

# 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 39 - Hiver 2015 / 2016



**"Nulla poena sine lege"**

## De l'avenant au contrat, de la réversibilité et du temps de planche

Jean-Pierre Laffaye  
 arbitre maritime

Une affaire récente a permis à un Tribunal arbitral de la Chambre de se pencher sur l'analyse de la nature des avenants et sur celle du temps de planche.

Le navire N a été affrété pour un voyage à destination de l'unique port "Un". A l'arrivée devant "Un" l'affréteur demande à l'armateur de surseoir à l'accostage pour des raisons commerciales, la vente sans doute n'était-elle pas totalement en ordre.

Le Commandant remet comme il se doit la *Notice of Readiness* et attend les ordres.

Cette situation dure suffisamment pour que le *laytime* finisse par être épuisé, ce que l'armateur signale à l'affréteur en le notifiant que les surestaries avaient commencé de courir.

Celui-ci ne parvenant pas à finaliser la vente entreprend alors de rechercher d'autres acheteurs potentiels et réussit à revendre la cargaison mais pour une livraison au port "Deux" cependant.

Du fait que "Un" était l'unique port de déchargement stipulé à la charte, des négociations s'engagent alors entre armateur et affréteur visant à modifier la destination finale du voyage afin que la cargaison soit déchargée à "Deux" et non plus à "Un".

Elles aboutissent à un accord qui fait l'objet d'un *addendum* à la charte-partie dont les termes principaux sont les suivants :

*" Owners can grant 2nd discharge port option "Deux" with following extra terms:*

- *Second discharging port: 1sb always afloat "Deux"*
- *Time at 2nd discharging port to start 8am next working day after vessel's arrival "Deux" wwwww.*
- *Discharging rate 5000 pwwd of 24 cons hours*
- *Time to be sshex(5pmFriday-8amMonday)*
- *Time between 1st and d 2nd discharging port non-reversible*
- *Additional freight USD X.00 pmt Fioست on entire cargo quantity payable immediately upon declaration*
- *In case owners manage to obtain a refund from agents in "Un" already remitted, this amount shall be offset against demurrage when settling accounts.*

*All other terms, conditions and exceptions of the present Charter-party to remain in force, unaltered and to apply."*

Le navire est donc dirigé sur "Deux" où il décharge sans encombre dans les temps impartis.

C'est lorsqu'il s'agit de régler le *time-sheet* au déchargement que le litige survient.

Pour l'armateur, lorsque le déchargement est prévu dans deux ports, le calcul des jours de planche est établi en proportion de la marchandise déchargée dans chacun des ports. Or, étant donné qu'aucune marchandise n'a été déchargée à "Un", il n'est pas possible d'établir le temps alloué pour un déchargement qui n'a pas eu lieu et, par conséquent, tout le temps d'attente sur rade de "Un" doit être considéré comme des surestaries.

De plus l'armateur considère que la charte-partie a été amendée par l'avenant lequel précise que le temps devait être décompté comme "*non-reversible*" entre les deux ports de déchargement. S'il a exigé que soit spécifié dans l'avenant que le temps entre le premier et le deuxième port soit "*non-reversible*", c'était afin d'avoir la certitude que le temps ne sera calculé qu'une seule fois, à "Deux" où la marchandise a été effectivement déchargée.

L'affréteur au contraire estime qu'ayant payé à la fois un fret et un fret additionnel il a acquis le bénéfice de temps de planche à chacun des ports prévus à la charte-partie, amendée par l'avenant. Et que la *non-réversibilité* stipulée à l'avenant ne signifie rien qui soit contraire à cette thèse. [Suite de l'article page 2](#)

### **Suite de l'article "De l'avenant au contrat, de la réversibilité et du temps de planche".**

Le litige porte donc exclusivement sur la nature du temps passé en attente devant "Un"; selon l'armateur l'avenant conduit à ce que tout le temps passé en attente soit compté comme des surestaries alors que l'affréteur estime pouvoir se prévaloir du temps de planche accordé par la charte partie initiale.

Le tribunal arbitral a donc eu à statuer sur la signification de l'avenant conclu et sur la nature du temps de planche.

**Un avenant** est une convention modifiant un contrat originel. Il contient donc des stipulations qui, pour l'avenir, complètent, modifient ou annulent des stipulations particulières du contrat originel mais uniquement celles-là. Hors les termes de l'avenant, le contrat originel conserve toute sa force obligatoire. Dans la recherche de la commune intention des parties, il convient de tenir compte des stipulations de l'avenant et des stipulations de la convention originelle non-affectées par l'avenant, en suivant les directives d'interprétation de la section V du Chapitre III, Titre III, Livre troisième du Code civil.

Comment donc en l'espèce interpréter l'avenant conclu pour ce qui est du calcul des surestaries ?

D'abord, puisque l'avenant modifie les droits et obligations des parties pour l'avenir, à compter de sa conclusion les droits acquis par les parties avant la conclusion de l'avenant ne sont pas remis en cause. Le droit de l'affréteur à bénéficier d'un temps de planche à "Un" ne saurait donc être remis en cause par un avenant postérieur. L'avenant est d'ailleurs muet sur le sort de la planche à "Un" et ne modifie pas les termes des clauses de décompte de temps prévues à la charte pour ce port qui, par conséquent, restent valides et s'imposent aux parties.

Ensuite, cet avenant stipule que, moyennant le paiement d'un fret additionnel, il sera accordé à l'affréteur le droit de décharger dans un second port ("*second discharging port*"). S'il y a un second port de déchargement, il est clair qu'il y a un premier port de déchargement et que ce premier port est celui prévu à la charte-partie originelle. Rien dans l'avenant ne permet de dire que la destination prévue est remplacée par une autre, bien au contraire : il est accordé un second port de déchargement.

Enfin, l'avenant stipule également des termes de déchargement pour le second port : un temps de notice, une cadence, tous éléments qui permettent de calculer le temps utilisé. Il stipule surtout que le calcul du temps aux deux ports sera "*non-reversible*".

Il faut ici préciser sans doute cette notion de *non-réversibilité*. Les "*Laytime Definitions for Charter Parties 2013*" définissent le terme "*reversible*" de la façon suivante :

*"Reversible laytime shall mean an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations."*

Certes les "*Laytime Definitions*" ne s'imposent aux parties que pour autant que le contrat le stipule. Néanmoins il est utile de s'y référer pour clarifier les débats : cette définition signifie qu'une option est laissée à l'affréteur d'agréger les temps alloués pour charger et décharger, ce qui équivaut, si l'option est levée, à convenir d'un temps alloué total.

En l'espèce la rédaction de l'avenant interdit d'agréger les temps alloués aux deux ports de déchargement. Par conséquent non seulement l'avenant interdit à l'affréteur d'exiger que soit établi un seul décompte pour le déchargement mais encore sa rédaction impose que soit établi un décompte de temps pour chacun des ports de déchargement. L'emploi même de l'adjectif "*non-reversible*" corrobore la nécessaire distinction entre deux séries de jours de planche.

**La nature du temps de planche** a également dû être considérée par le Tribunal arbitral.

L'avenant prescrit qu'un fret supplémentaire sera payé pour décharger à "Deux".

Il résulte de la jurisprudence de la Chambre arbitrale maritime de Paris, qui est ancienne, claire et constante sur ce point, qu'en payant le fret, l'affréteur acquiert du temps pour manipuler la cargaison et que ce temps lui est dû par l'armateur. Il peut utiliser ce temps, son temps, comme il l'entend, voire même ne pas l'utiliser du tout.

Il n'est que de se référer à la sentence CAMP n°402 du 23 mars 1981 selon laquelle "*... le temps alloué doit être déterminé d'après le tonnage servant d'assiette au fret ...*" et à la sentence CAMP n°700 du 1er août 1988 (la question était de savoir si le temps de planche devait ou non intégrer le faux-fret) :

*"Le fret est la rétribution, convenue entre les parties, d'un service du navire dont la mise à disposition dans les ports est une part essentielle. L'affréteur qui a payé le plein fret (faux-fret inclus) est en droit de recevoir, en contrepartie, tous les services qu'il a ainsi rétribués. En décider autrement engendrerait un enrichissement sans cause. ... l'affréteur est en droit de disposer du navire dans les ports pour le temps qui correspond au fret qu'il a payé et non seulement pour le temps qui découle de la quantité effectivement manipulée".*

Le Tribunal a entendu soutenir ces jurisprudences ; il s'est accordé à considérer que le fret est la rétribution d'un service du navire dont la mise à disposition dans les ports convenus est une part essentielle. L'affréteur qui a payé le fret est en droit de disposer du navire dans les ports convenus pour le temps qui correspond au fret qu'il a payé. En décider autrement engendrerait un enrichissement sans cause.

Ainsi les diverses et constantes jurisprudences de la CAMP fixent clairement et fermement la nature du temps de planche : le temps de planche est un droit acquis par celui qui a payé le fret du voyage : ce droit a pour assiette la totalité du fret payé et les termes de la charte-partie en règle les modalités.

