pour d'autres d'extraire de cette étude un article sur la franchise de temps (lorsque le temps de planche est épuisé) et l'interprétation qui en est faite par les arbitres français et anglo-saxons.

Avant que le temps de planche ne commence à courir, l'affréteur bénéficie généralement d'une franchise de temps (free time ou notice time) dont le délai est calculé à partir de la remise de la « notice of readiness ».

Cette franchise, dont le but est de permettre à l'affréteur de préparer les opérations commerciales du navire, dès lors qu'il a été déclaré prêt, est une disposition stipulée en sa faveur, qui ne fait guère litige lorsque le temps alloué au déchargement n'est pas totalement épuisé, c'est à dire lorsque le navire n'est pas déjà en situation de surestaries.

Cependant lorsque le navire a été utilisé au delà du temps de planche alloué « toutes opérations » au port de chargement, et qu'il arrive au port de déchargement en surestaries, l'affréteur, qui estime avoir le droit de bénéficier de la franchise de temps prévue dans les modalités de calcul du début des staries, tombera dans le piège de l'interprétation anglaise de l'adage « once on demurrage always on demurrage ».

Quant à l'armateur, qui considère que les surestaries courent à nouveau dès l'arrivée du navire au port de déchargement, il devra attendre le terme de la franchise de temps pour décompter à nouveau les surestaries, si la charte-partie est gouvernée par la loi française.

Ces situations opposées découlent d'une interprétation différente de l'expression « once on demurrage always on demurrage » par les deux juridictions.

Selon la common law, l'affréteur est en rupture de contrat (in breach of the charter party) si les opérations commerciales du navire n'ont pas été terminées avant la fin du temps alloué. Le manquement à l'obligation de charger dans le temps alloué des staries considérée comme absolue (absolute warranty), est de nature fautive et doit entraîner une sanction qui consiste dans le paiement de surestaries dues sans aucune interruption tant que le navire reste à la disposition de l'affréteur.

Cette interprétation est extensive et conduit à considérer qu'en l'absence de dispositions contraires les surestaries recommencent à compter dès l'arrivée du navire à destination, à quai ou non, sans franchise de temps, si celui-ci est déjà en situation de surestaries.

La jurisprudence française donne une interprétation beaucoup plus restrictive à l'adage « once on demurrage always on demurrage ».

Les arbitres français considèrent en effet que :

- La franchise de temps est une faculté dont bénéficie l'affréteur, dont l'application présente la même utilité dans toutes les circonstances, quel que soit l'état des staries du navire.
- Les surestaries, selon le droit français, sont un complément de fret, et, le fait d'être en surestaries, n'implique pas, à titre de sanction, la privation de la franchise que prévoit la charte-partie.
- La remise de la notice au port de déchargement est impérative, à moins que, bien entendu, des dispositions contraires soient expressément prévues (tels que les termes : « unless vessel is already on demurrage »).

Il semble que cette approche soit beaucoup plus pragmatique et équitable, car il est bien difficile de justifier un traitement différent pour des situations proches, c'est à dire des écarts de résultats importants dans le décompte du temps pour un navire ayant utilisé presque toute sa planche au port de chargement, et un navire dont les termes d'affrètement sont identiques, ayant tout juste épuisé son temps de planche.

Ainsi l'interprétation des arbitres de la Chambre, que l'on retrouve dans quelques sentences, éclaire les parties qui pourraient s'opposer sur ce sujet et les amène à trouver une solution amiable, d'autant que le montant de ce type de litige est souvent modéré (voir notamment sentence N°371 du 15/10/80 – navire SANIL).