



Centre de Droit Maritime et des Transports
UNIVERSITÉ DE DROIT, D'ÉCONOMIE ET DES
SCIENCES D'AIX-MARSEILLE III
FACULTE DE DROIT

LA CHARTE-PARTIE 'BALTIME 1939' (MODIFIÉE EN 2001)

MASTER II DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



Sous la direction de Messieurs Christian SCAPEL & Pierre BONASSIES

Mémoire rédigé par Pierre-Antoine DOUSSEAUD

Année universitaire 2008-2009

Remerciements

Je te tiens tout d'abord, à remercier Messieurs les professeurs, Christian Scapel et Pierre Bonassies, ainsi que l'ensemble de l'équipe professorale du Master II de Droit Maritime et des Transports pour leurs enseignements respectifs.

Je remercie également, l'ensemble de l'équipe juridique de la société Bourbon Offshore, pour leur soutien et leurs conseils avisés lors de la rédaction de ce mémoire.

Enfin, je tiens tout particulièrement à témoigner ma gratitude envers Kolia et Ansam pour leur soutien cet été; Laurent pour sa bonne humeur; et mes parents pour leur infinie patience.

Sommaire

Sommaire	I
Bibliographie.....	II
Abstract.....	IV
INTRODUCTION.....	1
TITRE I - LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME	6
CHAPITRE I - LES DROITS DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME.....	6
SECTION I - LES DROITS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME.....	6
SECTION II - LES DROITS DE L’AFFRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME	16
CHAPITRE II – LES OBLIGATIONS DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME	32
SECTION I - LES OBLIGATIONS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME	32
SECTION II - LES OBLIGATIONS DE L’AFFRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME	50
TITRE II – LA GESTION DES RISQUES ET RESPONSABILITÉS DE LA CHARTE BALTIME	72
CHAPITRE I – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME	72
SECTION I – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DE LA CHARTE BALTIME	72
SECTION II – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DÉLICTELLE DE LA CHARTE BALTIME	80
CHAPITRE II – LA GESTION DES RISQUES ET CONFLITS DANS LA CHARTE BALTIME.....	86
SECTION I – LA GESTION DES RISQUES DE GUERRE DANS LA CHARTE BALTIME.....	86
SECTION II – LA GESTION DES CONFLITS DANS LA CHARTE BALTIME.....	91
CONCLUSION	97
Annexe.....	V
Table des Matières	VI

Bibliographie

Traité:

- ALLEN J.C. & HUDSON N.G., *The Institute Clauses*, (LLP, London, 1999).
- BONASSIES Pierre & SCAPEL Christian, *Droit Maritime*, (LGDJ, Paris, 2006).
- COLINVAUX R.P., *Carver: Carriage of Good by Sea*, (Stevens & Sons Ltd, London, 1957), tenth edition.
- DOCKRAY M., *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, (Cavendish Publishing Ltd, London, 1998), second edition.
- DU PONTAVICE Emmanuel & CORDIER Patricia, *Transport et Affrètements Maritimes*, (Delmas, Paris, 1990), seconde édition.
- KERGUELEN-NEYROLLES B., *Lamy Transport*, (édts Lamy, Rueil-Malmaison, 2009), Tome 2.
- TETLEY William, *Maritime Liens and Claims*, (BLC, London, 1985).
- WILFORD M., COGHLIN T. & KIMBALL J., *Time Charters*, (LLP, London, 1995), fourth edition.
- WILFORD M., COGHLIN T. & KIMBALL J., *Time Charters*, (LLP, London, 1989), third edition.
- WILLIAMS H., *Lloyd's Practical Shipping Guides: Chartering Documents*, (LLP, London, 1999), fourth edition.
- WILSON John F., *Carriage of Goods by Sea*, (Pearson Longman, Harlow, 2008), sixth edition.

Rapport:

- United Nations Conference on Trade and Development's Report, *Charter Parties*, (UN, New York, 1974).

Bases de données:

- *Justis*: <http://www.justis.com/>
- *Lawtel UK*: <http://www.lawtel.com/login/default.aspx>
- *LexisNexis Butterworths*: <http://www.lexisnexis.co.uk/default-variation.aspx>
- *Westlaw UK*: <http://www.westlaw.co.uk/>

Sites internet:

- BIMCO: <https://www.bimco.org/>
- House of Lords, judgements:
<http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/ldjudgmt.htm>
- UK Chamber of Shipping: <http://www.british-shipping.org/home/>

Abstract

Ce mémoire a pour objet l'étude de la charte-partie 'Baltim 1939', récemment modifiée en 2001, qui est l'un des contrats d'affrètement à temps pour le transport de marchandises publié par le BIMCO. Cet imprimé constitue également l'une des formes contractuelles les plus utilisées en la matière au sein de l'industrie des transports maritimes. Les raisons de ce succès tiennent autant aux dispositions de cette charte-partie, qu'à l'empreinte du droit coutumier britannique en droit maritime de l'affrètement. Ce mémoire projette ainsi d'analyser le mécanisme contractuel des clauses de ce contrat au travers de la jurisprudence afin de déterminer la véritable nature du régime contractuel de l'affrètement à temps.

This dissertation is about the 'Baltim 1939' charterparty, revised in 2001, which is one of the standard time charters for the carriage of goods by sea published by BIMCO. This standard form is also one of the most common contracts used in the shipping industry for the employment of vessels through a period of time. Such success is notably related to the provisions of this time charterparty, which appears to be greatly influenced by the contractual techniques of the British common law. This dissertation purports thus to examine the case-law regarding the various contractual mechanisms of the 'Baltim 1939' clauses, in order to ascertain the contractual regime underpinning time charters.

INTRODUCTION

La charte-partie 'Baltim 1939', modifiée en 2001, est un contrat d'affrètement publié par le '*Baltic and International Maritime Conference*' (BIMCO). Tandis qu'elle s'avère être l'une des plus anciennes formes standards en circulation sur le marché de l'affrètement, elle est également l'un des documents les utilisés par les courtiers maritimes. Mais avant d'aborder les raisons de ce succès, il convient tout d'abord de définir le cadre contractuel de ce contrat, dont le régime juridique demeure aujourd'hui encore une référence en matière d'affrètement à temps.

En droit des transports, la notion d'affrètement, ou encore nolisement, s'entend comme étant l'opération juridique par laquelle une personne consent à remettre un moyen de transport en sa possession, au service d'une autre personne. Cette idée se rapproche notamment de la location, par laquelle le bailleur exploite un bien mis à disposition pendant une période donnée, sans pour autant acquérir de titre de propriété sur le bien en question. En droit maritime, l'affrètement joue un rôle économique fondamental dans la mesure où il constitue une des principales ressources d'activités de l'industrie de l'armement. Cette opération économique se matérialise notamment au travers du contrat d'affrètement, autrement appelé charte-partie, dont les dispositions précisent le régime contractuel de l'affrètement. L'article premier de la loi du 18 juin 1966 définit notamment le contrat d'affrètement comme étant le contrat par lequel "*le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur*". En d'autres termes, le propriétaire du navire, ou fréteur, consent à déléguer l'exploitation de son navire au bénéfice d'un opérateur économique, l'affréteur, en contrepartie du versement d'un loyer, dénommé fret, qui en droit de common law s'intitule à juste titre '*hire*'. Etymologiquement, la notion d'affrètement provient d'ailleurs du terme fret. Celui-ci correspond indifféremment au prix pour l'emploi des services du navire et celui du transport de marchandises.

Pourtant, il s'agit ici, de distinguer le contrat d'affrètement du contrat de transport dans la mesure où ces deux types de conventions ne visent pas le même objet. Tandis que la charte-partie se focalise uniquement sur le navire, le connaissement, ou contrat de transport, s'intéresse en revanche, au régime juridique des marchandises chargées à bord du navire. Cette distinction, qui semble d'autant plus paradoxale en référence à la finalité poursuivie par

le contrat d'affrètement, jette quelque peu la confusion sur la divergence fondamentale existant entre ces deux types de contrats. En matière d'affrètement, il est ainsi impératif de distinguer l'objet de la charte-partie, qui porte avant tout sur le navire, et la cause de celle-ci, qui peut résider dans le transport de marchandises, notamment dans le cadre de la charte Baltime. Dans tous les cas, le régime juridique qui en découle n'est en aucun point similaire avec celui du contrat de transport, dont la portée se réduit au seul déplacement par mer de marchandises entre deux points géographiques. Toutefois, la relation subtile entretenue entre ces deux formes contractuelles résulte intrinsèquement de l'évolution de la pratique contractuelle dans le domaine de la marine marchande, et des échanges en général.

Historiquement, le contrat de transport est apparu peu après le contrat d'affrètement, suite au développement des relations commerciales au début du XIX^e siècle. Cette spécialisation des contrats répondait notamment au besoin d'adapter l'offre des armateurs à la demande des chargeurs. A cette occasion, les connaissements se sont vite imposés comme une alternative efficace pour le transport de petits colis, auquel ne satisfaisait pas l'affrètement d'un navire dans son entier. Parallèlement, l'affrètement a également fait l'objet d'une subdivision du point de vue juridique, avec la dissociation opérée entre l'affrètement dit au voyage d'une part, et l'affrètement à temps d'autre part. Tandis que l'affrètement au voyage était la principale forme d'exploitation des navires tout au long du XIX^e siècle, la notion d'affrètement à temps est à la fois, née sous l'impulsion de progrès techniques des navires, et l'intensification des échanges à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle.

La distinction entre ces deux modes d'affrètement semble reposer au premier abord, sur la période de temps durant laquelle l'affréteur désire employer les services d'un navire. Alors que le recours à l'affrètement au voyage se limite à l'usage ponctuel du navire pour un trajet contractuellement prédéfini, l'affrètement à temps se démarque quant à lui, par sa dimension purement mercantile, axée sur la rentabilité du navire au terme de plusieurs voyages. La mise en place de lignes régulières entre certains ports a contribué de façon substantielle à la création de ce type d'affrètement, car il permettait notamment aux sociétés d'armement d'ajuster leurs flottes, en fonction de la demande. L'affrètement à temps s'inscrit ainsi dans une perspective beaucoup plus ancrée sur la notion de profit, et non de transport, comme véhiculée par l'affrètement au voyage.

En dépit des nombreux avancements réalisés dans le domaine de l'affrètement par cette nouvelle forme d'exploitation commerciale du navire, l'affrètement à temps n'a pas été

reconnu immédiatement comme étant une catégorie à part entière en droit maritime. La doctrine française et anglaise n'admirent que tardivement la spécificité du contrat d'affrètement à temps, qui demeurait à leurs yeux une sous-catégorie de l'affrètement au voyage. Néanmoins avec le temps et surtout les travaux du Doyen Rodière, cette dichotomie s'est finalement imposée au vu de la pratique contractuelle de l'industrie des transports maritimes. L'article 7 de la loi du 18 juin 1966 établit ainsi que le contrat d'affrètement à temps est le contrat par lequel "*le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini*". Bien que cette définition ait le mérite de consacrer la distinction entre le régime des divers modes d'affrètement, certains commentateurs ont malgré tout regretté la portée limitée de cette disposition. Selon eux, cette dernière se contente de réduire le contrat à une simple durée ou modalité, à partir de laquelle le fret est obtenu. Sur ce point, la théorie leur donne raison dans la mesure où le temps ne constitue pas un élément déterminant du contrat en droit de common law. Ces auteurs suggèrent au contraire que la notion de l'affrètement à temps se doit d'être avant tout, caractériser par la dévolution de la gestion commerciale du navire qu'elle instaure au bénéfice de l'affréteur¹.

Les considérations de temps ou de profitabilité ne s'avèrent plus alors être des critères suffisants dans la dissociation des différentes formes d'affrètement. Le trait le plus caractéristique de l'affrètement à temps réside désormais dans la séparation entre la gestion nautique et commerciale du navire. Cette originalité de l'affrètement à temps représente effectivement l'apport le plus notable de cette évolution contractuelle, dans la mesure où il consiste à transférer une partie de la direction du navire entre les mains de l'affréteur. Cet aspect essentiel fonde la singularité du contrat d'affrètement à temps dans la mesure où il ne se retrouve pas dans l'affrètement au voyage. L'affréteur n'est plus cantonné à un rôle passif, mais participe activement à l'exploitation commerciale du navire, en transportant ses marchandises ou les marchandises de tiers.

Par ailleurs, ce critère est d'autant plus justifié qu'il détermine l'objet même de l'affrètement à temps, à savoir le paiement d'un fret en contrepartie de l'exploitation du navire. Dans ce contexte, le fréteur conserve cependant la gestion nautique du navire, qui renvoie aux fonctions usuelles de l'armement. Son obligation principale réside dans la mise à disposition d'un navire en état de navigabilité, avec son équipage. Comme évoqué ci-dessus, et à la

¹ Emmanuel du Pontavice & Patricia Cordier, *Transport et Affrètements Maritimes*, (Delmas, Paris, 1990), seconde édition.

différence de l'affrètement au voyage, le fréteur ne prend pas directement en charge de marchandise. En pratique, l'affréteur s'avère également être la plupart du temps un armateur, qui cherche à accroître la capacité de sa flotte pour une durée limitée. D'où l'idée selon laquelle les relations contractuelles au sein de l'affrètement à temps tiennent plus du monde des affaires, que de l'univers du commerce. Pareillement, l'affrètement à coque nue apparaît comme une forme encore plus aboutie d'affrètement par dévolution, dans laquelle la gestion nautique du navire est également notamment transférée à l'affréteur. Tandis que l'affréteur bénéficie d'une très large marge de manœuvre dans l'exploitation du navire, celle-ci s'accompagne d'un coût et d'un risque substantiellement plus important.

Cette nouvelle catégorie d'affrètement témoigne de la constante évolution juridique de cette forme d'utilisation de navire en droit maritime. Un des raisons de ce succès tient au consensualisme, dont ces contrats sont aujourd'hui encore largement empreints. Par opposition au contrat de transport, dont le régime juridique est entièrement soumis à un cadre législatif international stricte, le contrat d'affrètement repose en premier lieu, sur le principe de la liberté contractuelle des parties. Non seulement ce contexte s'avère propice à l'émergence de diverses formes d'affrètement, mais il implique également une certaine flexibilité dans l'interprétation des contrats, si nécessaire au monde des affaires. Pourtant, cet aspect consensuel inhérent au contrat d'affrètement, qui représente un héritage des plus remarquables de l'industrie de la marine marchande, a paradoxalement donné lieu à une standardisation des pratiques contractuelles.

En l'absence de dispositions législatives, les usages contractuels en matière d'affrètement ont fait l'objet de nombreuses interprétations jurisprudentielles, afin de déterminer la nature du contrat en que telle. Cette fixation des éléments du contrat d'affrètement a notamment participé à normaliser certaines méthodes contractuelles afin de veiller à l'unité des chartes-parties. A la suite de quoi, certains organismes professionnels tel que le BIMCO, évoqué précédemment, ont repris ces divers éléments de l'affrètement en vu de les intégrer dans un formulaire préétabli. Ce travail a conduit à l'élaboration de chartes-parties standards, dont la charte 'Baltimé 1939' est l'un des imprimés les plus reconnus et employés dans le domaine de l'affrètement à temps. Le recours à ces formes contractuelles standardisées répond également aux attentes des praticiens, et notamment des courtiers maritimes, en raison de la brièveté des négociations en règle générale. Elles présentent notamment l'avantage d'allier clarté et sécurité juridique. Leur réputation s'est progressivement forgée autour de leur conception d'une part, qui réunit les différents acteurs du shipping, et de leur régulière mise à jour d'autre part. Cette

popularité réside également dans l'objectif affiché de maîtrise des coûts et des risques, qui n'est pas sans déplaire aux parties au vu des enjeux financiers concernés.

Néanmoins, il semble que ce rayonnement soit en grande partie liée au caractère harmonieux qu'entretiennent les clauses de ces imprimés avec la jurisprudence, dans la mesure où elles sont directement inspirées. Bien que ce constat soit sujet à caution au regard du principe de la liberté contractuelle, par lequel les parties demeurent apte à déroger au texte, il n'en demeure pas moins que ces contrats standards restent une référence en matière de droit de l'affrètement. A ce titre, la charte-partie 'Baltim 1939', autrement désigné sous le nom de charte Baltim dans ce mémoire, reprend et détaille les principaux usages contractuels en vigueur dans l'affrètement à temps d'un navire pour le transport de marchandise. Ceux-ci sont notamment très largement issus de la tradition juridique anglaise en raison de la prédominance de l'empire britannique et de sa '*royal navy*' sur les mers du globe au cours du XIX^e et lors de la première moitié du XX^e siècle.

Cette influence, voir cette emprise continue du droit de common law quant aux questions relatives à l'affrètement en général, ont cependant permis de préserver le cadre contractuel très consensuel de ce dernier, et en particulier l'héritage jurisprudentiel qui s'y rattache. De nos jours encore, la plupart des litiges relatif à la charte-partie 'Baltim 1939' sont résolus devant les juridictions britanniques, sur le fondement de la common law. C'est la raison pour laquelle, ce mémoire entend se consacrer essentiellement à l'étude des clauses de la charte 'Baltim 1939' au travers du prisme de la jurisprudence britannique, dont les décisions s'avèrent parfois séculaires.

Ce mémoire s'intéresse dans un premier temps, à l'analyse des droits et obligations des parties à la charte-partie 'Baltim 1939', avant d'aborder la gestion des risques et des conflits ente les parties dans le cadre de ce contrat dans un deuxième temps.

TITRE I - LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES À LA CHARTRE BALTIME

Ce titre a pour objet de présenter les différents droits et obligations auxquels les parties à la charte 'Baltime 1939' sont soumises, tout en expliquant le raisonnement juridique derrière chaque stipulation.

CHAPITRE I - LES DROITS DES PARTIES À LA CHARTRE BALTIME

La diversité des prérogatives des parties à la charte 'Baltime 1939' repose avant tout, sur la dichotomie entre gestion commerciale et nautique du navire, inhérente à l'affrètement à temps. Bien que les droits de l'affréteur semblent à première vue plus nombreux dans ce domaine que ceux alloués au fréteur, leur portée respective garantit néanmoins une certaine équité au sein de la charte 'Baltime 1939'.

SECTION I - LES DROITS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTRE BALTIME

Les droits du fréteur sont principalement en lien avec le recouvrement du fret, dont le paiement est normalement honoré par l'affréteur en contrepartie de l'exploitation du navire. Ces deux types de garanties du fréteur se matérialisent notamment par le retrait du navire ou l'exercice de privilèges contractuels en cas de non paiement du fret.

§1. LE RETRAIT DU NAVIRE EN CAS DE NON PAIEMENT DU FRET

Tandis que ce droit de retrait du fréteur n'est pas reconnu en droit de common law dans la mesure où le facteur temporel ne constitue pas un élément essentiel de l'affrètement, la charte Baltime stipule dans sa clause 6: "*In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners shall have otherwise on the Charterers under the Charter*".

L'objet de ce droit de retrait, alloué au fréteur dans le cadre de l'affrètement à temps consiste non seulement à récupérer le contrôle du navire lorsque l'affréteur est insolvable,

mais aussi à ajuster le taux de fret contractuel avec le taux en vigueur sur le marché, lorsque celui-ci est supérieur. Le fréteur a ainsi tout intérêt à prononcer la résiliation de la charte en raison du paiement tardif du fret afin de renégocier le taux d'affrètement au plus haut; à l'inverse si le marché s'effondre, il se gardera d'invoquer son droit de retrait. Selon l'expression consacrée par Lord Griffiths: "*It is just matter of business – a matter of very hard business*"². Toutefois l'exercice de ce droit est rigoureusement encadré par la jurisprudence britannique afin notamment d'éviter tout abus de la part du fréteur.

A. Les conditions d'exercice du droit de retrait sur le navire affrété

En principe, le fréteur est autorisé à résilier la charte-partie en interrompant la gestion commerciale du navire de l'affréteur lorsque celui-ci manque à son obligation de payer ponctuellement le fret au fréteur. Le fréteur ne peut en effet exercer son droit de retrait que si l'affréteur n'a pas payé le fret avant la date prévue par le contrat, ou seulement payé une partie du fret³. Ce strict encadrement dans l'application d'un tel droit veille avant tout au respect de la sécurité juridique des conventions. Ainsi les juges britanniques ont estimé que si la date du paiement correspondait à un jour non ouvrable (*'non banking day'*), le paiement devait être effectué au plus tard le jour ouvrable précédent ce dernier, et non le suivant⁴. Il est également considéré que le paiement tardif du fret par l'affréteur ne prive pas pour autant le fréteur de pouvoir recourir à son droit de retrait sur le navire pour les considérations commerciales évoquées ci-dessus⁵. Toutefois le fréteur devra tout de même notifier à l'affréteur son désir de lui retirer la gestion commerciale du navire avant d'agir ainsi. Selon Justice Donaldson: "*No particular form of words or notice is required, but the charterers must be informed that the owner is treating the non-payment of hire as having terminated the charter party*"⁶.

B. La perte du droit de retrait sur le navire affrété

La résiliation de la charte par le fréteur en cas de paiement tardif n'est pas une prérogative absolue, car elle peut notamment être perdue en cas d'acceptation de paiement tardif du fret. La doctrine de common law associe cette perte du droit de retrait au

² *The Afivos* (1983) 1 LLR 232 at 234.

³ *The Mihaios Xilas* (1979) 2 LLR 303.

⁴ *The Laconia* (1977) 1 LLR 315.

⁵ *The Georgios C* (1971) 1 LLR 7.

⁶ *The Aegnoussiotis* (1977) 1 LLR 268.

comportement du fréteur qui par son acte manifeste sa volonté d'abandonner son droit de retrait du navire (*doctrine of waiver*). Cette théorie est néanmoins limitée car le comportement du fréteur doit être non équivoque. Ainsi il a été considéré par la Chambre des Lords que le fréteur conserve son droit de retrait du navire malgré la validation du paiement tardif du fret par la banque du fréteur. Les Lords avaient notamment estimé que la banque ne pouvait se substituer au fréteur pour prendre des décisions commerciales. Lord Salmon tint notamment les propos suivants: "*Certainly it was not within the banker's express or implied authority to make commercial decisions on behalf of their customers by accepting or rejecting late payments of hire without taking instructions*"⁷.

Pareillement il est admis que l'acceptation d'une partie du paiement du fret par le fréteur ne détermine pas la volonté de celui-ci à renoncer à son droit de résiliation du contrat en cas de paiement tardif. Lord Diplock avait estimé à cette occasion qu'un délai de quatre jours avant le retrait du navire par le fréteur constituait un délai raisonnable et non un *'waiver'*: "*I agree with umpire that the owners were entitled to a reasonable time to make enquiries [...] with a view to ascertaining whether before electing whether to withdraw or not*"⁸. Par la suite ce délai de quatre ou cinq jours s'est généralisé, et ne peut ainsi constituer un renoncement de la part du fréteur d'exercer son droit de retrait. Selon Justice Lloyd: "*What is the shortest time reasonably necessary will depend upon all the circumstances of the case [...] it would be quite wrong in cases of this kind to require owners to grasp at the first opportunity to withdraw or to hold that they act at their peril by giving charterers two or three days grace*"⁹.

Par ailleurs, il est établi que le fréteur peut perdre le bénéfice de son droit de retrait lorsqu'il manque d'appliquer celui-ci avec fermeté pendant un certain temps. En d'autres termes, le fréteur n'est pas admis à exercer son droit lorsqu'il indique par son comportement constant à l'affréteur la validité d'un paiement tardif du fret. Ainsi alors que le fréteur avait consenti à un certain mode de versement du fret pendant deux ans, la Chambre de Lords décida que le fréteur n'était pas autorisé à se prévaloir de son droit de retrait du navire pour paiement tardif dans la mesure où son comportement avait instauré ce mode de paiement comme recevable. D'après Lord Porter: "*No doubt the owners could at any time have insisted upon a strict performance of the contract after due notice, but they were not, in my view,*

⁷ *The Laconia* (1977) 1 LLR 315 at p 326.

⁸ *The Mihaios Xilas* (1979) 2 LLR 303 at p 307.

⁹ *The Scaptrade* (1981) 2 LLR 425 at p 429.

entitled suddenly to vary the accepted mode of performance without first notifying the charterers in time to enable them to perform the contract in the manner demanded"¹⁰.

Toutefois il est ici nécessaire de distinguer un mode de paiement consenti avec la situation dans laquelle le fréteur accepte des paiements tardifs sans pour autant renoncer à son droit de retrait sur le navire. Lord Goff avoua sur ce point, qu'il est difficile de déduire du comportement du fréteur, une volonté non équivoque de renoncer à l'exercice de son droit de résiliation de la charte même lorsque seulement six des vingt deux mensualités précédentes étaient ponctuelles, et ce notamment en raison de la hausse potentielle des taux de fret sur le marché. Il affirma en ce sens: "*The circumstances prevailing at the time when the earlier late payments were accepted may not be the same as those prevailing in the future*"¹¹.

C. 'Equitable Relief against Forfeiture' et les clauses 'anti-technicality'

Afin de contrebalancer les effets désastreux du retrait du navire par le fréteur en cas de retard dans le versement du fret, la doctrine britannique a pensé un temps invoquer la doctrine de l'indemnité compensatoire en cas de perte de droit ('*equitable relief against forfeiture*'), qui est une forme d'indemnité destinée à alléger les conséquences financières de la confiscation d'un immeuble en droit immobilier anglo-saxon. Toutefois cette éventualité a rapidement été rejetée par la Chambre des Lords, qui par l'intermédiaire de Lord Diplock a démontré que ce mécanisme ne pouvait être appliqué dans le cadre d'un affrètement à temps puisque aucun droit de propriété sur le navire n'était transféré à l'affréteur. Il demeure en revanche applicable vis-à-vis d'un affrètement à coque-nue¹².

Cette décision est par ailleurs justifiée par l'existence de clauses dites '*anti-technicality*' dans les chartes-parties, qui ont pour objet de contraindre le fréteur à notifier à l'affréteur de son désir d'exercer son droit de retrait sur le navire pour non paiement ou paiement tardif du fret. Selon Lord Goff: "*The possibility that shipowners may snatch the opportunity to withdraw ships from the service of time charterers for non-payment of hire must be very well*

¹⁰ *Tankexpress v Compagnie Financière Belge des Pétroles* (1948) 82 LLR 43 at p 51-52.

¹¹ *The Scaptrade* (1983) 1 LLR 146 at p 150.

¹² *More v Demise Charterers of the vessel Jotunheim* (2005) 1 LLR 181.

known in the world of shipping; it must also be very well known that anti-technicality clauses are available which are effective to prevent any such occurrence"¹³.

Bien que la charte Baltime ne contienne pas une telle clause dans son imprimé, les parties peuvent toujours stipuler en ce sens afin de nuancer la stricte application du droit de retrait du navire par le fréteur. Paradoxalement, ces clauses sont interprétées avec beaucoup de sévérité par les juridictions britanniques puisqu'un préavis de retrait du navire donné après la fermeture des heures d'ouverture de la banque, mais avant minuit, date butoir, a été considéré comme inopérant. Selon Lord Griffiths, les raisons de cette rigueur demeurent avant tout d'ordre pratique: "*Payments of hire are normally made by telex through a number of banks and it may well be that, through some slip up, the money does not arrive in the owner's account as quickly as the charterer has a right to expect*"¹⁴. Ainsi aux dépens des contraintes du système bancaire, il est souhaitable que le paiement du fret ne soit pas soumis aux aléas des jours ouvrables des banques afin de prendre en considération les différents fuseaux horaires qui parfois séparent les deux parties au contrat.

D. Les effets du droit de retrait sur le navire affrété

La principale conséquence du retrait du navire par le fréteur se matérialise par la résiliation de la charte-partie, qui met un terme à son tour au paiement des mensualités restantes¹⁵. En revanche si la résiliation est causée par le non-paiement du fret de l'affréteur, alors le fréteur peut se voir attribuer des dommages et intérêts qui couvriront la somme restante due¹⁶. Par ailleurs, le fréteur n'est pas admis à exercer temporairement son droit de retrait afin d'obtenir paiement du fret, sauf stipulation contraire; priver l'affréteur d'émettre des connaissements en son nom; ou d'ordonner au capitaine de refuser de signer les connaissements émis par l'affréteur sous peine d'être condamné à verser une indemnité. Dans l'hypothèse où le voyage serait couvert par un connaissement, le fréteur pourrait alors exercer son droit de retrait seulement lorsque le voyage aura été effectué¹⁷. Toutefois Lord Denning a judicieusement remarqué que la plupart du temps le voyage n'était pas réellement affecté par cette prérogative: "*If it turns out that notice of withdrawal was rightly given, the charterer*

¹³ *The Scaptrade* (1983) 1 LLR 146 at p 153.

¹⁴ *The Afivos* (1982) 1 LLR 562 at p 567.

¹⁵ *The Sun* (1997) 2 LLR 314.

¹⁶ *Overstone v Shipway* (1962) 1 WLR 117.

¹⁷ *The Alev* (1989) 1 LLR 138; *The Irina A (n°2)* (1999) 1 LLR 189.

will pay the increased market rate. If it was wrongly given, the rate remains the same"¹⁸. Pour autant, l'arsenal juridique du fréteur ne se limite pas à l'exercice de ce simple droit de retrait, inopportun en certaines circonstances, mais comprend également des garanties de paiement au travers de privilèges contractuels.

§2. LES PRIVILÈGES CONTRACTUELS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME

Tandis que l'article 2 de la loi du 18 juin 1966 reconnaît un privilège légal sur les marchandises transportées au fréteur à temps, le droit de common law ne lui accorde aucune garantie de paiement de cette nature. En revanche, l'imprimé de la charte Baltime prévoit un privilège contractuel au bénéfice du fréteur par lequel il peut refuser le déchargement de la cargaison afin d'obtenir le paiement du fret ou autres charges par l'affréteur. La clause 17 de la charte stipule en ce sens: "*The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this charter*". Cette faculté s'apparente notamment au droit de rétention en droit français.

Même en l'absence d'une telle stipulation dans la charte-partie, le droit de common law attribue également des privilèges au fréteur. Toutefois ils se cantonnent à trois situations seulement: le recouvrement des frais d'avarie commune; le recouvrement des frais engagés par le fréteur dans la sauvegarde des marchandises; et enfin le recouvrement du fret pour le voyage accompli. Pareillement l'objet du privilège contractuel en question est ici limité comme l'indique son intitulé à deux types de créances que sont les marchandises et le fret sur les sous-affrètements.

A. Le lien du fréteur sur la valeur des marchandises

En premier lieu, l'exercice de ce privilège contractuel par le fréteur sur les marchandises transportées répond à certaines conditions. Tout d'abord, le fréteur perd le bénéfice de ce privilège contractuel lorsque la cargaison est déchargée du navire afin d'être remise au destinataire. En effet, la livraison des marchandises prive le fréteur de son droit dans la mesure où il en a en quelque sorte perdu la possession. Dans son principe, la rétention de la cargaison par le fréteur n'est possible que tant que les biens d'autrui sont à bord du navire.

¹⁸ *The Afivos* (1982) 1 LLR 562 at p 564.

Selon Justice Grose: "*A lien is a right in one man to retain that which is in his possession belonging to another, till certain demands of him the person of possession are satisfied*"¹⁹. En d'autres mots, le fréteur profite de la présence des marchandises à bord de son navire pour exercer une certaine pression sur son débiteur afin d'obtenir ce qu'il souhaite.

Néanmoins ce privilège n'est opposable dans un second temps qu'aux cocontractants du fréteur. La nature contractuelle de ce privilège restreint d'une certaine façon la portée de ce dernier dont l'application est limitée aux parties au contrat d'affrètement, tel que l'affréteur. En revanche, il ne peut être opposé aux tiers, tel que le propriétaire de la marchandise, et ce malgré la notification de ce privilège par le fréteur. Lord Lindley a affirmé à cet effet: "*It is not possible to entitle the shipowners to a lien on the goods of persons who have come under no contract with them ... A right to seize one person's goods for another person's debt must be clearly and distinctly conferred before a court of justice can be expected to recognise it*"²⁰. Il a par la suite ajouté que ce privilège contractuel devait être proprement incorporé dans un connaissance émis à un tiers pour qu'il puisse être reconnu.

Conformément à la doctrine de la relativité des conventions, le privilège ne peut s'appliquer à l'encontre d'un tiers qui n'a pas donné son consentement quant à ce droit reconnu par la charte au fréteur. Au regard des dispositions spécifiques de la clause 17 de l'imprimé Baltimé, il semble très difficile d'admettre que le fréteur principal soit en mesure de conserver la possession de la cargaison d'un tiers. D'après Justice Mocatta: "*I am unable to see how clause 18 [now clause 17] can give the owners the right to detain cargo not belonging to the charterers and on which no freight was owing to the owners. There is no finding that the bills of lading contained any clause rendering the cargo shipped under them subject to this charterparty lien*"²¹. La jurisprudence britannique animée par la nécessité de garantir la sécurité juridique des conventions, semble s'inscrire en ce sens dans une certaine neutralité comme en témoigne cet extrait.

Toutefois la portée élargie de cette clause n'est pas sans effets bien qu'elle soit contraire au concept de la relativité des contrats en droit classique. Il a ainsi été admis que malgré l'exercice illicite de ce privilège par le fréteur à l'égard d'un tiers dont le déchargement de la

¹⁹ *Hammonds v Barclay* (1802) 2 East 227.

²⁰ *Turner v Haji Goolam* (1904) AC 826 at p 837.

²¹ *The Agios Giorgis* (1976) 2 LLR 192 at p 204.

marchandise avait été suspendu, l'affréteur demeurait tenu de payer le fret²². Cette décision d'espèce qui ne remet pas en cause le principe contractuel évoqué ci-dessus, a notamment pour objet d'empêcher l'affréteur de profiter de son omission. En d'autres termes, même si le fréteur ne peut opposer son privilège contractuel à un tiers pour faire pression sur l'affréteur, ce dernier ne peut s'appuyer sur ce défaut pour se décharger de ses obligations.

Enfin, l'application de ce privilège contractuel est également soumise à des contraintes de temps. En effet le fréteur ne peut exercer son droit de créance à n'importe quel moment puisque autrement la rétention des marchandises par ce dernier en serait dénuée de sens. Dans ce contexte, il a été décidé que le fréteur ne peut exercer son privilège sur les marchandises en stoppant le navire alors qu'il fait route pour remplir ses soutes avant de décharger la marchandise au port de destination. Selon Justice Donaldson: "*I do not think that a shipowner can usually be said to be exercising a lien on cargo simply by refusing to carry it further ... it may be possible to exercise a lien by refusing to complete the carrying voyage, but I think that this can only be done when, owing to special circumstances, it is impossible to exercise a lien at the port of destination and any further carriage will lead to loss of possession of the cargo following arrival at that port*"²³.

Ainsi l'exercice de ce droit de rétention du fréteur est la plupart du temps effectif lorsque le navire se trouve au port de livraison de la cargaison ou mouillant au large de celui-ci. Toutefois cette situation n'est pas une condition de validité en tant que telle, comme l'a affirmé Justice Mocatta: "*This might involve unnecessary expense and in certain cases cause congestion in port ... [which] would seriously limit the commercial value of a lien*"²⁴. Tandis que cette alternative paraît contraire à l'économie générale de l'affrètement, les conditions d'application du privilège contractuel sur le fret des sous-affrètements n'en connaissent pas moins de limites.

B. Le privilège contractuel du fréteur sur le fret des sous-affrètements et connaissements

Contrairement au mode d'exercice du privilège contractuel sur les marchandises qui s'exerce par la rétention des marchandises à bord du navire, le droit de créance du fréteur sur le fret ne procède pas de la même façon. En l'espèce il vise l'interception des rémunérations

²² *The Aegnoussiotis* (1977) 1 LLR 268 at p 276.

²³ *The Mihalios Xilas* (1978) 2 LLR 186 at p 191.

²⁴ *The Chrysovalandou Dyo* (1978) 1 LLR 159 at p 165.

versées à l'affréteur par le fréteur. La portée de ce privilège comprend aussi bien le fret d'un sous-affrètement au voyage que le fret d'un connaissement émis par l'affréteur en vertu de la présente charte. Néanmoins, il ne peut couvrir le fret d'un sous-affrètement à temps²⁵. Par ailleurs, il est évident que cette prérogative du fréteur est perdue chaque fois que le versement du fret est crédité sur le compte de l'affréteur. D'après Lord Alverstone: "*Such a lien does not confer the right to follow the money paid for freight into the pockets of the person receiving it simply because that money has been received in respect of a debt which was due for freight*"²⁶. Cette situation n'est pas sans sérieusement affecter l'exercice de ce privilège par le fréteur, qui est alors contraint de notifier au porteur du connaissement son intention de prélever directement le fret issu du contrat de transport.

Toutefois il est nécessaire de distinguer ici deux situations différentes, à savoir qui du fréteur ou de l'affréteur est nommé en tant que transporteur sur le connaissement. En effet lorsque le capitaine signe un connaissement au nom du fréteur, le contrat de transport est alors conclu entre le fréteur et le tiers porteur du connaissement. Dans ce cas, le fréteur n'a pas besoin d'exercer son privilège contractuel sur le fret afin de garantir sa créance dans la mesure où il perçoit directement le fret du tiers porteur du connaissement. Selon Justice Greer: "*It seems a misuse of words to say that a shipowner has a lien on the debt due to him under the contract made with him by a bill of lading. The line clause in the charter-party is needed to give the owner a lien in those cases where the sub-freight is due to the charterer and not to the owner*"²⁷.

Pourtant cette hypothèse n'est pas infondée dans la mesure où c'est l'agent de l'affréteur qui est souvent désigné comme étant le réceptionnaire des paiements du fret dans le cadre de l'affrètement à temps. Lorsque le fréteur notifie à cet agent son désir d'intercepter le fret du contrat de transport pour recouvrer le fret impayé de l'affrètement principal, alors l'agent est considéré comme agissant seulement pour le compte du fréteur et ne peut déduire l'excédent de fret ainsi collecté²⁸. Selon Justice Channell: "*If the owner were himself to demand and receive the bills of lading freight, as he might do if he chose, he would still have to account to the charterer of the sub-charterer, as the case might be, for the surplus remaining in his*

²⁵ *The Cebu* (n°2) (1990) 2 LLR 316.

²⁶ *Tagart, Beaton & Co v Fisher* (1903) 1 KB 391 at p 395.

²⁷ *Molthes Rederi v Ellerman's Wilson Line* (1926) 26 LLR 259 at p 262.

²⁸ *Ibid* at p 262.

hands after deducting the amount due for hire of the ship under the charterparty"²⁹. En d'autres termes, l'agent de l'affréteur n'est pas autorisé à déduire des sommes perçues par le fréteur, le montant réel du fret correspondant à la gestion commerciale du navire sous l'empire de la charte.

En revanche, lorsque le capitaine signe le connaissement au nom de l'affréteur, le tiers porteur du connaissement doit payer le fret du voyage à l'affréteur, et c'est à ce titre que le privilège du fréteur trouve toute son utilité. Néanmoins l'exercice de ce dernier est notamment limité chaque fois que le fret est payé d'avance. En effet il n'est pas rare que les connaissements stipulent que le fret devra être payé avant la réalisation du voyage, entraînant ainsi la perte du privilège contractuel du fréteur puisque le fret est déjà entre les mains de l'affréteur. Il est également impossible d'ordonner au capitaine de ne pas signer de tels connaissements car cela affecterait la gestion commerciale du navire par l'affréteur³⁰. Lord Wilberforce a notamment affirmé: "*The lien clause must be read as giving the owners a lien upon such freights or sub-freights as, in the event, come to be payable, and which in fact are payable, under any sub-charter or bill of lading, but it cannot be read as interfering with the time charterer's primary right to use the ship and to direct the master as to its use*"³¹.

La seule alternative viable laissée au fréteur afin de garantir ses créances repose alors sur l'introduction d'un privilège contractuel sur les marchandises pour le fret impayé. Toutefois cette clause est rarement acceptée dans le cadre d'une vente CIF et du crédit documentaire, dans la mesure où les règles UCP (*Uniform Custom Practice*) exigent que le fret soit prépayé par le vendeur - chargeur. Par conséquent, la portée du privilège contractuel du fréteur sur le fret est tout autant limitée que celle sur les marchandises, ce qui laisse penser que le droit de retrait du navire demeure le seul véritable instrument juridique à disposition du fréteur pour garantir le paiement de ses créances.

²⁹ *Wehner v Dene* (1905) 2 KB 92.

³⁰ *The Shillito* (1897) 3 Com Cas 44.

³¹ *The Nanfri* (1979) 1 LLR 201 at p 206.

Après avoir analysé les différentes prérogatives du fréteur, il est désormais temps de s'intéresser aux dispositions contractuelles de la charte Baltime relatives aux droits de l'affréteur, notamment en ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

SECTION II - LES DROITS DE L'AFFRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME

Parallèlement aux prérogatives du fréteur, les droits de l'affréteur apparaissent plus logiquement centrés sur les questions propres à l'emploi du navire. En vue de défendre son exploitation commerciale du navire, l'affréteur dispose de divers moyens juridiques, dont l'objet repose sur la suspension du fret.

§1. LA GESTION COMMERCIALE DU NAVIRE PAR L'AFFRÉTEUR

L'affrètement à temps suppose que le fréteur accepte de louer les services de son navire à l'affréteur moyennant finance dans l'hypothèse la plus simple. En contrepartie de cette rémunération, le fréteur consent à déléguer une partie du contrôle de son navire au bénéfice de l'affréteur, à savoir la gestion commerciale de celui-ci. Au travers de cette notion, l'affréteur acquiert l'exploitation du navire. A l'inverse, le fréteur conserve la gestion nautique de ce dernier, qui s'inscrit dans une dimension technique et fonctionnelle du navire. Les facultés dérivant de cette gestion commerciale du navire sont en outre très encadrées dans la charte Baltime, qui détermine de façon assez précise les limites de celles-ci. La signature de connaissements par le capitaine, ainsi que la liberté de sous-affréter le navire sont en ce sens des exemples probants de l'emploi du navire par l'affréteur. Ils témoignent parfaitement de la portée des droits de l'affréteur quant au navire, lorsque celui-ci est notamment affrété pendant une certaine période de temps.

A. L'émission de connaissements par l'affréteur

Cette liberté laissée à l'affréteur dans le cadre de sa gestion commerciale du navire est certainement l'expression la plus caractéristique de cette faculté, tant elle fonde l'objet même de l'affrètement à temps. En effet, le navire est placé sous les ordres de l'affréteur, et le capitaine est de la sorte contraint d'obéir aux instructions fournies par l'affréteur afin de

participer à la réalisation de l'opération économique envisagée. La clause 9 de la charte Baltime stipule ainsi: "*The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency or other arrangements*". L'émission de connaissements par le capitaine conformément à la volonté de l'affréteur illustre bien la portée des droits de l'affréteur dans l'emploi du navire.

Néanmoins il ne s'agit pas ici d'une obéissance aveugle et dévouée, mais au contraire d'une obédience raisonnée. Ainsi le capitaine du navire est en droit de refuser d'exécuter toutes instructions qui représenteraient un péril imminent pour le navire. Justice Donaldson énonça sur ce point : "*It seems to me that against that background it must be the duty of the master to act reasonably upon receipt of orders. Some orders are of their nature such that they would, if the master were to act reasonably, require immediate compliance. Others would require a great deal of thought and consideration before a reasonable master would comply with them*"³². Par ailleurs il semble évident que l'affréteur ne soit pas en mesure d'ordonner des actes en dehors de ses attributions, tel que la désignation d'un port dangereux. Justice Devlin ajouta ainsi: "*I cannot think that the clause in a time charter-party which puts the master under the orders of the charterers as regards employment is to be construed as compelling him to obey orders which the charterers have no power to give*"³³.

Pourtant, malgré le devoir de discernement du capitaine, le fréteur demeure souvent exposé aux risques pris par l'affréteur. C'est pourquoi la charte Baltime prévoit également de façon expresse une indemnité pour le fréteur au titre des dommages qui pourraient résulter suite aux ordres émis par l'affréteur. La clause 9 dispose en ce sens: "*The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods*". Cette forme de dédommagement constitue une contrepartie à la gestion commerciale du navire par l'affréteur dans la mesure où le fréteur apparaît comme transporteur sur les connaissements signés par le capitaine en tant qu'agent de ce dernier.

Justice Devlin admis en ce sens: "*If the shipowner is to surrender his freedom of choice and put his master under the orders of the charterer, there is nothing unreasonable in his*

³² *Midwest Shipping v Henry* (1971) 1 LLR 375.

³³ *The Sussex Oak* (1950) 83 LLR 297 at p 307.

stipulating for a complete indemnity in return"³⁴. Le test formulé par la jurisprudence afin de déterminer si le fréteur peut se prévaloir de l'indemnité, consiste à évaluer si les frais occasionnés par le du connaissance sont supérieurs pour le fréteur à ceux engendrés sous l'empire de la charte³⁵. Ce cas de figure est fréquent notamment lorsque le connaissance omet de reprendre un des termes de l'affrètement, qui sont en général plus protecteurs pour le fréteur que ceux des connaissances soumis aux Règles de la convention de Bruxelles de 1924.

Tandis que le fréteur se retrouve alors contraint d'indemniser les réclamations du tiers porteur du connaissance, il peut se prévaloir de l'indemnité prévue dans la charte Baltime afin de recouvrer ces charges. Néanmoins ce constat est nuancé par le fait que cette indemnité n'est malheureusement pas automatique en cas d'avaries. L'affréteur n'est notamment pas tenu de d'indemniser le fréteur pour les dommages attendant à la navigation du navire. En matière d'affrètement à temps, c'est le fréteur qui conserve la gestion nautique du navire. Selon Justice Lloyd: "*The owners cannot recover heavy weather damage merely because, had the charterers ordered the vessel on a different voyage, the heavy weather would not have been encountered. The connection is too remote*"³⁶. Ainsi le lien de causalité entre les instructions données par l'affréteur et le dommage subi par le fréteur ou tiers propriétaire de la marchandise joue un rôle essentiel dans la mise en œuvre de cette indemnité.

Il est certain que lorsque le dommage survient par la faute ou négligence du fréteur ou de son préposé: le capitaine, l'affréteur ne pourra être reconnu comme responsable des dégâts causés au navire ou à la cargaison. Justice Donaldson a sur ce point affirmé: "*A loss may well arise in the course of compliance with the time charterers' orders, but this fact does not, without more, establish that it was caused by and is in law a consequence of such compliance and, in the absence of proof of such causation, there is no right to indemnity*"³⁷. Il est ainsi clairement établi que la charge de la preuve incombe au fréteur dans l'exécution de cette indemnité. Lord Griffiths a notamment ajouté en ce sens: "*The burden on the owners claiming the indemnity to establish that the charterers's orders caused the loss*"³⁸. Suite à ces propos, le droit d'indemnisation du fréteur en vertu du droit d'émission de connaissances par l'affréteur

³⁴ *Royal Greek Government v Ministry of Transport* (1949) 83 LLR 228 at p 234.

³⁵ *The Brabant* (1965) 2 LLR 546 at p 552.

³⁶ *The Aquacharm* (1980) 2 LLR 237 at p 244.

³⁷ *The White Rose* (1969) 2 LLR 52.

³⁸ *The Aquacharm* (1982) 1 LLR 7.

est loin d'être acquis, malgré le contenu de l'imprimé de la charte Baltime. Bien que cette indemnité vienne en quelque sorte introduire une certaine mesure d'équité entre les parties à la charte Baltime, il n'en demeure pas moins que la portée de la gestion commerciale du navire par l'affréteur est considérable. Ce n'est toutefois pas la seule dans la mesure où l'imprimé de la charte laisse l'affréteur libre de sous-affréter le navire.

B. Le sous-affrètement du navire par l'affréteur

La faculté de l'affréteur de sous-affréter le navire fait partie de sa gestion commerciale dans la mesure où elle participe à une opération économique bien particulière. La clause 19 de la charte Baltime prévoit à cet effet: "*The Charterers shall have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of the Charter*". Cette prérogative permet notamment à l'affréteur d'exercer les pouvoirs d'un armateur sans toutefois avoir à en supporter la responsabilité technique quant à la navigabilité du navire puisque celle-ci demeure à la charge du fréteur. Ce schéma commercial complexe offre à l'affréteur une double casquette, puisqu'il doit également assumer les fonctions du fréteur vis-à-vis du sous-affréteur. Dans la pratique, cette situation répond à des impératifs de marché bien précis, qui ne sont pas l'objet de cette étude.

Bien qu'il semble facile de vouloir établir une quelconque relation contractuelle entre le fréteur et le sous-affréteur, il n'en est rien en vertu du principe de la relativité des contrats. Pourtant il existe un contexte bien particulier dans lequel le fréteur est susceptible de pouvoir assigner le sous affréteur. En effet lorsque le fréteur et le sous-affréteur sont tous les deux parties à un contrat de transport, ils partagent des droits et des obligations. Cette éventualité est notamment rendue possible lorsque le fréteur est nommé comme transporteur sur le connaissement et le sous-affréteur comme chargeur ou destinataire de la marchandise à bord du navire. Il est fréquent que le navire soit alors affrété au voyage par le sous affréteur au travers de ce schéma contractuel. L'affréteur n'étant en aucune façon contraint de sous-louer le navire aux mêmes termes que ceux présents dans l'affrètement principal.

Par ailleurs le sous-affréteur est également en droit de faire signer des connaissements par le capitaine en tant qu'agent du fréteur afin de rendre ce dernier responsable des dommages survenus. Lord Browne affirma en ce sens: "*The charterers had the option of sub-letting and no restriction are imposed as to the terms of the sub-letting. In my view, the*

owners must have contemplated that, if there was a sub-letting, the sub-charterers would be entitled to require the master to sign bills of lading, and to sign themselves such bills of lading as they were entitled to require the master to sign, and so create a contract between the owners and the holders of the bills of lading"³⁹. Ainsi la portée de la gestion commerciale du navire par l'affréteur prend toute sa mesure au regard de ces clauses, qui comportent un risque pour le fréteur, notamment par la signature de connaissements en son nom. La clause dite '*off-hire*' s'inscrit également dans cette perspective, tant elle conditionne la gestion commerciale du navire.

§2. L'APPLICATION DE LA CLAUSE 'OFF HIRE' PAR L'AFFRÉTEUR

Le principe de la clause '*off-hire*' est reconnu en droit français, notamment à travers l'article 24 du décret du 31 décembre 1966, qui prévoit que "*Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures*". Il est aussi envisagé dans la clause 11A de la charte Baltimé, qui stipule: "*In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required*".

A. Les conditions d'exercice de la clause '*off-hire*'

Il est d'usage que l'application de la clause '*off-hire*' soit déclenchée par la simple occurrence d'un des événements listés comme tel dans la clause sans qu'il y ait pour autant eut de fautes commises par l'affréteur. Les juges sont d'ailleurs généralement très rigoureux dans l'interprétation de la mise en œuvre de cette clause. Ainsi il a été reconnu que l'affréteur était en droit de prononcer le navire en '*off-hire*' pour le temps perdu dans l'emploi de celui-ci, alors même que l'incident à l'origine de l'immobilisation était antérieur à la période d'affrètement⁴⁰. Néanmoins la charge de la preuve incombe à l'affréteur lorsqu'il cherche à se

³⁹ *The Vikfrost* (1980) 1 LLR 560 at p 567.

⁴⁰ *The Apollonius* (1978) 1 LLR 53.

prévaloir de l'exécution de la clause. Comme le résume Lord Bucknill: "*I think he must bring himself clearly within the exceptions. If there is a doubt as to what the words mean, then I think those words must be read in favour of the owners because the charterer is attempting to cut down the owners' right to hire*"⁴¹.

Tandis que l'application automatique de la clause '*off-hire*' ne semble pas souffrir d'une quelconque limite dans la charte Baltimé, elle ne peut opérer en cas de fautes de la part de l'affréteur. En effet, lorsque la cause de l'incident technique résulte du fait intentionnel ou de la négligence de l'affréteur⁴², celui-ci sera tenu de payer le fret malgré l'indisponibilité du navire. Certains arrêts vont même jusqu'à admettre que la clause ne s'appliquera pas malgré la réalisation de l'un des événements listés, si cet événement a pour origine la faute de l'affréteur⁴³. Par ailleurs il a également été décidé que la suspension du fret par l'affréteur n'était pas recevable, lorsque l'indisponibilité du navire ne résultait pas de l'un des événements énumérés par la clause '*off-hire*'. Dans l'arrêt *Sea & Land Securities Ltd v Dickinson & Co Ltd*⁴⁴, les juges de première instance ont estimé que l'installation d'un équipement demandé par l'affréteur à bord du navire, alors que celui-ci était au mouillage, ne privait pas l'affréteur de l'emploi du navire.

B. Les différents types de clauses '*off-hire*'

Il existe deux principaux types de clauses '*off-hire*': une première catégorie attachée à la durée pendant laquelle le paiement du fret est suspendu du fait de l'indisponibilité du navire ('*period clause*'); et une seconde catégorie qui se fonde sur la perte de temps résultant de l'indisponibilité du navire ('*net loss of time clause*').

S'agissant de la '*period clause*', l'interruption du paiement du fret est précisément délimitée dans le temps par la réalisation de l'un des événements susceptibles de priver l'affréteur de l'utilisation du navire. Elle définit en quelque sorte les bornes temporelles de la période dite '*off-hire*', qui prend fin lorsque le navire est à nouveau immédiatement en état de fonctionnement. Une illustration probante de cette clause se retrouve à travers la formulation suivante: "*Hire to cease from commencement of such loss of time until steamer is again in*

⁴¹ *Royal Greek Government v Minister of Transport* (1948) 82 LLR 196 at p 199.

⁴² *The Berg Sund* (1992) 2 LLR 453; *the Doric Pride* (2006) 2 LLR 175.

⁴³ *Nourse v Elder, Dempster* (1922) 13 LLR 197; *Lensen v Anglo-Soviet Shipping Company* (1935) 52 LLR 141.

⁴⁴ *Sea & Land Securities Ltd v Dickinson & Co Ltd* (1942) 2 KB 65.

efficient state to resume service"⁴⁵. Ainsi il a été considéré que la période 'off-hire' continue de courir lorsque le navire ne retrouve qu'un fonctionnement partiel de ses capacités⁴⁶. Lord Morris argua en ce sens que bien que les opérations de déchargement étaient rendues possibles par le remorquage du navire au port de Harburg, le fréteur ne pouvait exiger le paiement du fret en raison de l'innavigabilité du navire pour laquelle il avait été affrété. Par ailleurs, il a été admis que l'application de la 'period clause' en raison du dysfonctionnement des grues de déchargement du navire, ne devait pas être limitée aux heures travaillées, mais comprenait toutes périodes de temps perdu même lors de grève ou mauvaises conditions climatiques⁴⁷. C'est la raison pour laquelle Justice Hirst défendit ce type de clause: "*The Courts have always leaned strongly in favour of construing these clauses [off-hire] in the former sense [period clause], to avoid the complexities of calculating minutiae of lost time under the latter approach*"⁴⁸.

En revanche, la clause 'net loss of time' est de nature plus exigeante en ce qu'elle conditionne la suspension du paiement du fret par une perte effective de temps pour l'affrètement dans sa gestion commerciale du navire. Ce raisonnement est d'ailleurs celui emprunté par la clause 11A de la charte *Baltimor*: "*No hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the vessel is unable to perform the services immediately required*". Il s'avère que la clause revêt une importance toute particulière lorsque le navire est partiellement indisponible. Lord Denning résuma en ces termes: "*If one broke down and the other two cranes were able to do, and did do, all the work that was required, there would be no "time lost thereby"; and there would be no cessation of hire. But if there was work for three cranes, and there was some loss of time owing to the one crane breaking down, there would have to be an assessment of the amount of time lost*"⁴⁹.

Ainsi contrairement à la clause précédente, la réalisation d'un événement n'emporte pas nécessairement l'interruption du paiement du fret dans la mesure où le navire n'a pas perdu toutes ses fonctionnalités. Pour autant, la clause n'est pas dépourvue d'intérêt pour l'affrètement en ce qu'elle inclut la durée nécessaire au navire pour rattraper sa route initiale dans la nette

⁴⁵ *Tynedale v Anglo-Soviet Shipping Company* (1936) 41 Com Cas 206.

⁴⁶ *Hogarth v Miller* (1891) AC 48.

⁴⁷ *The HR Macmillan* (1974) 1 LLR 311.

⁴⁸ *The Bridgestone Maru (n°3)* (1985) 2 LLR 62 at p 84.

⁴⁹ *The HR Macmillan* (1974) 1 LLR 311 at p 314.

perte de temps ('*net loss of time*')⁵⁰. A l'inverse ce décompte n'est pas envisagé sous le régime de la '*period clause*' dans la mesure où dès que l'affréteur retrouve le plein usage du navire, la période '*off-hire*' prend fin.

C. Les effets de la clause '*off-hire*'

La principale conséquence d'une telle clause se traduit par le droit de l'affréteur de suspendre le paiement du fret au fréteur lorsque le navire ne peut plus assurer ses fonctions. Cette disposition est souvent considérée comme étant une mesure d'équité en quelque sorte dans les relations commerciales entre les parties à la charte. Toutefois la suspension du fret sous le régime de la clause '*off-hire*' ne s'applique automatiquement en général qu'après l'observation d'une période minimum de temps pendant laquelle l'affréteur est effectivement privé de l'utilisation du navire. En l'espèce, la clause 11A de la charte *Baltimé* prévoit que cette période est de vingt-quatre heures consécutives, soit une journée entière durant laquelle le navire est hors service en d'autres termes⁵¹. L'immobilisation du navire ne remet pas pour autant en question les autres obligations de l'affréteur dans le cadre de la charte-partie. Ainsi l'affréteur demeure la plupart du temps redevable des soutes⁵², des frais portuaires ou des heures supplémentaires de l'équipage.

En revanche si l'événement ayant déclenché la suspension du fret est imputable à la faute du fréteur, alors l'affréteur se verra attribué une indemnité en raison du préjudice commercial subi, notamment vis-à-vis des marchandises transportées. Selon Justice Kerr: "*It is right to repeat that it was common ground that if a period of off-hire results from a breach of the charter on the part of the owners, then the charterers would in law be entitled to damages quite apart from not being liable for hire, or being able to recoup any hire paid in respect of this period, if they can establish that they have thereby suffered additional loss*"⁵³. Ainsi les juridictions britanniques reconnaissent à l'affréteur une indemnité seulement en cas de manquement du fréteur dans ses obligations, notamment en cas d'innavigabilité du navire. Par ailleurs l'exercice de cette prérogative par l'affréteur aux termes de la clause 11A de la

⁵⁰ *Vogemann v Zanzibar* (1902) 7 Com Cas 254.

⁵¹ *The Fina Samco* (1994) 1 LLR 153.

⁵² *Arild v Hovrani* (1923) 2 KB 141, clause 5 de la charte *Baltimé*.

⁵³ *The democritos* (1975) 1 LLR 386 at p 401.

charte Baltime, est souvent couplé avec le droit pour celui-ci de déduire cette somme de bonne foi du montant du fret lors du paiement.

§3. LE DROIT SINGULIER DE DÉDUCTION DU FRET DANS LA CHARTE BALTIME

Bien que ce droit de déduction ne soit pas directement prévu par la charte Baltime comme c'est le cas pour la charte NYPE, il a toutefois été progressivement reconnu par la jurisprudence en matière d'affrètement à temps. Il est en quelque sorte le corolaire de la mise en œuvre de la clause 'off-hire' tant il permet à l'affréteur de déduire du fret les périodes d'indisponibilité du navire. Pour des motifs distincts, les clauses 11A et 15 stipulent en ce sens: "*Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly*".

D'autre part, la clause 13 de la charte Baltime autorise également l'affréteur à déduire du fret les dépenses effectuées pour le compte du fréteur: "*The Charterers or their Agents shall advance to the Master if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interests at per cent p.a.; such advances shall be deducted from hire*".

A. La justification commerciale du droit de déduction sur le fret

Lorsque ce droit de déduction n'était pas initialement prévu par la charte-partie, la jurisprudence s'est tout d'abord montrée hostile à ce que l'affréteur puisse de lui-même soustraire une partie du fret. Les tribunaux britanniques se sont notamment fondés sur l'interdiction de déduire du fret les dommages aux marchandises⁵⁴, afin d'exclure cette alternative en ce qui concerne l'indemnisation de la perte de temps en cas de navire 'off-hire'. Justice Donaldson défendait cette position en arguant que l'application d'un tel droit par l'affréteur entraînerait le retrait automatique du navire par le fréteur en raison de l'absence de paiement du fret⁵⁵. Néanmoins ce raisonnement reste peu convaincant dans la pratique, car l'affréteur préfère la plupart du temps exercer ce droit au lieu de risquer de recouvrer ce montant auprès d'un fréteur insolvable. Selon Justice Parker: "*It would be grossly unjust to*

⁵⁴ *The Brede* (1973) 2 LLR 333; *the Aries* (1977) 1 LLR 334.

⁵⁵ *Seven Seas Transportation v Atlantic Shipping* (1975) 2 LLR 188.

allow an owner to recover hire in respect of a period during which he had, in breach of contract, failed to provide that for which the hire was payable"⁵⁶.

Ce point de vue est notamment renforcé par les dispositions de la clause '*off-hire*' qui exige une certaine mesure d'équité entre les parties. Il paraît en effet peu sensible que l'affréteur puisse déduire du fret les dépenses qu'il a réalisées pour le compte du fréteur, alors qu'il ne le pourrait pas pour les périodes durant lesquelles il était privé de l'utilisation totale ou partielle du navire. Cette observation paraît d'ailleurs très étrange au regard de la clause 15 de la charte, qui autorise pareille déduction suite au naufrage du navire. Cette controverse a définitivement été entérinée par le principe selon lequel la règle interdisant de déduire du fret les dommages causés aux marchandises, ne pouvait être valablement étendue au cadre de l'affrètement à temps. Lord Denning a affirmé en ce sens: "*So different are the two concepts that I do not think the law as to freight can be applied indiscriminately to hire*"⁵⁷. Il a également ajouté: "*if the shipowner wrongly and in breach of contract deprives the charterer for a time of the use of the vessel, the charterer can deduct a sum equivalent to the hire for the time so lost*"⁵⁸.

Ainsi la jurisprudence a clairement dissocié les deux concepts en présence et confirmé l'existence en droit de common law du droit de déduction de l'affréteur, qui doit être toutefois exercé de bonne foi par de celui-ci. Son application étant pleinement justifié au regard de la pratique, comme le résume Justice Mocatta: "*This equitable right of set-off is in accord with what commercial considerations demand*"⁵⁹.

B. Les limites du droit de déduction sur le fret

Si l'affréteur n'est pas autorisé à exercer son droit de déduction sur le fret des dommages subis par les marchandises, il n'est pas non plus admis à déduire du fret le montant d'une potentielle immobilisation du navire déclaré en '*off-hire*' par l'affréteur. Ainsi lorsque des réparations sont prévues pour le navire après la date du paiement de la mensualité, l'affréteur ne peut pas déduire cette perte de temps dans la gestion du navire du fret qu'il doit alors payer. Selon les juridictions britanniques, une telle pratique serait de nature à entraîner une forme

⁵⁶ *The Teno* (1977) 2 LLR 289 at p 296.

⁵⁷ *The Nanfri* (1978) 2 LLR 132 at p 139.

⁵⁸ *Ibid* at p 140

⁵⁹ *Santiren Shipping Ltd v Unimarine* (1981) 1 LLR 159 at p 164.

d'insécurité juridique notamment lorsque la période de réparation s'avère être par exemple plus longue ou plus courte. La problématique fut résumée en ces termes: "*The question is really one of cashflow – are the potential overpayments resolved in advance on the basis of some estimate or in arrears on the basis of the actual events? To allow deduction for anticipated off-hire, would be bound to introduce an element of uncertainty and lead to disputes*"⁶⁰.

Si en revanche l'affréteur décide malgré tout d'ajuster le montant du fret notamment en raison de l'indisponibilité du navire, il prend alors le risque de se voir substituer par le fréteur dans le contrôle du navire. Toutefois Lord Denning a tenté de nuancer les conséquences de cette erreur d'appréciation par la présumée bonne foi de l'affréteur, en affirmant qu'autrement le droit de déduction serait dépourvu d'objet. Il a affirmé en ce sens: "*The actual figures can be ascertained later: either by agreement between the parties or, failing agreement, by arbitration*"⁶¹. En l'absence d'une saisie de la chambre des Lords sur la question, il semble que l'affréteur soit admis à agir de la sorte mais au risque de se voir confisquer la gestion du navire par le fréteur.

C. Le privilège contractuel de l'affréteur sur le navire pour les frais engagés

Le privilège contractuel de l'affréteur sur le navire s'apparente également en quelque sorte au droit de déduction de l'affréteur sur le fret dans la mesure où il permet à ce dernier de conserver la gestion commerciale du navire pour tout fret payé d'avance et non amorti. Tandis que ce droit de déduction du fret a pour objet la récupération des frais induit perçus par le fréteur, cette prérogative vise avant tout à garantir l'emploi du navire par l'affréteur pour les mensualités versées au fréteur. La clause 17 de la charte Baltime dispose à cet effet: "*And the Charterers shall have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned*". Une fois encore, c'est la notion d'équité qui gouverne la rédaction de cette clause, tant elle prohibe de façon expresse tout enrichissement sans cause du fréteur, ce qui correspond notamment à l'objectif poursuivi au travers du recouvrement des dépenses engagées pour le fréteur ou la déduction du fret pour les périodes d'indisponibilité du navire.

⁶⁰ *The Li Hai* (2005) 2 LLR 389

⁶¹ *The Nanfri* (1978) 2 LLR 132 at p 141.

Toutefois il est nécessaire de distinguer ici ce privilège contractuel de l'affréteur à temps sur le navire avec celui de l'affréteur à coque-nu, qui en général comprend une dimension d'appropriation du navire par l'affréteur. L'affréteur à temps ne possède en revanche ici aucun privilège sur la propriété du navire, mais sur son utilisation pour la période indiquée. En l'espèce ce droit de créance a pour principe d'empêcher le fréteur de reprendre le contrôle du navire à la fin de la période contractuelle d'affrètement en raison du fret payé par l'affréteur. Selon Lord Rigby: "*The charterer was to have a lien on the ship for all moneys paid in advance and not earned, makes it plain, if it were otherwise doubtful, that the payments in advance were to be provisional only and not final and would entitle the charterer to postpone delivery of the ship until the unearned payments were repaid*"⁶². Ainsi ce privilège contractuel de l'affréteur sur le navire semble justifié au regard de la jurisprudence dans la mesure où il ne s'attache pas à obtenir remboursement du fret par la rétention du navire, mais au contraire à opposer l'exploitation du navire en vertu du fret versé à cet effet.

Pourtant la portée d'un tel droit fut remise en question par la suite. Lord Sumner observa ainsi: "*The difficulty of reading this lien as meaning that the charterer can refuse redelivery of the ship and yet not be under a continuing liability for further hire is obvious, and lien on the ship in the strict sense he had none [...] I reserve any opinion as to the meaning and effect of this so-called lien*"⁶³. Désormais la controverse autour de la signification de ce privilège a été tranchée par Justice Goff, qui a notamment décidé que la remise du navire au fréteur demeurait sujette à l'exercice de ce droit de créance sur le navire par l'affréteur, sans qu'il soit pour autant question d'un usage affranchi de toutes contraintes⁶⁴.

En revanche la portée de ce privilège se limite à l'exploitation du navire par l'affréteur et ne peut faire l'objet d'une autre action en matière de droit de créance tel que le recouvrement de l'assurance corps et machine en cas de perte du navire. En outre de ces divers droits de créance de l'affréteur, celui-ci est également autorisé à résilier la charte-partie en cas de livraison tardive du navire.

⁶² *Tonnellier and Bolckow, Vaughan v Smith* (1897) 2 Com Cas 258

⁶³ *French Marine v Compagnie Napolitaine* (1921) 2 AC 494 at p 516.

⁶⁴ *The Lancaster* (1980) 2 LLR 497.

§4. LA RÉSILIATION DE LA CHARTE EN CAS DE DÉLIVRANCE TARDIVE DU NAVIRE

En cas de retard dans la mise à disposition du navire par le fréteur, l'affréteur est alors en droit de demander la résiliation de la charte-partie. La clause 21 de la charte Baltime stipule en ce sens: "*Should the Vessel not be delivered by the date indicated in box 22, the Charterers shall have the option of cancelling*". Toutefois il importe ici de distinguer deux situations différentes: la résiliation de la charte sur le fondement de la clause 21 d'une part, et l'anéantissement de celle-ci en droit de common law d'autre part.

A. La résiliation contractuelle de la charte pour remise tardive du navire

Tandis que l'automaticité de la résiliation de la charte n'est pas remise en question lors d'une livraison tardive du navire par le fréteur, l'exercice d'un tel droit par l'affréteur demeure toutefois encadré afin de limiter les abus. En effet, des considérations purement financières sont ici à l'œuvre. Lorsque les taux de fret chutent sur le marché de l'affrètement, l'affréteur est alors soucieux de pouvoir résilier la charte afin de d'ajuster le taux de fret contractuel avec ceux en vigueur sur le marché.

C'est la raison pour laquelle la clause 21 de la charte Baltime prévoit également un délai de réflexion afin que l'affréteur puisse juger de l'opportunité de résilier la charte. Il est notamment stipulé: "*If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel*". L'affréteur tient ce droit d'élection de la charte du fait de l'inexécution du fréteur dans la mise à disposition du navire avant la fin de la période de livraison du navire. Ainsi la clause lui laisse le choix de résilier la convention d'affrètement ou bien de la sauver, et l'élément déterminant dans cette perspective sera bien entendu le taux de fret.

Par ailleurs l'innavigabilité ou non-conformité du navire délivré par le fréteur peut également entraîner la résiliation de la charte-partie. La jurisprudence a considéré en ce sens que l'application de la clause 21 de la charte Baltime devait être lue en parallèle avec la clause 1 de ladite charte. Celle-ci stipule en effet: "*The Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service*". Concernant la portée de cette faculté de résiliation, Justice Roskill a estimé qu'elle était détachée de toutes fautes de la part du fréteur. Selon ce dernier: "*It is important to emphasise that that which the charterers are claiming to exercise is an express contractual*

right given by clause 22. Their right to cancel does not depend upon any breach of the charterparty by the owners. Entitlement to cancel depends not on any breach by the owners but upon whether the owners have timeously complied with their obligations under clause 1"⁶⁵. Ainsi l'affréteur n'a pas à rapporter la preuve de la faute commise par le fréteur, mais bénéficie directement de cette prérogative contractuelle.

En d'autres termes, l'exercice de cette clause repose sur le manquement du fréteur quant à son obligation de remettre initialement le navire avant une certaine date. Selon Lord Denning: "*Its effect is that, although there may have been no breach by the owners nevertheless the charterers are, for their own protection, entitled to cancel if the vessel is not delivered in a proper condition by the cancelling date*"⁶⁶. Néanmoins le défaut dans l'innavigabilité du navire soit être suffisamment substantiel afin de justifier la résiliation de la charte effectuée par l'affréteur. D'après Justice Devlin: "*It would be a misfortune, I think, if defects of no real significance in the adventure were to be used as a means of throwing up a charter at the last moment*"⁶⁷. Ce constat illustre à ce titre parfaitement les enjeux financiers qui s'articulent derrière l'exercice de ce droit de résiliation par l'affréteur.

Enfin il s'avère que le fréteur n'est pas tenu de garantir de façon absolue que le navire sera délivré avant la date de résiliation de la charte. En ce sens, Justice Smith a affirmé que le fréteur reconnaissait au contraire la faculté de l'affréteur quant à la résiliation du contrat: "*The shipowner does not contract to get there by a certain date, but says: if I do not get there you may cancel*"⁶⁸. En outre si l'affréteur subit un dommage du fait de la livraison tardive du navire ou de la résiliation de la charte, il est admis à réclamer une indemnité auprès du fréteur pour les pertes et autres dommages indirects qui en résultent. Lord M'Laren a ainsi confirmé que la résiliation de la charte ne privait pas l'affréteur d'obtenir réparation du préjudice commercial par exemple. Selon ses propos: "*It was submitted that no damages were due, in respect of that the insertion of the clause giving an option to cancel came in place of the common law obligation to provide a ship or pay compensation. I do not think the clause was inserted for any such purpose*"⁶⁹. Toutefois cette automaticité de la résiliation contractuelle de

⁶⁵ *The Madeleine* (1967) 2 LLR 224 at p 239.

⁶⁶ *The Democritos* (1976) 2 LLR 149 at p 152.

⁶⁷ *Noemijulia Steamship v Minister of Food* (1950) 83 LLR 500.

⁶⁸ *Smith v Dart* (1884) 14 QBD 105 at p 110.

⁶⁹ *Nelson & Sons v Dundee East Coast Shipping* (1907) SC 927 at p 934.

la charte ne doit pas faire oublier que celle-ci peut également être prononcée en droit de common law.

B. La résiliation en cas d'anéantissement de la charte Baltime

En droit de common law, cette alternative est bien établie en pratique, et permet à l'affréteur de prononcer la résiliation de la charte sans qu'une quelconque faute du fréteur soit déterminée. Cette doctrine britannique est en ce sens un autre mécanisme à la disposition de l'arsenal juridique de l'affréteur pour mettre fin au contrat d'affrètement, notamment lorsque la remise tardive du navire dans le délai imparti semble fort compromise, voir impossible par le fréteur. Selon Lord Radcliffe: "*Frustration occurs whenever the law recognises that without default of either party, a contractual obligation has become incapable of being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing radically different from that which was undertaken by the contract*"⁷⁰. Cette approche du concept en question illustre avec force des implications que peut avoir un délai trop important de délivrance du navire au service de l'affréteur.

C'est la raison pour laquelle l'affréteur est en droit d'envisager la résiliation de la charte lorsqu'il est improbable que le fréteur puisse tenir ses engagements contractuels initiaux. En revanche, la résiliation contractuelle de la charte ne peut intervenir avant la date de résiliation inscrite dans la case 22 de la première partie de la charte Baltime, même si au vu des circonstances, la remise du navire à temps apparaît utopique. Justice Roskill estima ainsi: "*For my part I have great difficulty in seeing how, where there is an express right given to cancel if the vessel is not delivered [the cancelling date], an implied right can concurrently exist to cancel at some earlier point of time, namely, when it becomes inevitable that the stated cancelling date will not be able to be attained by the ship*"⁷¹. Cette observation semble fondée puisque décider autrement reviendrait à vider la clause de résiliation de son contenu.

Pareillement le fréteur ne peut exiger de son cocontractant qu'il se prononce sur la résiliation de la charte en vertu de la '*doctrine of frustration*' avant que le navire ait été délivré. Justice Bray a justifié cette interdiction par des considérations commerciales: "*If it is uncertain whether it will be beneficial to the charterer to exercise his option because the*

⁷⁰ *Davis Contractor v Fareham UDC* (1956) AC 696 at p 728.

⁷¹ *The Madeleine* (1967) 2 LLR 224 at p 241.

position at the port of loading is uncertain, then that is a good reason for the charterer waiting until he can ascertain his position"⁷². Ainsi, tandis que l'exercice de la résiliation contractuelle est conditionné par la date de résiliation, l'anéantissement du contrat permet de résilier le contrat avant la date de résiliation stipulée. D'après Justice Roskill: "*The fact that there is no contractual right to cancel in advance does not prevent a charterer from seeking to claim the right to rescind in advance of the cancelling date*"⁷³. De la sorte, l'affréteur dispose de deux droits complémentaires qui lui permettent d'anticiper les variations du marché des taux de fret.

Après avoir étudié les droits des parties à la charte Baltimé, il est désormais important d'étudier les obligations contractuelles qui s'y attachent. Toutefois, les exigences de la charte sont en grande partie issues des usages maritimes, dont la portée est rigoureusement appliquée par la jurisprudence.

⁷² *Moel Tyrant v Weir* (1910) 2 KB 844 at p 848.

⁷³ *The Madeleine* (1967) 2 LLR 224 at p 244.

CHAPITRE II – LES OBLIGATIONS DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME

L'imprimé de la charte Baltime répartit les obligations de chaque partie conformément à leur propre domaine de compétences dans l'exploitation du navire. Cette proportionnalité se retrouve également au travers du nombre de devoirs incombant à chaque partie.

SECTION I - LES OBLIGATIONS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME

Dans un premier temps, l'approche jurisprudentielle des différentes contraintes pesant sur le fréteur dans le cadre de la charte Baltime se concentre de façon cohérente sur la gestion nautique du navire.

§1. LA LIVRAISON DU NAVIRE CONFORMÉMENT À SA DESCRIPTION

La conformité du navire lors de sa livraison, vis-à-vis de sa description contractuelle établie dans la première partie de la charte Baltime, représente la première obligation pesant sur le fréteur dans la mesure où elle renvoie à l'objet du contrat. En effet, l'affrètement à temps consiste en principe pour le fréteur, à mettre à disposition un navire, dont les caractéristiques correspondent aux attentes de l'affréteur. Les considérations relevant de la nature et fonction du navire sont d'une extrême importance car elles déterminent l'usage et le bénéfice que l'affréteur pourra retirer de l'affrètement. Il semble ainsi évident que la remise d'un navire normalement destiné au transport de pétrole, ne répond pas aux exigences du transport d'agrumes. Le succès de l'opération commerciale envisagée par l'affréteur, repose ainsi en grande partie sur les particularités du navire affrété tels que son tonnage, sa vitesse ou encore ses soutes parmi les plus importantes.

C'est la raison pour laquelle le préambule de la charte Baltime rappelle en avant-propos que le contrat conclu entre les parties doit correspondre aux différents éléments du navire délivré par le fréteur. Il est notamment stipulé: "*It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 [...] and the party mentioned as Charterers in Box 4*". Bien que le contenu de ces caractéristiques soit parfois nuancé par une certaine marge de tolérance, il n'en

demeure pas moins qu'en cas de non-conformité du navire avec les dispositions de la charte, l'affréteur peut prononcer la résiliation dudit contrat.

A. Les principales caractéristiques du navire dans l'affrètement

En raison de l'importance attachée aux capacités du navire affrété, le moindre écart dans l'aspect de ce dernier fait l'objet d'une attention toute particulière. Toutefois la plupart des litiges semblent se concentrer en particulier sur la classe, le tonnage, la vitesse et la consommation en soutes du navire. En effet la classe du navire est généralement déterminée par les sociétés de classification existantes, qui certifient la navigabilité ou le type du navire par exemple. Cette indication permet à l'affréteur de réunir un grand nombre d'informations sur le navire en question, afin d'estimer par la suite si ce dernier est compatible avec le voyage ou transport maritime considéré. Il est généralement admis par la jurisprudence que cet élément de description du navire s'apparente à une condition de validité de la charte, ce qui signifie qu'en cas de défaut, l'affréteur peut résilier le contrat⁷⁴. Toutefois la portée de cette obligation de résultat est limitée au moment de la conclusion de la charte-partie, et n'emporte pas la résolution du contrat lorsque le navire est déclassé au cours du voyage. Selon Justice Crowder: "*The statement in the charterparty that the Elisabeth was A1, applied, I apprehend, only to the time of entering into the contract. It clearly does not amount to a warranty that the Vessel should continue A1 during the whole time covered by the charterparty, or that the owners would omit no act necessary to be done to retain her in that class*"⁷⁵.

Par ailleurs la capacité de chargement du navire constitue également une des caractéristiques essentielles de l'affrètement. Toutefois seule une erreur suffisamment grave dans l'estimation du tonnage du navire permettra à l'affréteur de demander la substitution du navire ou la résolution de la charte. L'imprimé de la charte Baltime définit le tonnage du navire comme incluant: "*bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10*". Ainsi il a été décidé qu'un navire ne pouvant prendre à son bord plus de 3,081 tonnes de maïs alors qu'il devait pouvoir en recevoir 3,200

⁷⁴ *Routh v MacMillan* (1863) 9 LT 541.

⁷⁵ *Hurst v Osborne* (1856) 18 CB 144.

tonnes d'après la charte, ne représentait pas une violation suffisante des termes du contrat pour en prononcer la résolution⁷⁶.

Enfin en ce qui concerne les stipulations attendant à la vitesse et aux soutes du navire, la jurisprudence britannique a longtemps débattu du moment à partir duquel la réalité de ces qualités devait être prise en compte. En effet la controverse portait sur la question de savoir si la vitesse du navire était garantie au moment de la signature de la charte, à celui de la livraison ou tout au long de l'affrètement. Tandis que Justice Atkinson avait dans un premier temps pris position en faveur de la conclusion du contrat⁷⁷, c'est finalement la livraison du navire qui détermine désormais le point de départ de la responsabilité du fréteur en cas de perte de vitesse du navire. Selon Justice Mocatta: "*commercial consideration require this description as to the vessel's speed to be applicable as at the date of her delivery, whether or not it is applicable at the date of the charter*"⁷⁸. Le fréteur n'est ainsi pas tenu de garantir les spécifications du navire quant à sa vitesse ou sa consommation de carburant de façon continue durant toute la période de l'affrètement, mais seulement lors de sa mise à disposition.

B. La portée relative de l'obligation de conformité du navire

Toutefois la garantie de ces aspects du navire par le fréteur est quelque peu nuancée, notamment par l'introduction d'expressions contractuelles spécifiques dans la charte Baltime. La présence des termes '*about*' ou '*in good weather conditions*' a par exemple été interprété par la jurisprudence comme indiquant une marge de tolérance de 5% par rapport à la description faite du navire dans le contrat. Cette forme de modération a notamment permis d'alléger l'obligation du fréteur en admettant une certaine marge d'appréciation quant aux capacités réelles du navire affrété. Lord Sellers a ainsi affirmé: "*I would regard 331 tons of deficiency in a cargo of 10,400 tons, a deficiency just over 3 per cent, as fulfilling the obligation to ship about 10,400 tons [...] in the absence of any trade evidence on the matter, it is, in my opinion, within a reasonable commercial margin in respect of such cargo*"⁷⁹. De la même façon, Justice Devlin interpréta la formule '*about*' comme suit: "*If I had to determine whether the margin of 1.2 per cent was within the phrase about [...] I must say that I should*

⁷⁶ *Millar v Freden* (1918) 1 KB 611.

⁷⁷ *Lorentzen v White Shipping* (1943) 74 LLR 161

⁷⁸ *The Apollonius* (1978) 1 LLR 53

⁷⁹ *Dreyfus v Parnaso* (1960) 1 LLR 117.

have thought it [...] would be the sort of margin as a matter of business so contemplated within the meaning of the word about"⁸⁰. Par conséquent, il semble que cette marge de tolérance de 5% soit justifiée au regard de la sanction en cas de défauts de conformité avec les spécifications du navire, décrites dans la charte-partie.

C. La résolution de la charte pour défaut de conformité

Comme indiqué ci-dessus, la conséquence d'un défaut de conformité du navire avec les spécificités requises du navire par la charte, se matérialise par la résolution du contrat. L'affrètement de la charte Baltime est ainsi en mesure de prononcer la résolution de cette dernière, lorsque la classe du navire ne correspond pas à celle promise par le fréteur ou constitue une différence trop sensible avec la description faite du navire. Au-delà de ce seuil de 5%, l'affrètement peut effectivement demander la substitution du navire ou la résolution du contrat.

Mais en pratique, le fréteur est la plupart du temps responsable envers l'affrètement d'une indemnité à titre compensatoire, puisque ces garanties sur les capacités du navire ne sont pas reconnues comme des conditions de validité du contrat. Cette compensation financière est calculée sur la base de la différence entre les taux de fret d'un navire correspondant aux caractéristiques de la charte et celui affrété. Une autre solution se trouve dans la suspension du paiement du fret par l'affrètement en raison de la perte de temps causée par la vitesse déficiente du navire, comme si le navire était considéré '*off-hire*'⁸¹. Autrement l'affrètement peut tout autant se prévaloir de l'obligation de vitesse raisonnable prévu par la charte, afin d'obtenir indemnisation de son préjudice.

§2. L'OBLIGATION DE NAVIGABILITÉ DU NAVIRE

En droit de common law, les contrats d'affrètements sont par essence soumis à certaines exigences issues des usages commerciaux, notamment dans le silence des dispositions de la charte-partie à ce sujet. Ces principes coutumiers essentiels au régime de l'affrètement ont été dégagés par la jurisprudence, afin de combler les lacunes juridiques laissées par les parties au

⁸⁰ *Cargo Ships El-Yam v Invotra* (1958) 1 LLR 39.

⁸¹ *The Apollonius* (1978) 1 LLR 53

contrat. Ils introduisent en particulier un cadre contractuel minimal, qui s'impose lors de l'exécution de l'opération d'affrètement. L'obligation de navigabilité du navire fait notamment partie de ces exigences héritées de la pratique contractuelle de l'affrètement, et s'inscrit directement dans l'économie générale du contrat à ce titre. Tandis que ces normes contractuelles reflète le développement de la marine marchande, les parties au contrat demeurent cependant libres de les introduire expressément dans la charte-partie afin d'en préciser la portée. L'imprimé de la charte Baltime stipule ainsi dans sa clause 1: "*the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service*"; puis dans sa clause 3: "*the Owners shall [...] maintain (the Vessel) in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service*".

En dépit de cette rédaction diffuse de l'obligation de navigabilité du navire, la charte Baltime vise néanmoins à garantir un niveau satisfaisant dans le fonctionnement et la flottabilité du navire remis par le fréteur. Son objet s'entend généralement comme imposant un devoir de sécurité sur le fréteur, qui doit ainsi veiller à ce que le navire soit en mesure d'affronter les périls de la mer. Justice Field a résumé cet aspect par la formule suivante: "*fit to meet and undergo the perils of the sea or other incidental risks to which of necessity she must be exposed in the course of a voyage*"⁸².

Toutefois si cette approche correspond effectivement à la première acception du terme, elle omet en revanche de prendre en compte une deuxième dimension de la notion de navigabilité, qui s'attache plus particulièrement au transport de marchandise par le navire. C'est pourquoi il convient de déterminer le sens recouvert par l'expression de navigabilité nautique du navire dans un premier temps, avant d'aborder le concept de navigabilité commerciale du navire dans un second temps.

A. La navigabilité nautique du navire

Comme son nom l'indique, la notion de navigabilité nautique du navire comprend les paramètres techniques du navire tel que son état physique, ses équipements ou encore ses machines. Cette conception de la navigabilité recouvre avant tout les capacités propres du navire faces aux périls de la mer, tant cet aspect joue un rôle essentiel quant au succès du

⁸² *Kopitoff v Wilson* (1876) 1 QBD 377 at p 380.

voyage maritime entrepris. C'est la raison pour laquelle, le fréteur est ici soumis à une obligation absolue, dont il ne peut normalement s'exonérer. Lord Blackburn a ainsi précisé la portée de cette dernière en affirmant: "*not merely that they should do their best to make the ship fit, but that the ship should really be fit*"⁸³. Cet extrait témoigne de l'importance que revêt cette garantie, qui dans un contrat d'affrètement représente en quelque sorte un des éléments indispensables à la bonne exécution du contrat.

Pour autant, il s'agit de nuancer l'intensité de cette obligation dans la mesure où le fréteur n'est point contraint de livrer un navire techniquement parfait. Justice Kilkeny a interprété ce standard de navigabilité nautique comme suit: "*[this undertaking] is not an accident-free ship, nor an obligation to provide ship or gear which might withstand all conceivable hazards. In the last analysis the obligation, although absolute, means nothing more or less than the duty to furnish a ship and equipment reasonably suitable for the intended use or service*"⁸⁴.

Bien qu'une marge d'appréciation soit laissée dans la détermination de la navigabilité nautique du navire, il n'en demeure pas moins que le test jurisprudentiel en la matière se veut avant tout objectif. En d'autres termes, ce concept de navigabilité nautique varie pour chaque navire en fonction des caractéristiques propres à celui-ci, et de l'aventure maritime envisagée également. Il est vrai que les attentes de l'affréteur en terme de performance et de sécurité technique soient plus exigeantes en présence d'un navire neuf par exemple. Justice Channel énonça ainsi: "*The vessel must have that degree of fitness which an ordinary careful and prudent owner would require his vessel to have at the commencement of her voyage having regard to all the possible circumstances of it*"⁸⁵. Il apparaît clair à la lecture de ces différents commentaires que l'élément déterminant dans la navigabilité nautique du navire repose sur son aptitude à pouvoir entreprendre le voyage maritime par tous types de temps grâce au bon état apparent de sa coque, de ses machines et ses équipements.

Toutefois la notion de navigabilité nautique ne s'arrête pas à ces considérations matérielles, mais comprend également les compétences propres de l'équipage ainsi que la conformité des documents administratifs à bord du navire. En ce sens, Lord Kerr argua: "*The vessel must carry certain kinds of documents which bear upon her seaworthiness or fitness to*

⁸³ *Steel v State Line Steamship Company* (1877) 3 App Cas 72 at p 86.

⁸⁴ *President of India v West Coast Steamship Company* (1963) 2 LLR 278 at p 281.

⁸⁵ *McFadden v Blue Star Line* (1905) 1 KB 697 at p 706.

perform the services for which the charter provides"⁸⁶. La régularité administrative du navire constitue par conséquent une forme de navigabilité nautique à part entière, tout comme les qualifications de l'équipage. Saisie de la question, la Chambre des Lords retint notamment l'incompétence du chef mécanicien en tant que cause principale dans l'innavigabilité du navire. Selon Lord Salmon: "*She was not fit for ordinary cargo service when delivered because the engine-room staff was incompetent and inadequate and this became apparent as the voyage proceeded. It is common-place language to say that the vessel was unseaworthy by reason of this inefficiency in the engine-room*"⁸⁷. La notion de navigabilité nautique du navire recoupe ainsi un certain nombre d'aspects, qui sont autant de contraintes pesant sur le fréteur; et auxquelles s'ajoutent également le concept de navigabilité commerciale.

B. La navigabilité commerciale du navire

La navigabilité commerciale correspond en fait aux capacités de transport de marchandises du navire. Cette obligation vise à s'assurer que le navire est apte à pouvoir recevoir la cargaison qui doit être chargée à son bord. Ainsi cette obligation n'est pas satisfaite lorsque les cales du navire sont sales ou nécessitent un traitement spécial avant de pouvoir y stocker les biens en question. Il est évident que si le navire se retrouve dans l'impossibilité d'accueillir la marchandise pour laquelle il a été affrété en raison de l'état de ses cales ou de sa structure, il perd alors toute sa valeur économique aux yeux de l'affréteur. La clause 8 de la charte Baltime dispose en ce sens: "*The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores*". Par ailleurs, il est à noter que la portée de navigabilité commerciale s'attache seulement à la période de chargement, tout comme la navigabilité nautique du navire s'applique uniquement lors de la livraison du navire dans le cadre de l'affrètement à temps.

Il ne s'agit pas en effet d'obligations continues, mais ponctuelles dans les deux cas. D'après Justice Channel: "*The warranty is that, at the time the goods are put on board, she is fit to receive them and encounter the ordinary perils that are likely to arise during the loading stage; but [...] there is no continuing warranty after the goods are once on board that the ship shall continue fit to hold the goods during that stage and until she is ready to go to sea,*

⁸⁶ *The Derby* (1985) 2 LLR 325 at p 331.

⁸⁷ *The Hongkong Fir* (1961) 2 LLR 478 at p 486.

notwithstanding any accident that may happen to her in the meantime"⁸⁸. Cette particularité influe beaucoup sur les conséquences d'un manquement à ce devoir de navigabilité du navire en général, et ce malgré l'incorporation de plus en plus fréquente des Règles de Bruxelles dans les chartes-parties. Toutefois Justice Mustill dénonça ce raisonnement: "*There are in most time charters express terms as regards initial seaworthiness and subsequent maintenance which are not easily reconciled under the scheme of the Hague Rules, which create an obligation as to due diligence attaching voyage by voyage*"⁸⁹. Dans le cas contraire, la responsabilité du fréteur en serait grandement affectée.

C. La sanction de l'obligation de navigabilité

Tandis que la preuve de l'innavigabilité du navire repose sur l'affréteur, la sanction de cette obligation varie en fonction du degré de gravité de la violation de ses obligations par le fréteur. Ainsi en cas d'innavigabilité nautique ou commerciale du navire, l'affréteur n'est pas automatiquement autorisé à résilier le contrat d'affrètement dans la mesure où leur impact est parfois trop résiduel pour justifier d'un tel droit. Lord Diplock avoua en ce sens: "*The shipowners' undertaking to tender a seaworthy ship has become one of the most complex of contractual undertakings. It embraces obligations with respect to every part of the hull and machinery, stores and equipment and the crew itself. It can be broken by the presence of trivial defects easily and rapidly remediable as well as by defects which must inevitably result in a total loss of the vessel*"⁹⁰. Ce raisonnement s'explique par le fait qu'il serait profondément injuste de laisser à l'affréteur, la possibilité de mettre un terme à l'affrètement pour un défaut mineur, qui n'entraîne aucune immobilisation du navire, tel que le remplacement d'un compas de navigation ou l'obtention d'un certificat administratif. Néanmoins, si il ne peut prononcer la résiliation de la charte sur ces fondements, l'affréteur conserve l'attribution d'une indemnité à titre compensatoire. Seul l'anéantissement de l'objet du contrat peut entraîner la résiliation de la charte par l'affréteur, lorsque celui-ci est privé de l'utilisation du navire.

Le régime de cette sanction évolue également en fonction du moment pendant lequel le défaut de navigabilité est découvert par l'affréteur. Ainsi si ce manquement est mis à jour avant que le navire n'appareille, l'affréteur est en droit de prononcer la résiliation de la charte

⁸⁸ *McFadden v Blue Star Line* (1905) 1 KB 697 at p 706.

⁸⁹ *The Hermosa* (1980) 1 LLR 638 at p 647.

⁹⁰ *The Hongkong Fir* (1962) 2 LLR 26 at p 71.

lorsque l'innavigabilité est telle qu'elle anéantit le contrat. En revanche, si le fréteur peut remédier à la situation dans un délai raisonnable, alors celui-ci est seulement redevable de dommages-et-intérêts. Dans l'affaire du navire *Hongkong Fir*, il a été admis qu'un délai de cinq mois de réparation du navire pour un période totale d'affrètement de 24 mois, n'était pas suffisant pour entraîner la résiliation de la charte. Cependant, l'affréteur peut résilier la charte sur le fondement de la clause 22 de la charte *Baltimé*, notamment lorsque le navire est innavigable à la date de résiliation.

Ainsi indépendamment de toute gravité dans l'innavigabilité du navire, Justice Roskill affirma: "*There was here an express warranty of seaworthiness and unless the ship was timeously delivered in a seaworthy condition, including the necessary certificate from the port health authority, the charterer had the right to cancel*"⁹¹. En outre, si le défaut de navigabilité est découvert après que le navire ait débuté son voyage, l'affréteur demeure autorisé à résilier la charte si le défaut est suffisamment grave pour justifier de cette résiliation. Néanmoins la preuve sera en ce cas plus difficile à rapporter pour l'affréteur, comme pour l'obligation de vitesse raisonnable.

§3. L'OBLIGATION DE VITESSE RAISONNABLE PESANT SUR LE FRÉTEUR

La réalisation du voyage maritime dans un délai raisonnable est l'une des obligations qui incombe au fréteur dans le cadre de l'affrètement à temps. Ainsi l'imprimé de la charte *Baltimé* stipule dans sa clause 9: "*the Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch*". Bien que cette disposition puisse paraître désuète au regard des progrès techniques embarqués à bord des navires marchands, elle continue malgré tout de représenter un enjeu essentiel à la charge du fréteur à temps par l'intermédiaire de travers de son préposé, le capitaine.

A. La portée de l'obligation de vitesse raisonnable

En général, cette obligation prévoit que le capitaine s'engage à ce que le navire atteigne le port de destination dans un délai raisonnable en l'absence de disposition contraire dans le contrat. Il est en effet traditionnellement entendu en droit maritime, que la navigation

⁹¹ *The Madeleine* (1967) 2 LLR 224 at p 241.

comprend un certain nombre d'aléas qui ne permettent pas de déterminer avec certitude la date d'arrivée du navire au port de déchargement. Malgré le développement de nouvelles technologies à bord des navires permettant un meilleur contrôle et connaissance des éléments météorologiques du voyage, ce principe exclut la ponctualité de l'essence même du contrat d'affrètement. C'est la raison pour la laquelle la charte Baltime impose au fréteur d'exécuter tous voyages avec la plus grande célérité afin de contrebalancer l'absence de garantie de ce dernier quant au délai de chaque expédition maritime.

En droit de common law, ce devoir de vitesse raisonnable est en outre considéré comme étant l'une des caractéristiques implicites de l'affrètement à temps. Selon Lord Watson: "*When the language of the contract does not expressly, or by necessary implication, fix any time for the performance of a contractual obligation, the law implied that it shall be performed within a reasonable time. The rule is of general application, and is not confined to contracts for the carriage of goods by sea. In the case of other contracts, the condition of reasonable time has been frequently interpreted; and has invariably been held to mean that the party upon whom it is incumbent duly fulfils his obligation notwithstanding protracted delay, so long as such delay is attributable to cause beyond his control, and he has neither acted negligently or unreasonably*"⁹².

En pratique, le fréteur satisfait de cette exigence contractuelle en accomplissant le voyage concerné en navigant à une vitesse raisonnable, qui reste fonction du navire. Ainsi ce délai raisonnable observé par le fréteur dans l'exécution du transport est analysé d'un point de vue objectif et non exégétique. Les arbitres font ici référence à la durée normale admise pour un tel voyage maritime, en s'appuyant sur un navire de la même classe. Cette comparaison se veut avant tout très pragmatique dans la mesure où elle prend notamment en compte les divers paramètres existants et événements rencontrés lors de la navigation. A cet effet, bien que la clause 9 de la charte Baltime vise expressément le capitaine du navire, toute défaillance dans la réalisation de cette obligation est également susceptible de recouvrir la responsabilité des ingénieurs de celui-ci dans la durée du voyage⁹³. Tandis que la portée de l'obligation de vitesse raisonnable semble plus ou moins incertaine, les conséquences face à un tel manquement le sont tout autant.

⁹² *Hick v Raymond* (1893) AC 22 at p 32.

⁹³ *The Apollonius* (1978) 1 LLR 53.

B. Le régime de l'obligation de vitesse raisonnable

En principe, la sanction de cette disposition varie en fonction du degré de retard subi par l'affréteur. Deux alternatives s'offrent à l'affréteur en cas de violation de cette obligation contractuelle par le fréteur. D'une part le versement d'une compensation si le délai est minime et ne provoque pas de préjudice substantiel. D'autre part, si le délai est trop important, il peut remettre en question l'objet contractuel de la charte, et entraîner la résiliation de cette dernière. Bien que le fréteur soit la plupart du temps redevable d'une indemnité financière pour le retard du navire excepté lorsque celui-ci est couvert par un déroutement raisonnable⁹⁴, l'affréteur est rarement admis à prononcer la résiliation des termes de la charte.

Par ailleurs, la responsabilité du fréteur est très souvent écartée sur le fondement de la clause 12 de la charte Baltime, qui prévoit que celle-ci peut être retenue seulement en cas d'innavigabilité du navire ou autre faute personnelle du fréteur. L'obligation de vitesse raisonnable incombant en premier lieu au capitaine du navire selon la clause 9, le fréteur peut dès lors s'exonérer de sa responsabilité. Toutefois, il a été retenu que le déroutement du navire pour un transport non prévu au contrat, ne dispensait pas le fréteur de s'assurer que son préposé procède promptement au port de chargement⁹⁵. C'est notamment la raison pour laquelle le respect de la route maritime choisie par l'affréteur demeure tout particulièrement essentielle dans le cadre de l'affrètement.

§4. L'EXÉCUTION DU VOYAGE EN DROITURE PAR LE FRÉTEUR

En droit de common law, le fréteur est tenu de suivre les instructions de l'affréteur quant à la route maritime empruntée ou la destination à atteindre par le navire. Il s'engage de cette façon à ne pas dévier du cap fixé par l'affréteur sous peine d'entraver le contrôle exercé par ce dernier sur le navire. Cette obligation revêt une importance fondamentale dans le cadre de l'affrètement à temps en ce qu'elle détermine la gestion commerciale du navire par l'affréteur. L'imprimé de la charte Baltime stipule en ce sens au travers de sa clause 10: "*the Charterers shall furnish to the Master with all instructions and sailing directions*". Bien que le fréteur soit la plupart du temps tenu de respecter la route maritime choisie par l'affréteur, il arrive que

⁹⁴ *Barker v MacAndrew* (1866) LR 1 CP 643.

⁹⁵ *Freeman v Taylor* (1831) 8 Bing 124.

certains déroutements du navire soient également admis au regard de la jurisprudence ou de la charte. En d'autre mots, ces déroutements représentent une certaine mesure d'équité entre les parties au contrat d'affrètement, voir une contrepartie nécessaire à la gestion commerciale du navire par l'affréteur.

A. L'interprétation de l'obligation par les juridictions britanniques

L'obligation de voyage en droiture est généralement interprétée de façon négative par les juridictions britanniques, qui considèrent que le fréteur est tenu d'observer la route maritime déterminée par l'affréteur lors de la période d'affrètement. A cet effet, le concept de déroutement s'entend comme étant tout changement intentionnel et déraisonnable du fréteur dans la route géographique du voyage choisie par l'affréteur⁹⁶.

Tandis que la charte Baltime omet de préciser le cap maritime à suivre par le capitaine dans son imprimé, celui-ci est présumé être le tracée le plus direct entre deux points géographiques, tout en tenant compte des divers usages de navigation en vigueur dans la marine marchande. Selon Lord Porter: *It is the duty of a ship, at any rate when sailing upon an ocean voyage from one port to another, to take the usual route between those two ports. If no evidence be given, that route is presumed to be the direct geographical route but it may be modified in many cases, for navigational or other reasons, and evidence may always be given to show what the usual route is, unless a specific route be prescribed by the charterparty*⁹⁷.

Ainsi le fréteur peut contester la route maritime indiquée par l'affréteur en se fondant sur les passages maritimes coutumiers empruntés par les marins. Si la voie proposée par le fréteur comprend un détour, celui-ci n'est alors pas considéré comme étant un déroutement dans la mesure où il correspond à une route reconnue par l'ensemble de la communauté maritime. En revanche, le capitaine ne peut se dérouter en l'absence de tels usages sous peine de violer les obligations contractuelles du fréteur, excepté s'il parvient à se prévaloir de l'un des cas de déviations légitimes admis par la jurisprudence.

⁹⁶ William Tetley, *Marine Cargo Claims*, (1988, Blais) 3rd edition at p.137.

⁹⁷ *Reardon Smith Line v Black Sea and Baltic General Insurance* (1939) AC 562 at p 584.

B. Les déroutements admis par la "common law"

La jurisprudence a dégagé trois cas de déroutements du navire par lesquels le fréteur n'est pas considéré comme fautif. Il s'agit tout d'abord du déroutement du navire en vue de porter assistance aux marins en détresse. Chaque fois que le navire sort de sa trajectoire contractuelle pour sauver des vies humaines en danger, le fréteur ne peut se voir responsable des dommages ou de la perte causés aux marchandises à bord du navire ou du délai subi par l'affréteur. Ce devoir d'assistance est un vieux principe coutumier en droit maritime, qui a été par la suite reconnu d'utilité publique par la convention SOLAS de 1975.

Cette obligation est ainsi fondamentale en droit maritime et saurait souffrir d'exceptions dans la charte-partie. D'après Justice Cockburn: "*deviation for the purpose of saving life is protected and involves neither forfeiture of insurance nor liability to the goods' owner in respect of loss which would otherwise be within the exception of 'perils of the seas'. And, as a necessary consequence of the foregoing, deviation for the purposes of communication with a ship in distress is allowable, inasmuch as the state of the vessel in distress may involve danger to life. On the other hand, deviation for the sole purpose of saving property is not thus privileged, but entails all the usual consequences of deviation*"⁹⁸. Comme le souligne cet extrait, le fréteur est en quelque sorte protégé par l'accomplissement de ce devoir d'assistance, qui repose sur la solidarité maritime. Cette dernière se retrouve d'ailleurs au travers de la clause 18 de la charte Baltime, qui opère notamment un partage des coûts de l'assistance entre les parties.

Pour autant, la sauvegarde des marchandises ne bénéficie pas d'une telle force justificative. Bien que le capitaine du navire soit soumis à une obligation générale de soin de la cargaison, dont il a la garde durant le transport, il est autorisé à se dérouter seulement lorsque le danger présente un caractère raisonnablement permanent, et donc prévisible. Par exemple, s'il dévie de sa route en raison de tempêtes fréquentes dans un secteur particulier, la déviation est justifiée. Dans la plupart des cas, ces déroutements se matérialisent notamment par la nécessité d'entamer des réparations en raison des avaries subis par le navire au cours du voyage, et ce même si elles proviennent de l'innavigabilité du navire.

⁹⁸ *Scaramanga v Stamp* (1880) 5 CPD 295 at p 304.

Selon Lord Atkinson: *"It is the presence of the peril and not its cause which determines the character of the deviation, or must the master of the ship be left in this dilemma that, whenever, by his own act or breach of contract by his owner, he finds his ship in a perilous position, he must continue on his voyage at all hazards, or only seek safety under the penalty of forfeiting the contract of affreightment. Nothing could, it would appear to me, tend more to increase the dangers to which life and property are exposed at sea than to hold that the law of England obliged the master of a merchant ship to choose between such alternatives"*⁹⁹. Ainsi le déroutement est justifié malgré le fait que seul le navire soit concerné par le danger et non la marchandise qu'il transporte. En revanche si le risque de dommage à la cargaison apparaît résiduel, le déroutement du navire n'est pas considéré comme justificatif. Sir Hannen énonça à ce propos: *"I am not prepared to hold that the instant it becomes clear that by going on some mischief will be done to some portion of the cargo that it becomes the duty of the master to go back, and perhaps put all concerned to a very enormous expense"*¹⁰⁰.

Enfin un troisième cas de déroutement est admis en droit de common law, lorsque le danger résulte de la faute de l'affréteur, qui a par exemple omis de déclarer la nature des marchandises chargées à bord du navire. Bien que cette alternative soit plus rare, elle constitue néanmoins un fait justificatif.

C. Les déroutements admis par la convention de Bruxelles

Lorsque la charte est soumise aux Règles de Bruxelles par les parties, celles-ci prévoient un autre cas de déroutement raisonnables à l'article IV §4 des Règles. Ce concept de déroutement raisonnable a été une importante source de débats jurisprudentiels quant à son acception. Lord Greer l'a dans un premier temps interprété comme suit: *"I think the words mean a deviation whether in the interests of the ship or the cargo-owner or both, which no reasonably minded cargo-owner would raise any objection to"*¹⁰¹. Au contraire, Lord Atkin ignora les différents intérêts en présence, et proposa une définition plus neutre de la notion de déroutement raisonnable. D'après lui: *"The true test seems to be what departure from the contract voyage might a prudent person controlling at the time make and maintain, having in mind all the relevant circumstances existing at the time, including the terms of the contract*

⁹⁹ *Kish v Taylor* (1912) AC 604 at p 618.

¹⁰⁰ *The Rona* (1884) 51 LT 28 at p 30.

¹⁰¹ *Stag Line v Foscolo, Mango & Company* (1931) 39 LLR 101 at p 111.

and the interests of all the parties concerned, but without obligation to consider the interests of any one as conclusive"¹⁰². Cependant une incertitude demeure quant à l'éventuel conflit entre les dispositions de la charte Baltime et les Règles de Bruxelles. La question consiste en effet, de savoir si ce concept de déviation raisonnable n'entraverait pas le droit pour le fréteur de dérouter son navire en cas de risque de guerre sur le fondement de la clause 20 de la charte Baltime. Cette controverse semble désormais résolue d'après Lord Hobson: "*The object of the Rules is to define, not the scope of the contract of service, but the terms on which that service is to be performed*"¹⁰³.

D. La sanction du déroutement maritime

Lorsque le fréteur ne peut assimiler le déroutement du navire à l'un des cas justificatifs, deux alternatives sont offertes à l'affréteur. Il peut en effet, prononcer la résiliation de la charte-partie, ou poursuivre l'affrètement et obtenir une indemnité pour le déroutement subi. Selon Lord Atkin: "*The true view is that the departure from the voyage contracted to be made is a breach by the shipowner of his contract, a breach of such a serious character that, however slight the deviation, the other party to the contract is entitled to treat it as going to the root of the contract, and to declare himself as no longer bound by any of the contract terms*"¹⁰⁴. Toutefois la résiliation du contrat par l'affréteur dépend là aussi grandement des taux en vigueur sur le marché de l'affrètement. Ainsi lorsque les taux d'affrètement sont élevés par rapport aux taux contractuels, l'affréteur choisit normalement de ne pas résilier la charte. Cette décision financière impacte également sur le fréteur, qui doit alors revoir son cahier des charges en fonction de ses autres astreintes.

§5. LES DIVERSES OBLIGATIONS FINANCIÈRES DU FRÉTEUR

En principe, le contrat d'affrètement prévoit une répartition des coûts en fonction des responsabilités, qui incombent à chaque partie. L'imprimé de la charte Baltime distingue à cet effet les frais à la charge du fréteur, ainsi que ceux de l'affréteur, en les associant au type de gestion assurée par ces derniers. Non seulement ce mode de partage des charges est astucieux en ce qu'il est adapté à l'utilisation qui est faite du navire, mais il instaure également une

¹⁰² *Stag Line v Foscolo, Mango & Company* (1932) AC 328 at p 343.

¹⁰³ *Renton v Palmyra* (1956) 1 QB 462 at p 510.

¹⁰⁴ *Hain Steamship Company v Tate & Lyle* (1936) 41 Com Cas 350 at p 354.

certaine équité entre les cocontractants, qui ne sont pas soumis aux mêmes régimes financiers. Tandis que ces obligations financières apparaissent à travers différentes clauses de la charte Baltime, certaines d'entre elles font l'objet d'un développement plus minutieux.

A. La clause de prestation générale de services

La première d'entre elles se trouve être volontairement inscrite sous un titre assez vague afin semble-t-il, de réunir les différentes charges qui pèsent sur le fréteur. La charte Baltime dispose d'une part dans sa clause 3, intitulée les obligations du fréteur, que ce dernier est contraint de fournir et de payer les salaires de l'équipage, ainsi que de satisfaire aux divers besoins du navire. Elle stipule ainsi: "*The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service*". Tandis que les contraintes instaurées par cette première modalité semblent justifiées au regard de la gestion nautique assurée par le fréteur, il n'en demeure pas moins qu'elles témoignent de l'ampleur des différentes catégories de frais pesant sur le fréteur. Toutefois deux obligations se détachent du reste par leur caractère onéreux: le maintien de la navigabilité du navire et le paiement de l'assurance.

Concernant la navigabilité du navire tout d'abord, le fréteur est tenu de maintenir son navire dans un état satisfaisant de bon fonctionnement en prévoyant des visites techniques et un suivi des réparations. Toutefois même si cette exigence continue vient s'ajouter à son devoir initial de navigabilité, Lord Roche a démenti tout engagement du fréteur dans la bonne marche du navire tout au long de l'affrètement. Il a ainsi affirmé: "*It does not constitute an absolute engagement or warranty that the shipowners will succeed in so maintaining her whatever perils or causes may intervene to cause her to be inefficient for the purpose of her services*"¹⁰⁵. Sans pour autant contredire cet extrait, Justice Greer a quant à lui avancé que cette éventualité ne déchargeait pas le fréteur de son obligation de navigabilité. Il a ainsi déclaré: "*It does not mean that she will be in such a state during every minute of the service, it does mean that when she gets into a condition when she is not thoroughly efficient in hull and machinery they will take within a reasonable time reasonable steps to put her into that condition*"¹⁰⁶. Bien que cette obligation donne seulement lieu à une indemnité en cas de délai

¹⁰⁵ *Tynedale Shipping v Anglo-Soviet Shipping* (1936) 41 Com Cas 206.

¹⁰⁶ *Snia v Suzuki* (1924) 17 LLR 78 at p 88.

dans la remise en état du navire, elle révèle la portée de l'obligation financière du fréteur vis-à-vis de cette garantie de navigabilité.

Puis revenant à la souscription des polices d'assurance du navire, le fréteur est ici contraint de contracter deux types d'assurances afin de couvrir son navire contre les aléas maritimes. Il s'agit de l'assurance contre les risques ordinaires et les risques de guerre. Toutefois la prise de diverses assurances sur le navire ne sous-entend pas que l'affréteur n'est plus responsable des dommages qu'il cause au navire placé sous sa direction. Au contraire, le fréteur a tout intérêt à réclamer auprès de ce dernier, les frais occasionnés par les réparations éventuellement entreprises¹⁰⁷.

Justice Mustill a notamment prononcé sur ce point: "*by paying the premium the charterer does not obtain a benefit – the benefit of being able to send the ship on a voyage which the owner would not otherwise allow her to perform. But this is not at all the same as saying that the charterer thereby obtains the right to send her on such a voyage risk-free*"¹⁰⁸. En outre, le fréteur peut néanmoins recouvrer les frais relatifs à l'assurance risque de guerre auprès de l'affréteur, puisqu'il agit ici au bénéfice de ce dernier. A ce sujet, la chambre des Lords a même été jusqu'à considérer que la clause 21 de la charte Baltime s'apparentait à une charte dans la charte.

B. La clause portant sur les soutes

Cette disposition est par essence souvent au centre de toutes les disputes, notamment par son aspect financier. La charte Baltime n'échappe pas à la règle et stipule dans sa clause 5 que le fréteur doit racheter à l'affréteur les soutes restantes lors de la remise du navire au port de redélivraison, au prix actuel en vigueur sur le marché. Dans le texte: "*The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports*".

Par ailleurs, cette clause détermine avec précision en général, la quantité minimale et maximale de soutes à bord du navire, permettant ainsi au fréteur de calculer à l'avance le coût de ce transfert des charges. En ce sens: "*The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated*

¹⁰⁷ *Aira Force v Christie* (1892) 9 TLR 104.

¹⁰⁸ *The Helen Miller* (1980) 2 LLR 95.

in Box 19". Ces données établissent ainsi non seulement une fourchette par laquelle le fréteur maîtrise ses frais de gestion du navire, mais garantissent aussi un équilibre entre les charges des parties. Il est également important de préciser que lors de la remise du navire, le fréteur retrouve la propriété des soutes, ce qui justifie notamment le paiement de celles-ci.

C. La clause portant sur la commission

Parmi les obligations financières du fréteur figure la commission du courtier maritime, qui se calcule sur la base d'un pourcentage octroyé sur la recette mensuelle du fret. Toutefois ce taux est fixé de sorte qu'il prend en compte et couvre les dépenses réalisées par le courtier, ainsi que la rémunération pour le travail accompli. La clause 24 de la charte Baltime stipule en ce sens: "*the Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work*".

Par ailleurs, il est prévu qu'en cas de non versement du fret par l'affréteur en raison d'un manquement de l'une des parties à ses obligations, la charte Baltime dispose que la partie en violation du contrat devra une indemnité au courtier maritime. A ce titre: "*If the full hire is not paid owing to the breach of Charter by either of the parties the party liable therefore shall indemnify the Brokers against their loss of commission*". Il avait été décidé ainsi que le fréteur était redevable de dommages-et-intérêts envers le courtier dans la mesure où il n'avait pas livré le navire à temps¹⁰⁹. Cette mesure permet en quelque sorte de garantir au courtier une rémunération, ce qui n'est pas le cas sous l'empire des autres chartes, dont la NYPE par exemple.

Enfin le courtier se voit attribuer une compensation financière à hauteur d'une année de commission sur le fret, lorsque les parties ont décidé de mettre fin au contrat. La charte Baltime énonce notamment: "*Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire*".

¹⁰⁹ *The Helvetia-S* (1960) 1 LLR 540.

Après avoir étudié les divers devoirs contractuels pesant sur le fréteur dans un premier temps, il s'agit maintenant d'analyser les obligations contractuelles de l'affréteur dans un deuxième temps. Tandis que les contraintes techniques et financières à la charge du fréteur reflètent le domaine de sa gestion technique du navire, ces mêmes exigences s'imposent de façon réciproque à l'affréteur dans sa gestion commerciale de celui-ci, et notamment sur le plan financier.

SECTION II - LES OBLIGATIONS DE L’AFFRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME

Dans un second temps, l'interprétation des obligations de l'affréteur dans le cadre de la charte Baltime s'articulent également autour de la gestion commerciale exercée sur le navire par ce dernier.

§1. LES DIVERSES OBLIGATIONS FINANCIÈRES DE L’AFFRÉTEUR

En vertu de sa gestion commerciale du navire dans le cadre de l'affrètement à temps, l'affréteur est soumis à certaines contraintes financières résultant de l'exploitation du navire. Elles balancent ainsi l'économie générale du contrat, en veillant à instaurer des charges proportionnelles à l'emploi du navire. Toutefois les parties demeurent libres de déroger à cette répartition initiale des coûts, en stipulant dans le sens contraire sur le fondement de leur liberté contractuelle. Tandis que la première clause étudiée s'attache aux divers frais pesant sur le fréteur en vertu de son usage du navire, la seconde limite le droit de suspension du fret par l'affréteur en cas d'indisponibilité du navire.

A. Le coût de la gestion commerciale du navire

L'imprimé de la charte Baltime liste au travers de sa clause 4, toute une série de frais à la charge de l'affréteur, qui résulte notamment de sa gestion commerciale du navire. Ainsi l'affréteur est par exemple tenu de payer les débours attendant aux séjours portuaires, aux services de remorquage et autres taxes administratives. Toutefois ces dépenses ne se limitent pas au navire, mais comprennent également les charges relatives à la cargaison, dont les frais

de chargement, d'arrimage et de déchargement font partie. Enfin il est possible d'identifier une troisième catégorie d'astreintes financières, qui englobe le coût de certains équipements tels que les cordes et grues, ainsi que les frais quotidiens de l'équipage tel que les repas ou les mesures sanitaires prises à bord du navire en cas de contamination. La clause 16 de la charte Baltim précise en ce sens que les heures supplémentaires de l'équipage sont à la charge de l'affréteur. Toutes ces dépenses sont énumérées sans dissociation dans cette clause, qui témoigne en quelque sorte de l'étendue des prérogatives de l'affréteur dans l'affrètement à temps. En dépit de cette liste exhaustive, la portée de cette obligation a été strictement interprétée par les juridictions britanniques, qui ont estimé qu'il s'agissait en l'espèce d'une obligation absolue. Selon Lord Wright: "*In that sense the obligation is absolute. The charterers assumed the obligation and the risk. It follows equally that the charterers' obligation is not limited to an obligation to do their best to supply*"¹¹⁰.

Dans un autre registre, la clause 18 de la charte Baltim indique que les coûts liés aux opérations d'assistance maritime des navires en détresse doit faire l'objet d'une répartition équitable par rapport aux frais engagés par chaque partie. Elle stipule en ce sens: "*All salvage and assistance to other vessels shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's, officers', crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage*". Bien que ce partage des coûts entre les parties ne concerne pas uniquement de l'obligation financière de l'affréteur, il n'en demeure pas moins que ce dernier reste contraint par les mesures prises par le fréteur en matière d'assistance. Ladite clause poursuit dans un deuxième temps: "*The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount*". Cette disposition restreint d'une certaine façon l'affréteur dans la gestion de ses comptes, dans la mesure où le montant des opérations de sauvetage est déterminé par le fréteur.

En principe, ces diverses obligations ne dispensent pas le fréteur de son devoir d'information sur les caractéristiques techniques du navire. Tandis que l'affréteur est tenu de payer pour les soutes lors de l'affrètement, le fréteur par l'intermédiaire de son capitaine doit lui communiquer les éléments nécessaires pour assurer la navigabilité du navire. Justice Ackner énonça à ce propos: "*The provision to provide and pay for fuel does not relieve the shipowners from the obligation of seeing that the vessel is in a seaworthy condition in respect*

¹¹⁰ *Anastasia v Ugleexport* (1934) 49 LLR 1.

*of the supply of fuel [...] thus it is the duty of the master to give the charterers correct information, to enable them to provide the requisite quantity of fuel"*¹¹¹. Une autre particularité de la charte Baltime tient au fait que l'affrèteur est contraint de prendre en charge les frais portuaires, alors que ceux-ci profitent avant tout au navire et non à sa cargaison. Par ailleurs, cette obligation déroge au principe selon lequel l'affrèteur est seulement tenu de payer ces charges pendant la période d'affrètement. Ici la charte dispose en effet que l'affrèteur est redevable de ces taxes portuaires avant et après la période d'affrètement en fonction des marchandises transportées.

En outre, il est intéressant de noter que le pilote engagé par l'affrèteur pour diriger les manœuvres portuaires n'est pas placé sous la responsabilité de ce dernier bien qu'il soit contraint de le payer. Justice Mathew affirma en ce sens: "*The fact that the charterers had to pay the pilot did make him their servant*"¹¹². Il s'ensuit que l'affrèteur ne répond pas des dommages causés au navire par le pilote. En revanche il doit répondre des actes ou omissions commis par son agent. D'après Justice Staughton: "*The agents, being appointed and paid by the charterers, are as between the owners and charterers to be considered the agents of the charterers for all ordinary business of a ship in port. That solution avoids some difficulty which might arise if the charterers appoint incompetent or negligent agents*"¹¹³. Enfin ces diverses obligations financières sont maintenues même lorsque l'affrèteur est privé de l'exploitation immédiate du navire, suite à une avarie ayant déclenché la clause "*off-hire*". Ainsi malgré l'indisponibilité du navire, l'affrèteur demeure redevable des débours fonctionnels du navire qu'il ne peut déduire du montant du fret. Tandis que l'ajout de la mention '*while on hire*' au début de la clause permet de contourner cette obligation, l'affrèteur reste la plupart du temps soumis à ces charges quelle que soit la situation du navire.

B. L'exception au droit de suspension du fret

En principe, lorsque le navire est indisponible, l'affrèteur est en droit de suspendre le paiement du fret en raison du préjudice commercial subi. Toutefois, si l'immobilisation du navire résulte de la direction de l'affrèteur, celui-ci ne peut alors se prévaloir de la clause '*off-hire*', et demeure contraint de payer ponctuellement le fret en vertu de l'emploi du navire pour

¹¹¹ *The Captain Diamantis* (1977) 1 LLR 362 at p 367.

¹¹² *Fraser v Bee* (1900) 17 TLR 101.

¹¹³ *The Sagona* (1984) 1 LLR 194 at p 199.

une période donnée. En l'espèce la clause 11B de la charte Baltimé prévoit expressément que l'affréteur reste redevable du fret chaque fois que l'indisponibilité du navire procède du fait de l'affréteur. Cette stipulation s'apparente en quelque sorte comme étant l'exception de l'exception. L'imprimé de la charte Baltimé dispose ainsi: "*In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars of suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants*". Cette liste d'événements susceptibles de maintenir le paiement du fret par l'affréteur fonctionne de la même manière que la clause '*off-hire*', en ce sens que la simple occurrence du fait générateur déclenche l'application de la clause.

L'exécution de cette clause dépend grandement sur l'origine et la cause du dommage subi par le navire et sa cargaison. En effet, si les marchandises sont abimées en raison d'une avarie subie par le navire, alors l'affréteur est en droit de suspendre le paiement du fret durant l'immobilisation du navire. En revanche, si la cause du dommage est indépendante de la navigabilité du navire, alors l'affréteur ne peut se retrancher derrière la clause 11A, et demeure astreint de régler le fret au frèteur. Lorsque la cargaison de charbon du navire *Ann Stathatos* explosa à son bord, déformant sérieusement la coque de ce dernier, Justice Devlin considéra que l'affréteur ne pouvait invoquer l'indisponibilité du navire lors des réparations afin de se dédommager de son préjudice financier¹¹⁴. Cette décision était notamment fondée sur le fait que la cause du sinistre provenait de la marchandise chargée à bord et non d'un événement listé dans la clause 11A de la charte Baltimé.

C'est pourquoi le frèteur reste soucieux de rapporter la preuve que l'immobilisation de son navire a pour origine le fait de l'affréteur, et non le simple manque de tirant d'eau. Analysant l'expression "*with bars*", Justice Roskill fit remarquer: "*The Court must be careful, when construing a clause in a standard form of charter, not to have too much regard to other decisions on a clause which, although similar in some respects, is in crucial respects differently worded*"¹¹⁵. Pourtant malgré cette lecture restrictive de la clause 11B adoptée par la jurisprudence, il semble que le paiement du fret demeure une contrepartie fondamentale de l'affrètement, dont les principes doivent être rigoureusement respectés.

¹¹⁴ *Royal Greek Government v Minister of Transport* (1949) 83 LLR 228.

¹¹⁵ *Court Line v Finelvet* (1966) 1 LLR 683.

§2. LE PAIEMENT DU FRET PAR L’AFFRÉTEUR.

Le paiement du fret est l'une des principales obligations pesant sur l'affréteur dans la mesure où elle renvoie à l'essence même de l'affrètement, par laquelle le fréteur s'engage à déléguer la gestion commerciale de son navire pendant une certaine période. Étant donné l'importance que revêt cette injonction, les modalités de paiement du fret exigent généralement un paiement comptant à l'avance, et mensuel du fret. La clause 6 de la charte Baltim stipule en ce sens: "*the Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her redelivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20*".

A. Un paiement au comptant du fret

D'après la charte Baltim, le versement du fret doit être effectué '*in cash*'. En interprétant cette notion, la jurisprudence britannique a élargi la portée de cette exigence afin d'y inclure d'autres moyens de paiement tels que les traites bancaires (*banker's drafts*) ou reçus de paiement bancaires¹¹⁶ (*banker's payment slips*). Selon Justice Brandon, l'expression '*in cash*': "*must have a wider meaning, comprehending any commercial recognised method of transferring funds, the result of which is to give the transferee the unconditional right of the immediate use of the funds transferred*"¹¹⁷. Ainsi ces modes de paiement sont reconnus par les usages commerciaux comme étant des moyens analogues ou équivalents à la notion de paiement '*in cash*' exigée par la clause 6 de la charte. Toutefois tandis que le doute subsiste quant la valeur attachée aux ordres de paiement (*payment orders*) du *London Currency Settlement Scheme*, Justice Lloyd considéra que le paiement par échange de télex entre banques satisfait la condition d'un versement '*in cash*' du fret. En effet, le paiement du fret devient valide non pas lorsque le fréteur est en mesure de bénéficier de cet argent ou que la somme versée soit effectivement créditée sur le compte du fréteur, mais lorsque la somme est prête à être créditée sur le compte du fréteur. Justice Lloyd a notamment estimé: "*It is enough that the funds should have been received for the owners' account*"¹¹⁸.

¹¹⁶ *The Georgios C* (1971) 1 LLR 7.

¹¹⁷ *The Brimnes* (1972) 2 LLR 465 at p 476.

¹¹⁸ *The Afvos* (1980) 2 LLR 469.

Cette position tranche avec une décision de la Chambre des Lords, dans laquelle il a été retenu que le paiement d'une mensualité du fret au moyen d'un téléx comprenant une date de valeur différée de quatre jours, ne correspondait pas à un paiement dit comptant. Ici la problématique tenait à ce que le fréteur ne pouvait retirer la somme créditée sans avoir à payer des intérêts au préalable¹¹⁹. Le principal critère qui sembla retenir l'attention des Lords résidait dans le fait que le crédit n'était pas libre de toutes charges: "*The payment made did not amount to cash because the liability to pay interests on the funds transferred prevented the owners from having an unconditional right to their immediate use*"¹²⁰. Cette controverse autour du paiement par téléx semble loin d'être close, car les données diffèrent selon chaque cas. Néanmoins il reste que l'affréteur demeure contraint de payer le fret '*in cash*', laissant à l'appréciation des tribunaux, la validité de son mode de versement.

B. Un paiement à l'avance et mensuel du fret

La deuxième condition nécessaire à la validité du paiement du fret repose sur la ponctualité de son versement. En effet l'affréteur doit veiller à payer le fret à temps sous peine de se voir priver de la gestion commerciale du navire par le fréteur, en vertu de son droit de retrait sur le navire. Il faut se référer ici à la date à laquelle le versement doit être effectué pour déterminer si l'affréteur satisfait au paiement mensuel et en avance du fret. Ces indications sont fournies dans les cases 19 et 20 de la première partie de la charte Baltime, qui précisent notamment la date, la monnaie, la méthode et le lieu du paiement, et enfin le bénéficiaire et son établissement bancaire. Si le jour du paiement de la mensualité n'est pas un jour ouvrable, alors l'affréteur a l'obligation de s'exécuter lors du jour ouvrable immédiatement précédent.

En revanche le délai de paiement expire à minuit au jour de la date butoir pour le paiement du fret comme observé ci-dessus. Selon Lord Hailsham: "*I take it to be a general principle of law not requiring authority that where person under an obligation to do a particular act has to do it on or before a particular date he has the whole of that day to perform his duty*"¹²¹. En ce sens, la dissociation du paiement du fret avec les horaires d'ouverture des banques est justifiée par le fait que l'affréteur peut ne pas résider dans le

¹¹⁹ *The Chikuma* (1981) 1 LLR 317.

¹²⁰ *Ibid*, at p 321.

¹²¹ *The Afvos* (1983) 1 LLR at 335 p 340.

même pays que le fréteur. Sur ce point, Lord Griffiths a appliqué que l'horaire de minuit relevait de la sécurité juridique des conventions en ce qu'il est universel, et permettait d'échapper à toute confusion engendrée par les différents horaires d'ouverture des banques à travers le monde. Selon lui: "*It is far preferable that so important an obligation should be fixed at the certain time of midnight rather than it should depend upon the particular hours of business of a particular bank named in the charterparty which are likely, of course, to vary from country to country and even from bank to bank and be a ready source of confusion*"¹²².

Tandis que la jurisprudence paraît ici clémente envers l'affréteur, elle insiste avec force sur la ponctualité du paiement et n'hésite pas à sanctionner sévèrement tout dépassement de la date limite dans le versement du fret. Cette position orthodoxe quant à la portée de cette obligation, porte également un regard neutre sur le caractère intentionnel de ce retard. Comme le résume Lord Porter: "*Apart from some special circumstances excusing performance, it is enough to constitute default that payment has not in fact been made; neither deliberate non-performance nor negligence in performing the contract required*"¹²³. Ainsi les modalités de paiement qui s'imposent à l'affréteur, sont clairement définies tant par la charte que par une jurisprudence bien établie, et exigent un versement comptant et mensuel du fret, effectué avant échéance.

Il existe toutefois, une exception à cette stricte obligation de paiement du fret. En effet, la clause 15 de la charte Baltime dispose: "*Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire shall be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination*". Cette disposition semble pleinement justifiée puisque autrement il n'y aurait aucune contrepartie au paiement du fret, qui s'apparenterait à un paiement sans cause. En revanche, le fret ne doit pas être pris en compte lors de la procédure d'avaries communes. La clause 23 de la charte prévoit ainsi: "*General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules 1994, and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average*". Dans un autre registre, il s'agit désormais de considérer l'obligation de l'affréteur quant à la nomination d'un port sûr.

¹²² *The Afvos* (1982) 1 LLR 562 at p 567.

¹²³ *Tankexpress v Compagnie Financière Belge des Pétroles* (1948) 82 LLR 43 at p 51.

§3. LA NOMINATION D'UN PORT SÛR PAR L'AFFRÉTEUR

En droit de common law, la nomination d'un port sûr par l'affréteur s'entend comme un lieu dans lequel l'intégrité physique du navire ou de celle de l'équipage n'est pas exposée à un quelconque risque. Il s'agit ici d'une obligation fondamentale de l'affrètement, qui vise à contraindre la gestion commerciale de l'affréteur sur le navire. C'est en quelque sorte une garantie apportée par l'affréteur quant à la préservation du navire. L'importance de cette disposition se retrouve notamment au travers de différentes stipulations de la charte Baltime. Tandis que la clause 2 du contrat s'attache à définir la nature de ce devoir contractuel, la clause 14 de l'imprimé vient préciser la portée de celui-ci. La diversité des situations dans lesquelles un port est susceptible d'être considéré comme dangereux témoigne de la portée de cette obligation, dont la jurisprudence s'est fait l'écho à travers de nombreuses décisions.

A. La portée de la clause de port sûr

La portée de cette obligation a été interprétée de façon assez large par la jurisprudence tant en raison de la nature même de son objet que par les considérations objectives qu'elle induit. La clause 2 de la charte Baltime dispose: "*the Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat*". L'affréteur s'engage par exemple, à ce que le navire soit uniquement employé à partir ou à destination de ports, dont le tirant d'eau est suffisant afin que le navire ne s'échoue pas. Lord Sellers a défini cette exigence comme suit: "*A port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship*"¹²⁴. La période dite pertinente, pendant laquelle le navire se trouve dans le port couvre toute la durée du séjour portuaire à partir du moment où le navire est entré dans le port jusqu'à ce qu'il en soit sorti. Cet intervalle de temps ne souffre aucune interruption en ce sens que le navire doit être à l'abri de tous dangers. Ce principe peut même être étendu dans son application au moment de l'approche du port, quel que soit la situation géographique du navire. Ainsi pendant la première guerre

¹²⁴ *The Eastern City* (1958) 2 LLR 127 at p 131.

mondiale, les ports britanniques étaient considérés comme dangereux en raison de l'activité sous-marine ennemi, et ce malgré le fait que ce risque se trouvait alors en haute mer¹²⁵.

Toutefois la portée de ce devoir contractuel demeure avant tout, conditionnée par la nomination d'un port. En d'autres mots, un port ne peut être considéré comme dangereux lorsque le navire ne s'y dirige pas. Justice Devlin commenta sur ce point: "*It is immaterial in point of fact where the danger is located, though it is obvious in point of fact that the more remote it is from the port, the less likely it is to interfere with the safety of the voyage. The charterer does not guarantee that the most direct route or any particular route to the port is safe, but the voyage which he orders must be one which an ordinarily prudent and skilful master can find a way of making in safety*"¹²⁶. Bien que cette observation semble évidente, elle illustre bien l'idée selon laquelle la plupart des risques maritimes se concentrent autour des ports. Tous dommages subis par le navire entraînent la qualification du port comme dangereux en raison de l'acception traditionnelle du port comme étant un havre ou lieu de refuge.

B. La nature des risques visée par la clause de port sûr

La nature des risques auxquels le navire est exposé, reste une question de faits abordée de manière objective par les juridictions étatiques ou d'arbitrage. En ce sens Lord Roskill déclara: "*It is now quite unnecessary, in these unsafe port or unsafe berth cases, to refer back to the multitude of earlier decisions [...] What has to be determined by the tribunal of fact in each case is whether, on the particular facts, the particular warranty of safety has or has not been broken*"¹²⁷. La prise en compte de différents paramètres est un élément essentiel dans la qualification de la sûreté du port tels que la situation actuelle du port, les travaux envisagés sur le navire ou dans le port ou encore le type du navire engagé dans le port. Toutefois cette approche connaît quelque limite notamment vis-à-vis des compétences intrinsèques du capitaine dans certaines circonstances. Bien que la sûreté du port soit étrangère à toute faute de navigation de la part du capitaine ou de l'équipage, il n'en est pas de même lorsque les autorités portuaires sont responsables de cette faute. Ainsi le défaut de protocole d'évacuation du port a emporté le caractère incertain de celui-ci. A la suite de cette décision, Lord Denning

¹²⁵ *Palace Shipping Company v Gans Steamship Line* (1916) 1 KB 138.

¹²⁶ *Grace v General Steam Navigation Company* (1950) 2 KB at p 391.

¹²⁷ *The Hermine* (1979) 1 LLR 212.

en a profité pour énumérer les différents critères déterminant les qualités d'un port sûr. Il a notamment résumé les points suivants: "*First there must be an adequate weather forecasting system. Second, there must be an availability of pilots and tugs. Thirdly, there must be adequate sea room to manoeuvre. And fourthly, there must be an adequate system for ensuring that sea room and room for manoeuvre is always available*"¹²⁸.

Par ailleurs il est admis qu'un risque ponctuel ne suffit pas pour entraîner la qualification de port dangereux au regard des exigences de la jurisprudence. Cette position est justifiée du fait que la sûreté de certains ports serait autrement continuellement remise en question, notamment pendant les périodes hivernales. Le test ici appliqué par les juges repose sur l'économie générale du contrat, dans la mesure où il consiste à déterminer si l'obstruction du port entraîne l'anéantissement de l'opération d'affrètement. Selon Lord Roskill: "*A shipowner cannot throw up a charterparty merely because there has been [...] commercially unacceptable delay, that is to say, delay exceeding a reasonable time. The delay in such a case must, before he can rescind and treat the charterer's conduct as a repudiation of the charterer's obligation to load, be such as will frustrate the adventure*"¹²⁹. La clause 14 de la charte Baltime prévoit à cet effet deux catégories d'événements, empêchant l'affréteur d'ordonner le navire dans ses lieux, à savoir les ports touchés par des épidémies et ceux pris par la glace.

Ces situations étant des risques temporaires par nature, le fréteur ne peut ainsi valablement prononcer la résiliation de la charte-partie sur le seul fondement de ce type de danger. Selon Lord Scrutton: "*[this clause] enables the captain to refuse to go to an ice-bound port, and to refuse to force ice which he meets on his voyage, without being guilty of any breach of charter, and without prejudicing his owner's right to hire while he is waiting for proper orders, or for a sea free of ice. He is also allowed, but not obliged, to leave port which is likely to become ice-bound; that is [...] it cannot be said that the owner loses his right to hire, because the captain elects to stay when he might have escaped*"¹³⁰. Toutefois la solution est différente lorsque le navire est immobilisé suite à un événement qui existait au moment de la nomination du port en question. Dans cette hypothèse, l'affréteur peut être redevable d'une indemnité envers le fréteur en raison du caractère prévisible et temporaire de

¹²⁸ *The Khian Sea* (1979) 1 LLR 545 at p 547.

¹²⁹ *The Hermine* (1979) 1 LLR 212 at p 218.

¹³⁰ *Limerick v Stott* (1921) 2 KB 613 at p 620.

l'obstacle. A ce titre, le port de Beira fut considéré comme dangereux au motif que son balisage défaillant, qui avait causé l'échouement d'un navire, ne pouvait être connu de l'affréteur au moment de sa nomination. Selon Justice Toulson: "*Whether there was a breach of the promise which had arisen on nomination because much later there was temporary delay of a non-frustrating kind*"¹³¹. Tandis que cet exemple illustre bien le caractère aléatoire de cette obligation faisant l'objet d'une approche objective, elle introduit également l'idée selon laquelle l'exécution de ce devoir contractuel implique nécessairement une part d'imprévu.

C. Le concept de sûreté 'évolutive' du port

Suite à ces observations, la jurisprudence a développé le concept de port sûr dans le futur ou port 'potentiellement' sûr au moment de sa nomination par l'affréteur. Cette notion fait référence à la sûreté du port au moment où le navire se trouve être dans le port, et non le moment où l'affréteur nomme le port en question, notamment en raison des risques ponctuels que présentent certains ports. A l'origine la nature de cette obligation était assimilée à une responsabilité continue pesant sur l'affréteur en raison de sa gestion commerciale du navire. En effet, le compromis repose sur la mise à disposition d'un navire par le fréteur à condition que l'utilisation de celui-ci demeure diligente, au regard notamment de la garde du navire par l'affréteur. La jurisprudence a pour autant nuancé la portée de cette obligation en la limitant à une simple garantie de la part de l'affréteur en raison du caractère aléatoire de cette dernière.

Désormais, l'affréteur est tenu de nommer un port, dont la sûreté n'est envisagée que lorsque le navire s'en approche ou s'y trouve au mouillage. En d'autres termes, il s'agit d'exonérer l'affréteur des événements imprévisibles au moment de la nomination du port. Lord Diplock reconnu en ce sens: "*It is with the prospective safety of the port at the time when the vessel will be there for the loading or unloading operation that the contractual promise is concerned, and the contractual promise itself is given at the time when the charterer gives the order to the master or other agent of the shipowner to proceed to the loading or unloading port*"¹³².

Ainsi l'obligation de nommer un port sûr n'est plus une obligation continue mais une simple garantie que le port nommé sera effectivement sûr au moment où le navire y entrera ou

¹³¹ *The Count* (2006) EWHC 3173 (QB).

¹³² *The Evia (n°2)* (1982) 2 LLR 307 at p 310.

s'en approchera. Lord Roskill ajouta sur ce point: "*I cannot think that if [...] some unexpected or abnormal event thereafter occurs which creates conditions of unsafety where conditions of safety had previously existed [...] that contractual promise extends to making the charterers liable for any resulting loss or damage, physical or financial. So to hold would make the charterer the insurer of such unexpected and abnormal risks which in my view, should properly fall upon the ship's insurers*"¹³³. Considérant le caractère hasardeux de la sûreté d'un port au moment de sa nomination dans un premier temps, la jurisprudence a estimé qu'il était le devoir de l'affréteur de désigner un autre port dès que le premier n'est plus sûr¹³⁴. C'est pourquoi cette obligation ne décharge pas l'affréteur de son obligation contractuelle, mais le contraint à exercer plus de diligence dans sa gestion du navire.

Toutefois le doute subsiste quant au degré de circonspection avec lequel l'affréteur est tenu de réagir et de s'informer, même si la convention SOLAS apporte quelque élément de réponses sur le sujet. Suite aux attentats terroristes de 2001, le code ISPS (*International Ship and Port Security*) a été institué en 2002 par l'OMI afin de garantir la sûreté des infrastructures portuaires à travers le monde. Cet outil fournit à ce titre, à l'affréteur une grande assistance dans l'accomplissement de son devoir contractuel.

D. La sanction de la nomination d'un port hasardeux

En cas de violation de cette obligation, l'affréteur est la plupart du temps redevable de dommages-et-intérêts envers le fréteur. Cette compensation financière a pour principal objet de dédommager le fréteur du préjudice commercial qu'il subit en raison de l'immobilisation du navire. Toutefois le fréteur peut valablement refuser la nomination du port faite par l'affréteur, et demander la nomination d'un port plus paisible. Si le navire entre dans un port connu pour sa dangerosité, le fréteur n'est peut alors se prévaloir d'une indemnité auprès de l'affréteur sur le fondement de sa négligence. Justice Devlin affirma en ce sens: "*It does not mean that a master can enter ports that are obviously unsafe and then charge the charterers with damage done*"¹³⁵.

Pour autant, il est ici important de considérer que la bonne foi présumée de l'affréteur lors de la nomination du port, n'entrave pas l'appréciation souveraine du capitaine quant à la

¹³³ *The Evia* (n°2) (1982) 2 LLR 307 at p 315.

¹³⁴ *The Lucille* (1983) 1 LLR 387.

¹³⁵ *The Stork* (1955) 2 QB 68 at p 77.

sûreté du port indiqué. A cette occasion Justice Devlin ajouta: "*It does not lie in the mouth of the promisor to say that a promisee has no right to assume that a promise has been faithfully carried out and should make his own enquiries to see whether it has or not. If everything one under contract has to be scrutinised and tested by the other party before he can safely act upon it, many transactions may be seriously held up – in doubtful cases, perhaps indefinitely*"¹³⁶. Ici aussi, les règles de common law relatives à l'atténuation des dommages subis s'appliquent, et restreignent l'indemnisation du fréteur en cas d'immobilisation du navire. Après avoir étudié le régime de l'obligation de nomination d'un port sûr, la clause 2 de la charte Baltime interdit également à l'affréteur de charger des marchandises dangereuses à bord du navire.

§4. L'INTERDICTION DE CHARGER DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LE NAVIRE

En principe, l'affréteur est supposé employer le navire mis à disposition par le fréteur uniquement pour le transport de marchandises licites ou inoffensives pour le navire. Cette exigence recouvre en fait l'interdiction pour l'affréteur de charger des marchandises dangereuses à bord du navire sans en avoir au préalable informé le fréteur. En l'absence de d'autorisation, l'affréteur prend le risque d'engager sa responsabilité pour tous dommages causés par la cargaison à d'autres marchandises, le navire et son équipage. La charte Baltime dispose ainsi dans sa clause 2: "*the Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only ...*" Tandis que cette formule coutumière vient rappeler le devoir contractuel de l'affréteur, la clause précise par la suite la portée de celui-ci, en énonçant les diverses marchandises exclues du cadre de l'affrètement. Il est ainsi stipulé: "*no live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any their products) shall be shipped*".

A. La portée de la notion de nocivité

En droit de common law, le concept de marchandise dangereuse recouvre une notion assez vague, dans la mesure où une cargaison peut s'avérer dangereuses aux yeux des tribunaux alors qu'elle ne l'était pas au moment du chargement. En raison de cette possible

¹³⁶ *The Stork* (1955) 2 QB 68 at p 77

évolution dans la qualification juridique de la marchandise, l'affréteur voit la portée de sa responsabilité étendue, et ainsi son exercice de diligence accru. Dans l'affaire du navire *Giannis NK*, la chambre des Lords avait notamment considéré qu'une cargaison infestée de scarabées constituait ainsi une marchandise dangereuse¹³⁷. Traditionnellement, il est acquis que la catégorie des marchandises dangereuses comprend tous matériels militaires ou de nature explosives et radioactives tels que les armes et munitions. Déjà plusieurs normes internationales et nationales ont été instituées afin de lister ces éléments considérés comme dangereux telles que le *Merchant Shipping Act* de 1894 ou plus récemment le code IMDG publié par l'OMI. Toutefois face aux insuffisances inhérentes de ces dispositions législatives et statutaires, la jurisprudence s'est attachée à définir la notion de marchandises dangereuses afin de pallier aux vides juridiques. En ce sens, bien qu'une cargaison de vrac sec ou liquide ne représente pas un danger particulier ou imminent pour le navire, celle-ci peut au cours du voyage maritime devenir un risque pour les autres cargaisons en raison des fuites ou contamination éventuelle¹³⁸.

Dans ce contexte, il devient alors très difficile de catégoriser les marchandises comme hasardeuses en raison de la part d'aléas, qui une nouvelle fois tient une place prépondérante dans l'analyse des faits se rapportant à une aventure maritime donnée. D'après Justice Mustill: *"In my view, it is essential when looking for such a test to remember that we are here concerned, not with the labelling in the abstract of goods as dangerous or safe but with the distribution of risk for the consequences of a dangerous situation arising during the voyage. The character of the goods does, of course, play an important part in creating such a situation. But it is not the only factor. Equally important are the knowledge of the shipowner as to the characteristics of the goods, and the care with which he carries them in the light of that knowledge"*¹³⁹.

En l'espèce, la coque du navire avait explosé en raison des vapeurs dégagées par la cargaison de charbon qui s'y trouvait, sans que le chargement de charbon puisse être assimilé à une marchandise dangereuse pour autant. C'est pourquoi il ajouta: *"in such a case, I consider that it is not correct to start with an implied warranty as to the shipment of dangerous goods and try to force the facts within it; but rather to read the contract and the*

¹³⁷ *The Giannis NK* (1998) 1 LLR 337.

¹³⁸ *Ministry of Food v Lamport & Holt* (1952) 2 LLR 371 at p 382.

¹³⁹ *The Anastasia Comminos* (1990) 1 LLR 277 at p 282.

fats together and ask whether, on the true construction of the contract, the risks involved in this particular shipment were risks which [the shipowners] contracted to bear"¹⁴⁰. Suite à ce commentaire, la notion de marchandises dangereuses a fait l'objet d'une acception extensive de la part des juridictions, qui inclut notamment les risques liés à la saisie du navire. Justice Atkin admis en ce sens: "*[it] is precisely analogous to the shipment of a dangerous cargo which might cause the destruction of the ship*"¹⁴¹.

B. La responsabilité de l'affréteur en cas d'avaries

L'obligation de l'affréteur quant au chargement de marchandise dangereuse est strictement interprétée par la jurisprudence dans la mesure où le devoir de notification du fréteur demeure impératif afin de renverser la charge du risque. En d'autres termes, l'affréteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant le fait qu'il n'était pas informé des qualités explosives ou inflammables des marchandises chargées. Cette obligation absolue de l'affréteur repose notamment sur une répartition équitable des risques entre les parties. Selon Lord Campbell: "*it seems much more just and expedient that, although they were ignorant of the dangerous qualities of the goods, or the insufficiency of the packing, the loss occasioned by the dangerous quality of the goods and the insufficient packing should be cast upon the shippers than upon the shipowners*"¹⁴².

Toutefois cette allocation des risques a fait l'objet d'un débat jurisprudentiel animé au regard de la part d'aléas inhérente à toutes expéditions maritimes. Sur ce point Justice Crompton déclara: "*it seems very difficult that the shipper can be liable for not communicating what he does not know [...] I entertain great doubt whether either the duty or the warranty extends beyond the cases where the shipper has knowledge, or means of knowledge, of the dangerous nature of the goods when shipped or when he has been guilty of some negligence as shipper, as by shipping without communicating danger, which he had the means of knowing and ought to have communicated*"¹⁴³. Pour autant, dans l'hypothèse où l'affréteur ne connaît pas les caractéristiques de la cargaison, le fréteur est présumé connaître des qualités dangereuses attachées aux marchandises chargées.

¹⁴⁰ *The Anastasia Comminos* (1990) 1 LLR 277 at p 283.

¹⁴¹ *Mitchell, Cotts v Steel* (1916) 2 KB 610 at p 614.

¹⁴² *Brass v Maitland* (1856) 26 LJQB 49 at p 54.

¹⁴³ *Idib* at p 57.

En principe, si le frèteur accepte de transporter une cargaison dangereuse, il en supporte les conséquences¹⁴⁴, sauf si le dommage résulte d'une faute de l'affréteur. Les Règles de La Haye apporte toutefois un élément de réponse lorsque les marchandises chargées se révèlent être dangereuses. L'article IV paragraphe 6 dispose ainsi: "*if any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any*". Toutefois cette disposition ne s'applique que lorsque les parties ont décidé de soumettre la charte Baltime aux dites règles. Désormais il s'agit de s'attacher aux différentes modalités attenantes à la remise du navire affrété au frèteur, qui clôt également l'affrètement du navire.

§5. LA REMISE DU NAVIRE AU FRÉTEUR AU TERME DE LA PÉRIODE D'AFFRÈTEMENT

Au terme de la période d'affrètement, l'affréteur est tenu de remettre le navire affrété au frèteur à la date prévue par la charte-partie. Sans toutefois indiquer de date précise quant à la remise du navire, l'imprimé de la charte Baltime dispose que l'affréteur doit déterminer le port ou le lieu auquel le navire doit être dûment retourné au frèteur. Il est également contraint de rendre le navire dans l'état dans lequel se trouvait le navire au commencement de l'affrètement, lors de sa mise à disposition. Cette exigence est plus généralement retranscrite dans la pratique à travers l'expression "*fair wear and tear*". La clause 7 stipule en ce sens: "*The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear expected) at an ice-free port in the Charterer's option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m and 6 p.m, and 9 a.m and 2 p.m on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered*".

Bien que le temps ne soit pas un élément constitutif du contrat en droit de common law, la période d'affrètement appartient à cette catégorie d'enjeux contractuels qui demeurent pourtant essentiels aux yeux des parties tant elle recouvre une dimension financière substantielle. En principe, la durée de l'affrètement est fréquemment définie de façon assez large, et peut parfois même s'étaler sur plusieurs années. En cas de subite remontée des taux

¹⁴⁴ *Chandris v Isbrandtsen-Moller* (1951) 1 KB 240.

d'affrètement sur le marché, le fréteur sera soucieux de regagner possession de son navire afin de profiter de cette hausse des tarifs. A l'inverse, l'affréteur conservera le navire afin de minimiser ses coûts et augmenter ces profits. Face à ce conflit d'intérêt, la jurisprudence accorde une certaine marge de manœuvre à l'affréteur dans la remise du navire au fréteur, et ce notamment sur le fondement des aléas maritimes. Toutefois en raison du nombre croissant de litiges sur la question, les juges ont développé un test jurisprudentiel judicieux quant à la licéité du dernier voyage ordonné par l'affréteur. Celui-ci a par la suite été notamment repris par la charte Baltimé.

A. La restitution "*fair wear and tear expected*" du navire au fréteur

En principe, l'affréteur est supposé retourner le navire au fréteur dans l'état dans lequel celui-ci se trouvait au moment de sa mise à disposition au début de la période d'affrètement. Toutefois le doute subsiste quant à la nature de cette obligation. En effet, tandis la responsabilité de l'affréteur est acquise pour les dommages causés au navire en vertu de son exploitation, celle-ci demeure plus difficilement concevable au regard des avaries normales subies par le navire lors d'un voyage maritime donné. La controverse centre ainsi principalement autour de deux notions contraires, à savoir l'obligation de l'affréteur d'indemniser le fréteur pour les incidents causés et le devoir général de maintenance du navire par le fréteur.

C'est la raison pour laquelle la jurisprudence ne semble pas prête à admettre que l'affréteur soit soumis à une stricte obligation quant à l'état physique du navire. Les différentes catégories d'avaries rencontrées par un navire en mer invitent à un peu plus d'objectivité dans l'approche de cette clause. Néanmoins Justice Acton se prononça en faveur d'une approche plus orthodoxe: "*I think that there may be things done to that which is hired or lent, as the case may be, without any negligence, and such as may possibly have been in the contemplation of the parties as things which might perhaps be done by a tenant or a hirer without any actual breach of contract of letting or hiring, which may still not be within the words fair wear and tear*"¹⁴⁵. Cet extrait témoigne de l'incertitude qui demeure quant à la portée véritable de cette obligation.

¹⁴⁵ *Chellev Navigation v Applequist* (1933) 45 LLR 190.

Pour autant la remise du navire ne semble pas conditionnée par l'état apparent du navire. En effet le fréteur n'est pas en droit de refuser la redélivraison du navire par l'affréteur au motif que ce dernier n'a pas remédié aux dégâts existants. Selon l'expression consacrée par Lord Denning: "*[it] is not a condition precedent to the right to deliver, but only a stipulation giving a remedy in remedy in damages*"¹⁴⁶. Le fréteur peut de la sorte recouvrer le montant des réparations en touchant une indemnité de l'affréteur, notamment lorsque les travaux s'avèrent être supérieurs à la valeur réelle du navire. Justice Phillips commenta en ce sens: "*This decision demonstrates that in a commercial context a plaintiff will not recover damages on a 'cost of cure' basis if that cost is disproportionate to the financial consequences of the deficiency*"¹⁴⁷.

Clôturent sur ce point, le fréteur est par conséquent contraint de prendre en charge le navire quel que soit son état, tel que rappelé par Justice Mustill: "*Both legal and commercial considerations demand that the charter shall come to an end, even if the condition of the vessel on redelivery is unsatisfactory*"¹⁴⁸. Par ailleurs, l'interprétation de cette notion repose essentiellement sur une approche au cas par cas. Ainsi si l'aventure maritime envisagée comprend un grand nombre de risques, il sera moins évident pour l'affréteur d'invoquer le principe '*fair wear and tear*'. A ce titre, Lord Buckmaster fit observer: "*I find it difficult to see how the charterparty of a vessel which is expressly stated to be hired for the purposes of conveying troops and similar objects can have that fact excluded from the consideration of what are the expenses which are to be incurred in the course of the running*"¹⁴⁹.

B. Le lieu et la date de re-délivraison du navire au fréteur

Tandis que la clause 7 de la charte Baltime demeure silencieuse quant à la date de remise du navire, elle est en revanche plus explicite sur le lieu de redélivraison du navire au fréteur. Cette stipulation expresse dans le contrat d'affrètement contraint sensiblement l'affréteur dans son emploi du navire puisqu'il doit faire en sorte que le dernier voyage coïncide avec le port ainsi prédéterminé. En cas de manquement à son obligation, l'affréteur est alors redevable d'une indemnité envers le fréteur pour le préjudice commercial subi. Selon

¹⁴⁶ *The Puerto Buitrago* (1976) 1 LLR 250 at p 253.

¹⁴⁷ *The Rozel* (1994) 2 LLR 161 at p 168.

¹⁴⁸ *The Rijn* (1981) 2 LLR 267 at p 270.

¹⁴⁹ *Canadian Pacific Railway v Board of Trade* (1925) 22 LLR 1 at p 4.

Justice Mustill: "*[The owner] has a contractual right to have the ship kept in employment at the charter rate of hire until the service is completed. This does not happen until the ship reaches the redelivery range, and the voyage to that range forms part of the chartered service [...] a full compensation for the breach requires the charterer to restore to the owner the hire which he would have earned if the voyage had in fact been performed*"¹⁵⁰. En d'autres termes, cela signifie que le montant de l'indemnité due par l'affrèteur est calculé à partir de la différence de profits réalisés entre le moment où le navire aurait dû être retourné et la date à laquelle il a été effectivement rendu.

Comme évoqué ci-dessus, l'imprimé de la charte Baltime ne précise aucune date expresse de retour du navire au fréteur. Ce constat tient du fait qu'il est en règle générale, très improbable que l'affrèteur soit en mesure de pouvoir retourner le navire à un moment donné en raison des aléas propres à toutes expéditions maritimes. Ceci est d'autant plus vrai lorsque le navire est affrété sur une longue période. C'est la raison pour laquelle les parties se bornent à fixer la durée de l'affrètement à des périodes exprimées en année, en mois, et voir parfois en semaines. Cette subtile imprécision permet ainsi d'introduire une certaine flexibilité dans l'emploi du navire, qui prend en compte les avaries éventuellement rencontrées par celui-ci sur le chemin du retour. La jurisprudence est également favorable à cette conception de la période d'affrètement et n'hésite pas à allouer une tolérance de 5% à l'affrèteur quant au moment de la remise du navire au fréteur.

Parfois la période de l'affrètement prend volontairement en compte cette dimension, en stipulant un cadre temporel plus ou moins drastique par lequel le fréteur s'en remet à l'appréciation de l'affrèteur. Justice Kerr admis notamment à ce sujet: "*Perhaps because of the word 'about', and no doubt also because dates for redelivery in time charters are generally to be regarded as approximate only and as permitting some reasonable overrun, the arbitrators extended the period of six months by a further five days*"¹⁵¹. En revanche, les parties sont invitées si elles le souhaitent à instaurer une date limite de retour du navire, contrevenant ainsi au principe classique selon lequel le temps est absent de l'affrètement. Justice Atkin énonça en ce sens: "*I think the proper inference to draw is that [the parties] expressly intended to negative the right to continue the contract beyond October 31, in other words, they used these words for the express purpose of making the time mentioned in the charterparty as of the*

¹⁵⁰ *The Rijn* (1981) 2 LLR 267 at p 270.

¹⁵¹ *The Democritos* (1975) 1 LLR 386.

essence of the contract, so that [...] the ship shall be redelivered by that date"¹⁵². Le principe de la liberté contractuelle règne dans ce domaine, et il est ainsi difficile d'envisager tous les cas de figures possibles. Toutefois la jurisprudence a su brillamment répondre à ce contexte, en dégagant le test du dernier voyage licite ordonné par l'affrèteur à cette fin.

C. La licéité du dernier voyage ordonné par l'affrèteur

Ce test jurisprudentiel du dernier voyage légitime accompli par le navire a été institué par les juges afin de déterminer si l'affrèteur est en tort lorsqu'il dépasse la période contractuelle de l'affrètement. Bien que le temps ne soit pas un élément constitutif du contrat d'affrètement en général, il n'en demeure pas moins que ce test s'applique également lorsque la charte-partie précise une date de retour. Il s'agit en l'espèce d'établir si au moment où le navire est envoyé pour son dernier voyage, l'affrèteur pouvait valablement espérer que celui-ci regagne le lieu de redélivraison avant la fin de l'affrètement. La clause 7 de la charte Baltimé dispose en ce sens: "*Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded, the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein*".

En d'autres termes, cela signifie que le frèteur est contraint d'accepter le dernier voyage ordonné par l'affrèteur chaque fois qu'il est concevable que le navire sera rendu à temps. Le moment auquel il est fait référence lors de ce calcul demeure le départ du navire pour son dernier voyage et non l'ordre lui-même. Néanmoins l'affrèteur reste soumis à l'obligation de retourner le navire à temps. Selon Lord Morris: "*Even though the time set out in a charterparty is not made of the essence so that the continued use of the vessel after the stated time will not at once have the result that such continued use will be in breach of the contract, it will be necessary that the redelivery should be made within a reasonable time*"¹⁵³.

Dans le cas où le navire est retardé par un quelconque obstacle sur sa route et que celui-ci dépasse la période de l'affrètement, l'affrèteur est tenu de payer le fret au taux du marché si

¹⁵² *Watson Steamship v Merryweather* (1913) Com Cas 294.

¹⁵³ *The London Explorer* (1971) 1 LLR 523.

celui-ci est supérieur au taux contractuel. Sur ce point, Justice Evans affirma: "*The charter agreement does not include an implied (or express) extension of the charter period until redelivery after a legitimate last voyage. The risk of the "exigencies of maritime business" in this respect rests upon the charterer alone*"¹⁵⁴. Si au contraire, le dernier voyage effectué par le navire ne peut être accompli avant la fin de la période d'affrètement, le fréteur est alors en droit de s'opposer au voyage ordonné par l'affréteur. Cette prérogative s'explique par le fait que le fréteur se trouve probablement déjà engagé vis-à-vis d'un autre affrètement, dont il ne veut pas perdre le gain au regard de la clause de résiliation en cas de mise à disposition tardive du navire.

En principe, l'affréteur continue normalement de payer le fret au taux contractuel jusqu'à ce que le navire soit rendu, tout en étant astreint à verser une indemnité au fréteur si la redélivraison excède la période de l'affrètement. En revanche, il importe peu en vérité que le dernier voyage ordonné par l'affréteur soit ou non valide dans le cadre de la charte Baltime puisque l'affréteur est tenu de payer le fret au prix du marché si celui-ci est supérieur à celui du contrat.

D. La sanction de la restitution tardive du navire au fréteur

L'automaticité avec laquelle la clause 7 de la charte Baltime soumet l'affréteur au paiement du taux de fret en vigueur sur le marché, contourne en quelque sorte la solution classique dégagée par la jurisprudence, bien qu'elle aboutisse au même résultat. En fin de compte, cette disposition permet avant tout aux parties d'éviter de calculer le montant de l'indemnité, dont l'estimation fastidieuse est faite à partir d'un affrètement de référence se rapprochant le plus possible de celui accompli¹⁵⁵. Tel que l'a fait judicieusement remarquer Justice Kerr: "*When the freight market is at one extremity or the other, as at present, there are many and often bitter disputes between charterers and owners which come before the Courts; but they do not prevent the operation of the vessels under the charters*"¹⁵⁶. Il résulte ainsi de ces observations que l'illicéité du dernier voyage ordonné par l'affréteur peut seulement être compensée par un dédommagement financier pour le préjudice commercial subi par le fréteur.

¹⁵⁴ *The Gregos* (1992) 2 LLR 40 at p 43.

¹⁵⁵ *The Johny* (1977) 2 LLR 1.

¹⁵⁶ *The Odenfeld* (1978) 2 LLR 357 at p 374.

Toutefois, lorsque l'affréteur brave l'interdiction du fréteur quant au dernier voyage, dont la durée ne permet pas d'envisager un retour à temps, le fréteur est alors en droit de prononcer la résiliation de l'affrètement, et demander réparation du préjudice par la suite. Lord Mustill qualifia le fondement de cette solution comme suit: "*Not that the order constituted a repudiation in itself, but that the charterers' persistence in it after it had become invalid showed that they did not intend to perform their obligations under the charter [...] This was an anticipatory breach, which entitled the owners to treat the contract as ended*"¹⁵⁷. Tandis que le fréteur est en pareil cas autorisé à prononcer la dissolution de la charte, il conserve le droit de réclamer une indemnité compensatoire pour le dépassement de la période d'affrètement même si il omet volontairement ou non de s'opposer à ce dernier voyage manifestement illicite¹⁵⁸. Cette faculté du fréteur procède principalement de cette notion d'équité entre les parties, instaurée par l'économie générale de ce contrat. En résumé, la remise du navire au fréteur avant la fin de la période d'affrètement demeure un aspect essentiel de l'obligation pesant sur l'affréteur malgré les différents aménagements apportés par les parties et la jurisprudence.

Après avoir analysé les devoirs et prérogatives des parties au contrat dans ce premier titre, il s'agit désormais de s'intéresser au partage des risques et des responsabilités entre celles-ci au travers de ce deuxième titre. Cette répartition répond avant tout au type de gestion assurée séparément par le fréteur et l'affréteur, qui ne réserve pas à son tour le même régime juridique.

¹⁵⁷ *The Gregos* (1995) 1 LLR 1 at p 4.

¹⁵⁸ *The Kanchenjunga* (1987) 2 LLR 509.

TITRE II – LA GESTION DES RISQUES ET RESPONSABILITÉS

DE LA CHARTE BALTIME

Cette gestion des risques et des responsabilités dans le cadre de la charte Baltime repose avant tout sur le caractère spécifique de l'affrètement à temps, à savoir la dissociation entre la régie commerciale et nautique du navire assurée par les parties au contrat.

CHAPITRE I – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME

Dans la charte Baltime, ce régime de responsabilité des parties oscille entre responsabilité contractuelle et délictuelle, en fonction notamment de la qualité des victimes, comme en droit commun.

SECTION I – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DE LA CHARTE BALTIME

Tandis que le régime de la responsabilité contractuelle du fréteur semble plus détaillé au premier abord que celui de l'affréteur, cette observation s'avère être en réalité quelque peu hasardeuse, eut égard aux nombreux cas d'exonération de responsabilité existants.

§1. LE DOMAINE DE RESPONSABILITÉ DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME

La répartition des responsabilités au sein de la charte Baltime suit le principe de la liberté contractuelle, et offre ainsi un régime allégé de responsabilité tant au fréteur qu'à l'affréteur. La clause 12 de la charte définit notamment de façon succincte le domaine de responsabilité contractuelle de chaque partie au contrat. En théorie, ce cadre minimal de responsabilité est en partie fondé sur les risques inhérents de la navigation maritime.

Plus qu'aucune autre clause de la charte, la notion d'aléa maritime reste une composante majeure de cette stipulation en raison de son caractère inéluctable et insaisissable. Bien qu'elle ne reprenne pas directement le concept d'exonération totale de responsabilité du transporteur de marchandises emprunté aux '*negligence clauses*' du XIX^e siècle, elle n'en demeure pas moins inspirée au regard du régime sommaire de responsabilité qu'elle instaure. Dans ce

contexte, la jurisprudence joue encore une fois un rôle prépondérant dans l'interprétation de cette allocation des responsabilités contractuelles.

A. Le domaine de responsabilité contractuelle du fréteur

En droit français, l'article 8 de la loi du 18 juin 1966 prévoit que: "*Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise si il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par décret*". Tandis que le domaine de la responsabilité du fréteur semble au premier abord limité aux dégâts occasionnés à la cargaison dans la loi française, il apparaît plus spécifique dans la charte Baltime. La responsabilité du fréteur est en effet engagée pour tout retard dans la mise à disposition du navire ou durant la période d'affrètement, ainsi que tout dommage ou perte des marchandises chargée à bord du navire subi par l'affréteur. La première partie de la clause 12 stipule en ce sens: "*The Owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager*".

A contrario, cela signifie que le fréteur n'est pas responsable de ces trois dommages lorsque lui ou son adjoint ne commettent pas de fautes contractuelles quant à la navigabilité du navire ou toutes autres fautes personnelles. Cette liste de préjudice est en règle générale, interprétée de façon restrictive par la jurisprudence afin que le fréteur ne puisse échapper trop facilement à sa responsabilité. Ainsi alors que le fréteur cherchait à se dégager de sa responsabilité pour le préjudice financier qu'il avait causé à l'affréteur, la Chambre des Lords a décidé: "*Clause 13 [12 de nos jours] did not afford the owners a defence to the charterers' claim for financial losses suffered as a result of the owners' breach*"¹⁵⁹. Cette décision illustre parfaitement la rigueur avec laquelle les juges respectent le domaine de responsabilité de chacune des parties à la charte Baltime.

Un autre exemple probant de cette ligne de lecture jurisprudentielle se retrouve au travers des autres dommages énumérés par la clause 12 de la charte-partie. A ce titre, Justice Pearson considéra que la responsabilité du fréteur ne pouvait être fondée sur le fait que le

¹⁵⁹ *The TFL Prosperity* (1984) 1 LLR 123.

navire ne pouvait être mis à disposition à temps en raison du retard pris dans sa construction¹⁶⁰. En l'espèce, le fréteur n'avait commis aucune faute contractuelle dans la navigabilité de son navire, puisque le retard ne lui était pas imputable. Pareillement, en ce qui concerne tout délai subi par l'affrèteur durant la période de l'affrètement, le fréteur ne peut être tenu pour responsable du retard accumulé par le navire, si celui-ci n'a pas pour origine l'innavigabilité intentionnelle du navire ou sa faute personnelle¹⁶¹. Ce raisonnement permet notamment au fréteur d'échapper à sa responsabilité vis-à-vis de l'obligation du capitaine d'accomplir tout voyage avec la plus grande célérité. L'article 8 de la loi française rejoint en cela ce constat, en disposant que le fréteur: "*n'est pas cependant responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés*". Dans ces circonstances, on peut se demander si cette interprétation exégétique de la clause 12 ne déstabilise pas en quelque sorte le régime de responsabilité instauré par celle-ci. C'est notamment la raison pour laquelle, la jurisprudence s'est attachée à analyser la portée que recouvre la notion de fréteur et de manager du navire.

Il faut avant tout garder à l'esprit que cette stipulation contractuelle diminue le degré de responsabilité du fréteur quant au caractère absolu de l'obligation de navigabilité, pour comprendre la réaction des juges dans ce domaine. Ayant identifié la portée de la faute contractuelle du fréteur comme se réduisant à une faute de nature personnelle dans l'innavigabilité du navire, Justice McNair a notamment mis en évidence toute la difficulté de retenir la responsabilité du fréteur la plupart des cas¹⁶². Il suffit alors de déterminer si la faute ressort de l'obligation personnelle du fréteur ou de son manager afin de caractériser la responsabilité de ces derniers. Tout dépend du statut de la société ou compagnie maritime dans laquelle se situe la personne en charge de la direction technique du navire, au sens de l'affrètement à temps.

Face à ce dilemme et malgré la complexité que soulève pareille investigation, la jurisprudence a pourtant décidé de procéder de façon objective. Lord Willmer admis en ce sens: "*Where the owners are a limited company it is almost inevitable that difficult questions will arise. It is necessary to look closely at the organisation of the company in order to see what individual it can fairly be said that his act or omission is that of the company itself*"¹⁶³. A la suite de quoi, il ajouta: "*Where [...] a company has a separate traffic department, which*

¹⁶⁰ *The Helvetia-S* (1960) 1 LLR 540.

¹⁶¹ *Istros v Dahlstrom* (1930) 38 LLR 84.

¹⁶² *The Barbant* (1965) 2 LLR 546.

¹⁶³ *The Lady Gwendolen* (1965) 1 LLR 335 at p 345.

*assumes responsibility for running the company's ships, I see no good reason why the head of that department, even though not himself a director, should not be regarded as someone whose action is the very action of the company itself, so far as concerns anything to do with the company's ships"*¹⁶⁴.

Néanmoins, ce concept d'association a fait l'objet de nombreuses réserves de la part de certains commentateurs. Parmi eux, Lord Diplock rétorqua que cette responsabilité doit être endossée seulement par ceux qui détiennent réellement un pouvoir de direction sur le navire. Il dénonça ainsi: *"There has been in recent years a tendency to extract from Denning LJ's [...] vivid metaphor about the 'brains and nerve centre' of a company as contrasted with its hands, and to treat this dichotomy, and not the articles of association, as laying down the test of whether or not a particular person is to be regarded in law as being the company itself when performing duties which a statute imposes on the company [...] The decision in that case is not authority for extending the class of persons whose acts are to be regarded in law as the personal acts of the company itself, beyond those who by, or by action taken under, its articles of association are entitled to exercise the powers of the company"*¹⁶⁵.

En vertu de quoi, Lord Mustill a par la suite nuancé les propos tenus par Lord Willmer, en affirmant qu'une personne externe à la compagnie pouvait être tout autant être considérée comme étant le fréteur ou manager du navire à partir du moment où elle est investie d'un quelconque pouvoir décisionnel. Désormais la notion de fréteur, ou de manager, a quelque peu été élargi par ces diverses interprétations avec pour conséquence directe le renforcement de la présomption de responsabilité pesant sur ce dernier. Il incombe alors au fréteur de renverser la présomption afin de se décharger de sa responsabilité. Lord Greer réaffirma en ce sens: *"That, I think, means that if the shipowner can establish that the loss or damage was not caused by want of due diligence on his part, then he would bring himself within clause 12"*¹⁶⁶.

Ce constat est particulièrement vrai en ce qui concerne le préjudice résultant de la mise à disposition d'un navire par le fréteur, non conforme à sa description contractuelle. En effet si le fréteur peut par l'intermédiaire de ses employés échapper à sa responsabilité, il ne peut s'en exonérer pour les défauts du navire entraînant des délais au cours de son exploitation par l'affréteur. Lord Roskill énonça: *"In truth if clause 13 [12 de nos jours] were to be construed*

¹⁶⁴ *The Lady Gwendolen* (1965) 1 LLR 335 at p 345.

¹⁶⁵ *Tesco v Natrass* (1972) AC 153 at p 200.

¹⁶⁶ *The Roberta* (1938) 60 LLR 84.

*as to allow a breach of the warranties as to description [...] the charter virtually ceases to be a contract for the letting of the vessel and the performance of services by the owners, their master, officers and crew in consideration of the payment of time charter hire and becomes no more than a statement of intent by the owners in return for which the charterers are obliged to pay large sums by way of hire, though if the owners fail to carry out their promises as to description or delivery, are entitled to nothing in lieu"*¹⁶⁷. Cette observation est d'autant plus juste lorsqu'une clause 'paramount' est notamment insérée dans la charte-partie, qui introduit les Règles de La Haye. L'application de ce nouveau régime de responsabilité vient alors renforcer la responsabilité du fréteur vis-à-vis de l'affréteur. Toutefois, en dehors de ce cas particulier, le principe de la liberté contractuelle demeure la règle en matière de responsabilité contractuelle des parties à la charte Baltime.

B. Le domaine de responsabilité contractuelle de l'affréteur

L'article 9 de la loi du 18 juin 1966 prévoit que: "*L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale*". Suivant cet ordre d'idée, la charte Baltime stipule dans sa clause 12: "*The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants*". Bien que la responsabilité de l'affréteur eut égard à l'émission de connaissements n'apparaisse pas directement au travers de cette disposition, la clause 9 de la charte Baltime alloue déjà une indemnité de cet ordre au fréteur. Ainsi cette stipulation vient en quelque sorte renforcer la responsabilité de l'affréteur vis-à-vis de son exploitation du navire pour le transport de marchandise. Autrement, tout comme le régime de responsabilité du fréteur, la jurisprudence a strictement restreint le domaine de responsabilité de l'affréteur aux fautes énumérées dans cette stipulation relative à la répartition des responsabilités.

En d'autres termes, l'affréteur n'est tenu pour responsable des préjudices causés au navire et au fréteur en cas de chargement de marchandises interdites, d'opérations de manutention négligés et défectueuses ou tout autre faute ou négligence commise par ses préposés. Comme le résume Justice Donaldson: "*The indemnity afforded by this clause is*

¹⁶⁷ *The TFL Prosperity* (1984) 1 LLR 123 at p 130.

clearly wide enough to cover loss incurred by a reasonable settlement of a potential liability, as contrasted with physical loss of or damage to the vessel or financial loss by, for example, the detention of the vessel. However, it only operates if the loss is caused by either, improper or careless loading or stowing by whoever is performing those functions, whether or not they are independent contractors appointed by the time charterers or servants or agents of such contractors or some other improper or negligent act of whatsoever nature on the part of the time charterers or their servants"¹⁶⁸. Cette lecture exégétique tient là encore au respect de la volonté des parties, dont le cadre minimal de responsabilité fait écho aux risques maritimes inhérents à la navigation. Cette sévérité se retrouve au sujet d'un quai portuaire, où la responsabilité de l'affréteur avait été retenue en raison de l'insécurité du quai lors des opérations de chargement¹⁶⁹. Toutefois cette approche littérale du texte de la clause 12 repose sur le respect de la volonté des parties à la charte, qui en dehors de ce cadre contractuel, sont exemptées de toutes responsabilités l'une envers l'autre.

§2. LES CAS D'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ DE LA CHARTE BALTIME

A l'exception des cas énoncés ci-dessus, les parties sont exonérées de toutes responsabilités contractuelles, sur le fondement de leur consentement. Tandis que le régime de responsabilité du fréteur connaît de nombreuses exceptions, la clause 12 n'énumère aucune relative à la responsabilité de l'affréteur, délaissant cette tâche à la jurisprudence. Pourtant, au vue du domaine de responsabilité de ce dernier, il est fort à parier qu'il bénéficie tout autant de multiples exemptions de responsabilité, et ce en dépit de l'attribution d'importantes prérogatives au travers de sa gestion commerciale du navire.

A. Les cas d'exonération de responsabilité du fréteur

Tout d'abord, le fréteur s'exonère de toutes responsabilités pour les préjudices provoqués par la faute ou négligence des ses préposés tels que le capitaine ou l'équipage dans son ensemble. La clause 12 de la charte Baltime stipule en ce sens: "*The Owners shall not be responsible in any case nor for damage or delay whatsoever or howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants*". C'est notamment à partir de cette

¹⁶⁸ *The White Rose* (1962) 2 LLR 52 at p 60.

¹⁶⁹ *Lensen Shipping v Anglo-Soviet Shipping* (1935) 52 LLR 141.

disposition que le fréteur est amené à se fonder afin de se décharger de sa responsabilité envers l'affréteur. Comme évoqué ci-dessus, lorsque le fréteur ne respecte pas son obligation de vitesse raisonnable édictée à la clause 9 de la charte-partie, il invoque l'argument selon lequel il n'a pas à répondre des fautes commises par ses préposés, et ainsi du capitaine du navire. A ce titre, Justice Wright déclara: "*In any view, it seems to me that clause 12 must receive effect where the case comes within its clear terms. If the effect of that is to render the owners free from any liability for loss or delay where there is a failure on the part of the captain to prosecute the voyage with the utmost despatch, then I think the owner is entitled to the full benefit of that clause*"¹⁷⁰. Cet extrait illustre parfaitement l'aisance avec laquelle le fréteur parvient à se dégager de sa responsabilité en rejetant la faute sur ses préposés. Ce procédé fût appliqué pour la perte de vitesse du navire due en raison de l'incompétence de l'équipage quant au fonctionnement des machines¹⁷¹. Toutefois lorsque le retard accumulé par le navire résulte directement des ordres du fréteur, celui ne pourra se retrancher derrière cette construction juridique.

Puis, la clause 12 dispose également que la responsabilité du fréteur, ou celle de son manager, est suspendue si la perte ou dommage des marchandises transportées intervient à la suite de mouvements sociaux tels que la grève et autres arrêts de travail. Elle ajoute ainsi: "*The Owners shall not be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, locks-out or stoppage or restraint of labour (including the Master, officers or crew) whether partial or general*". Une fois encore, le régime de responsabilité du fréteur se trouve substantiellement allégé par cette stipulation, qui renvoie la menace de détérioration de la cargaison sur les épaules de l'affréteur. Tandis que cette répartition du risque semble justifiée au regard du titre de propriété des marchandises, auxquelles le fréteur reste désintéressé, il apparaît quelque peu controversé du point de vue de la responsabilité.

Le fréteur devrait en effet répondre des actes de ses préposés lorsque ceux-ci sont en arrêts de travail par sa faute, puisque les charges relatives aux opérations de manutentions incombent parallèlement à l'affréteur sous le couvert de la clause 4 de la charte Baltime. C'est d'ailleurs en ce sens que Justice Porter statua: "*Neither strike nor stoppage of labour, in my view caused the loss; it was rather an interference with those endeavouring to discharge by an outside body than a withholding of labour by the workmen engaged in the discharge*

¹⁷⁰ *Istros v Dahlstrom* (1930) 38 LLR 84.

¹⁷¹ *The Appolonius* (1978) 1 LLR 53.

themselves"¹⁷². Dès lors, le fréteur ne peut plus s'exonérer de sa responsabilité sur le fondement de la clause 12, et demeure redevable envers l'affréteur. En revanche, Justice Sankey estima que le refus de l'équipage de procéder à un voyage en raison de l'activité sous-marine lors de la seconde guerre mondiale, constituait un des cas d'exception à la responsabilité du fréteur, permettant à celui-ci d'échapper à toute responsabilité.

Par ailleurs, la jurisprudence a donné une large définition à la notion de grève, ce qui participe entre autre à atténuer un peu plus la portée de la responsabilité du fréteur dans ce domaine. Ainsi Lord Denning énonça: "*A concerted stoppage of work by men done with a view to improving their wages or conditions, or giving vent to a grievance or making a protest about something or other, or supporting or sympathising with other workmen in such endeavour. It is distinct from a stoppage which is brought about by an external event such as a bomb scare or by apprehension of danger*"¹⁷³. Même si la grève se concentre sur quelque navire ou un seul navire en particulier, l'arrêt de travail reste considéré comme relevant de la grève, offrant au fréteur l'opportunité de se dégager de sa responsabilité¹⁷⁴.

Toutefois malgré le fait que le chargement du navire ait été retardé par un événement extérieur aux opérations de chargement, Justice Roche refusa au fréteur le bénéfice de l'exonération sur le fondement de l'interruption de travail, au motif que le chargement aurait pu être assuré par un moyen alternatif¹⁷⁵. Au travers de cette étude, il semble que la jurisprudence applique la même exigence dans l'interprétation de ces cas d'exonérations qu'elle ne le fait pour la responsabilité du fréteur. Pour autant, il paraît inopportun de vouloir comparer les deux aspects, tant les deux dispositions analysées sont loin d'être exhaustives. En résumé, l'exemption de responsabilité apparaît comme étant la règle, tandis que la responsabilité du fréteur demeure l'exception. Ce contexte s'avère être encore plus vrai en ce qui concerne la responsabilité de l'affréteur.

B. L'absence de cas d'exonération de responsabilité de l'affréteur

Bien que cette absence de cas d'exonération de responsabilité de l'affréteur puisse paraître arbitraire, elle ne l'est point en réalité au regard de l'étendue de la responsabilité de ce

¹⁷² *Compania Naviera Bachi v Hosegood* (1938) 60 LLR 236 at p 243.

¹⁷³ *The New Horizon* (1975) 2 LLR 314.

¹⁷⁴ *The Laga* (1966) 1 LLR 582.

¹⁷⁵ *Miguel de Larrinaga v Flack* (1924) 20 LLR 268.

dernier dans la charte Baltime. En effet l'équité du contrat est préservée malgré le fait que la clause 12 ne prévoit aucun cas d'exonération en sa faveur. Le domaine de la responsabilité de celui-ci étant limité aux seuls dommages causés par les marchandises au navire et au fréteur, il est par conséquent exempté de toutes responsabilités pour tous préjudices résultant d'un autre fait. Il suffit alors aux juges d'opter pour une lecture *a contrario* de la responsabilité contractuelle de l'affréteur afin de déterminer de l'étendue de cette exonération. Il s'agit également de rappeler que l'affréteur est déjà redevable envers le fréteur d'une indemnité pour tous les dommages qu'il cause du fait de son exploitation commerciale du navire, tel que disposé dans la clause 9 de la charte-partie. Par ailleurs, les parties au contrat demeurent libres de modifier ce cadre contractuel de la responsabilité en l'absence de textes législatifs imposant un régime obligatoire plus contraignant. Dans ces circonstances, c'est le principe de la liberté contractuelle qui prévaut. Pour autant, le régime de la responsabilité contractuelle des parties au contrat s'avère tout autant équilibré que celui de la responsabilité délictuelle, qui demeure empreint une fois de plus de la dichotomie opérée entre gestion technique et commerciale du navire.

Après avoir étudié le domaine de la responsabilité contractuelle des parties à la charte Baltime, il faut désormais s'attacher à l'examen du régime de la responsabilité délictuelle de celles-ci envers les tiers.

SECTION II – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DÉLICTELLE DE LA CHARTE BALTIME

Par opposition au régime de la responsabilité contractuelle, la responsabilité délictuelle ne connaît que les exceptions du droit commun, dont la portée est beaucoup plus limitée, et ne peut ainsi faire l'objet de dérogation sur le fondement de la liberté des parties.

§1. L'ACTION DES TIERS CONTRE LE NAVIRE AFFRÉTÉ

La responsabilité délictuelle des parties à la charte Baltime obéit avant tout aux règles de droit commun en la matière. Elle concerne les cas où la responsabilité du fréteur, comme celle

de l'affréteur, est susceptible d'être retenue pour les dommages causés aux tiers, c'est-à-dire à toutes personnes extérieures au contrat d'affrètement. Bien que l'affréteur soit déjà contraint d'indemniser le fréteur en contrepartie de sa faculté d'émettre des connaissements signés par le capitaine au nom du fréteur, il existe de nombreux autres cas dans lesquels la responsabilité des parties au contrat peut être engagée. Le fondement de cette responsabilité s'appuie notamment sur la portée des prérogatives que chaque partie tient de la gestion commerciale ou nautique du navire. Cette analyse complémentaire aux régimes de responsabilité des parties sous l'empire de la charte Baltime dépend bien évidemment du ressort de la juridiction compétente pour connaître de la réclamation, et demeure donc sujette à caution.

A. La responsabilité du fréteur dans la gestion nautique du navire

En principe la gestion nautique du navire correspond à toutes les questions relatives au fonctionnement du navire, ou à sa navigabilité en d'autres termes. Elle comprend les charges nécessaires afférant à l'activité normale du navire et également celle de l'équipage à son bord. Cet aspect recouvre notamment les caractéristiques du navire telles que sa manœuvrabilité ou encore sa flottabilité d'un point de vue purement mécanique. En ce sens, la responsabilité délictuelle du fréteur tient la plupart du temps de l'innavigabilité du navire, qui en raison de son mauvais état physique ou de sa dégradation avancée, n'assure pas un niveau de sécurité suffisant. C'est la raison pour laquelle cette caractéristique est en général considérée comme étant la cause première des dommages causés aux tiers.

En effet, le fondement de cette responsabilité délictuelle réside alors dans l'une des irrégularités du navire, autrement qualifiée de vice propre¹⁷⁶. Celui-ci traduit invariablement un manque probant de diligence du fréteur quant à l'entretien du navire, qui compte pourtant parmi ses obligations les plus fondamentales. La sécurité maritime est à ce prix. Par ailleurs, contrairement au régime de la responsabilité contractuelle où le fréteur ne répond pas des actes de ses préposés, il en est contraint en droit commun. Ainsi le fréteur verra sa responsabilité délictuelle engagée par un tiers sur le fondement de la faute du capitaine ou de l'équipage dans la maîtrise du navire, car il est alors réputé être le gardien de la chose. Ainsi il est acquis que le fréteur fonde sa responsabilité délictuelle pour tous dommages causés par le navire, tant pour des raisons attendant à la sécurité de ce dernier qu'à son exploitation

¹⁷⁶ P. Bonassies & C. Scapel, *Traité de droit maritime*, (2006, LGDJ, Paris), p 557.

commerciale. En revanche la responsabilité délictuelle de l'affréteur s'inscrit plutôt dans une perspective commerciale.

B. La responsabilité de l'affréteur dans la gestion commerciale du navire

Comme évoqué ci-dessus, la responsabilité délictuelle de l'affréteur est conditionnée par tout incident en lien avec l'exploitation commerciale du navire tel que les dommages causés par les marchandises transportées. En vertu de ce partage des coûts, l'affréteur prend en charge tout une série de frais relatifs à la gestion commerciale du navire, notamment énumérée à la clause 4 de la charte *Baltimé*. Parmi ces obligations, la fourniture de services par des tiers tient une place prépondérante dans l'affrètement, puisque l'affréteur contracte ici avec des sociétés extérieures afin d'assurer le ravitaillement en hydrocarbures du navire ou les opérations de manutention sur les marchandises.

En droit français, la jurisprudence a bien pris en compte cette dissociation des tâches dans les contrats d'affrètement, en affirmant que les tiers, victimes d'un préjudice en relation avec la gestion commerciale du navire, détiennent un droit d'action seulement envers l'affréteur, et non pas le fréteur, même si l'objet de la prestation profite au navire, tel que la circonscription d'un incendie¹⁷⁷.

Toutefois cette règle connaît néanmoins une exception sur le fondement de la lecture conjointe des articles 10 de la loi du 3 janvier 1967 et 93 du décret du 27 octobre 1967, qui précise que lorsque l'affrètement est inopposable aux tiers si sa durée est supérieure à une année. Dans cette circonstance, le fréteur répond également des dommages engendrés par la gestion commerciale du navire de l'affréteur¹⁷⁸. Pour autant, cette solution se cantonne au droit français, dans la mesure où il n'existe pas d'équivalent en droit de common law, qui reste attaché à une stricte séparation des domaines d'activités de chaque partie dans le cadre de l'affrètement à temps.

En résumé, tandis que la responsabilité du fréteur ressort de la gestion technique du navire qu'il assure, celle de l'affréteur demeure quant à elle, attachée à l'exploitation commerciale du navire, dont il tire profit. Il s'agit cependant de s'intéresser dorénavant aux moyens d'exonérations de responsabilité existants pour les parties en droit commun.

¹⁷⁷ *Navire Kyzicos* (Cass 1997) DMF 1997, p 1901.

¹⁷⁸ *Navire Trident* (Cass 1998) DMF 1998, p 680.

§2. LES CAS D'EXONÉRATION EN DROIT COMMUN

Parallèlement au régime de la responsabilité contractuelle, les parties à la charte sont à mêmes de pouvoir échapper à leur responsabilité délictuelle à partir de trois fondements distincts: le fait de Dieu; le fait des ennemis de la Reine; et le vice propre des marchandises. Tandis que ces cas varient en fonction de chaque système juridique, le droit de common law partage néanmoins quelque trait commun avec les exceptions admises en droit français.

A. 'Act of God'

En principe, ce cas d'exonération correspond à tous faits naturels, dont la maîtrise échappe à l'homme par essence. Ce concept rejoint en quelque sorte la notion de force majeure en droit français, puisqu'il répond également aux critères classiques de l'extériorité, imprévisibilité et inéluctabilité, en l'absence de tout acte ou omission du fréteur ou de l'affréteur. Il se matérialise la plupart du temps par un phénomène météorologique, qui trouve sa cause indépendamment de toute interaction humaine. Lord James a notamment formulé en ce sens: "*Act of God is a mere short way of expressing this proposition: a common carrier is not liable for any accident as to which he can show that it is due to natural causes, directly and exclusively without human intervention, and that it could not have been prevented by any amount of foresight and pains and care reasonably to be expected from him*"¹⁷⁹. Le facteur déterminant dans la mise en œuvre de cette exemption demeure néanmoins le caractère prévisible du fait de Dieu. Ainsi le fréteur n'a pas pu se dégager de sa responsabilité délictuelle envers un tiers, dont les marchandises à bord du navire avaient subi une avarie en raison du gel, car il était présumé connaître des données relatives au climat dans cette région du monde¹⁸⁰. La charge de la preuve incombe en ce cas de façon évidente à la personne qui cherche à s'en prévaloir.

B. 'Act of Queen's enemies'

Cette exception ne connaît pas d'équivalent en droit français, tant elle paraît empreinte par la tradition navale. Cette notion de fait des ennemis du souverain a été développée par les juristes classiques afin de parer à la situation dans laquelle le fréteur ou l'affréteur doit

¹⁷⁹ *Nugent v Smith* (1876) 1 CPD 423 at p 444.

¹⁸⁰ *Siordet v Hall* (1828) 4 Bing 607.

répondre des dommages causés aux marchandises transportées en raison d'un conflit entre deux nations, alors que les responsables de ces actes sont en dehors de la juridiction britannique¹⁸¹. En d'autres termes, le responsable des dommages ne pourrait ensuite se retourner contre les véritables coupables puisqu'il ne peut les assigner devant un tribunal national.

Bien qu'il puisse sembler désuet de nos jours, ce cas d'exonération a joué un rôle fondamental dans la prédominance du droit de common law anglais dans le domaine maritime. Cette exemption peut également être invoquée en cas de déroutement du navire vers un port neutre afin d'éviter toute capture de l'équipage ou avarie des marchandises¹⁸². Toutefois, elle connaît quelque limite à son tour. Elle ne couvre pas les actes commis par les pirates et ne concerne pas nécessairement tous les ennemis du royaume. Lorsque le fréteur ou affréteur est étranger, ses ennemis s'identifient en battant le pavillon du pays contre lequel le pavillon du navire est en guerre¹⁸³.

C. 'Inherent Vice'

Ce dernier cas d'exonération permet aux parties au contrat d'échapper à leur responsabilité en invoquant le vice propre de la marchandise dans la réalisation du dommage. Ainsi le fréteur ou l'affréteur peuvent opposer aux tiers que l'avarie résulte de la cargaison elle-même. Ce concept est souvent associé au transport de biens périssables tels que les fruits, mais aussi en cas de freintes des matières premières. L'application de ce cas d'exonération dépend avant tout de la connaissance des particularités des marchandises transportées, que la personne responsable en avait. Toutefois Lord Reid présuma: "[the carrier is] *to adopt a system which is sound in the light of all the knowledge which the carrier has, or ought to have, about the nature of the goods*"¹⁸⁴.

Ainsi la diligence dont doit faire preuve le transporteur dépend des recommandations du chargeur. Lord Reid poursuivi en ce sens: "*It follows that whether there is an inherent defect or vice must depend on the kind of transit required by the contract. If this contract had required refrigeration there would have been no inherent vice. But as it did not, there was an*

¹⁸¹ *Southcote's Case* (1601) Cro Eliz 815.

¹⁸² *The Teutonia* (1872) LR 4 CP 171.

¹⁸³ *Russel v Niemann* (1864) 17 CB (NS) 163

¹⁸⁴ *Albacora v Westcott & Laurance Line Ltd* (1966) 2 LLR 53 at p 58.

inherent vice because the goods could not stand the treatment which the contract authorised or required"¹⁸⁵. En résumé ces cas d'exonération apparaissent disparates, tant ils répondent à des situations différentes. Toutefois ils offrent l'opportunité au fréteur ou à l'affréteur responsable du dommage causé au tiers, de pouvoir s'exonérer, à condition bien entendu de rapporter la preuve de l'un de ces cas au préalable.

Après avoir examiné le régime de responsabilité des parties au contrat de la charte Baltime, il s'agit désormais de s'attacher à l'étude de la répartition des risques et de la résolution des conflits entre le fréteur et l'affréteur.

¹⁸⁵ *Albacora v Westcott & Laurance Line Ltd* (1966) 2 LLR 53 at p 59

CHAPITRE II – LA GESTION DES RISQUES ET CONFLITS DANS LA CHARTE BALTIME

Cette gestion au sein de la charte Baltime repose avant tout sur une répartition équitable des risques et un mode de résolution efficace des conflits entre les parties.

SECTION I – LA GESTION DES RISQUES DE GUERRE DANS LA CHARTE BALTIME

De par leur nature, les risques de guerre entrent dans la catégorie des aléas maritimes, et représentent une charge supplémentaire dans l'affrètement à temps, dont la répartition est clairement établie par la charte Baltime.

§1. LA PORTÉE DE L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE

En principe, l'affrètement d'un navire sur une plus ou moins longue période de temps comprend une certaine part d'aléa, dont le risque de guerre fait partie. Bien que l'évolution d'une situation politique donnée échappe au contrôle des parties, celles-ci se doivent de préserver leurs intérêts en cas de conflits armés ou d'affrontement susceptibles de mettre en danger l'intégrité physique du navire ou de sa cargaison. Dans l'éventualité d'une guerre, l'imprimé de la charte Baltime propose au travers de sa clause 20, dite '*Conwartime 1993*', d'établir une répartition équitable entre les devoirs et charges de chaque contractant afin d'éviter toute dispute ultérieurement. Bien que cette clause a fait l'objet d'une récente mise à jour en 2004, elle n'a pas eue l'occasion d'être incorporée dans la charte Baltime, dont la propre révision était antérieure

Cette allocation des risques répond également à ce constant souci des rédacteurs de la charte-partie d'assurer une certaine sécurité juridique entre les parties. Tandis que la charte Baltime reste silencieuse quant aux assurances conventionnelles, relatives aux risques ordinaires, elle dispose de façon expresse les modalités de l'emploi du navire en cas de guerre. Cette clause apparaît de la sorte comme une limite à la gestion commerciale du navire par l'affréteur, dont les risques comprennent notamment d'énormes enjeux pour le fréteur. Par sa minutie, cette stipulation se révèle ainsi à la hauteur des intérêts qu'elle entend protéger.

A. La nature des risques couverts

Les risques couverts par cette clause sont énumérés de façon assez exhaustive, afin d'offrir la plus large protection possible au navire et aux marchandises transportées. La définition que donne la charte Baltime se veut ainsi la plus complète possible afin de n'omettre aucune circonstance pouvant par la suite mettre en péril le navire sans contrepartie financière de la part de l'affréteur. Celle-ci dispose au deuxième point de la clause 20A: "*War Risks shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgment of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel*".

Cet extrait illustre parfaitement bien l'étendue de l'application de la clause, qui se réfère notamment à toute une gamme de types de conflits différents. Si certains d'entre eux semblent plus d'actualité que d'autres, chacun demeure une éventualité, dont la clause a pour objet de parer aux conséquences néfastes. Ces événements partagent ensemble un caractère plus ou moins politique, qui jusqu'à maintenant n'a pas nécessité l'intervention des tribunaux pour en saisir le sens ou en définir la portée. Toutefois la jurisprudence s'est heurtée à la signification de la notion de guerre. Justice Greene a notamment admis: "*I am unable to accept the suggestion that there is any technical meaning of the word "war" for the purpose of the construction of this clause [...] But even if there be some such technical meaning, it seems to me that [...] is to attribute to the parties to it a desire to import into their contract some obscure and uncertain technicalities of international law rather than the common sense of business men*"¹⁸⁶. Non seulement cette décision élargit la portée de la notion de guerre, mais elle la rend également flexible.

Cette incertitude jurisprudentielle illustre pourtant l'évolution constante de cette catégorie de risques, comme en témoigne l'introduction du terrorisme et la résurgence de la piraterie dans un registre commercial en tant que risques de guerre. Mais celle-ci découle

¹⁸⁶ *Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisya v Batham Steamship Company Ltd* (1939) 63 LLR 155 at p 164.

avant tout, des pouvoirs du capitaine dans ce domaine. Ce dernier est en effet investi d'un important pouvoir d'appréciation face au danger que représente un port ou une route maritime désigné par l'affréteur. Cette marge de manœuvre est également renforcée par la diversité des auteurs de ces actes. La clause 20A(ii) poursuit ainsi: "*by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgment of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel*". Bien que l'appréciation du capitaine soit néanmoins liée par sa pertinence, il n'en demeure pas moins que cette autonomie réduit de façon notable la marge de manœuvre de l'affréteur.

B. Le principe de la couverture

En présence de risques de guerre, la charte Baltime dispose que l'affréteur ne peut ordonner le navire dans une zone de guerre sans en avoir au préalable informé le fréteur de son intention. En d'autres termes, il doit d'abord obtenir le consentement du fréteur afin de poursuivre son voyage malgré la présence de périls imminents pour le navire et son équipage. Cette exigence paraît fondée dans la mesure où l'affréteur met en quelque sorte l'intégrité physique du navire en danger alors que celle-ci est normalement du ressort de la gestion nautique du fréteur. La clause 20B stipule en ce sens: "*The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or Owners, may be, or is likely to be, exposed to War Risks*".

En contrepartie à cette obligation, le fréteur s'engage, s'il accepte de procéder au voyage en dépit des risques, à souscrire une assurance spécifique sur le navire afin de protéger ses intérêts. En pratique, ce devoir de notification permet au fréteur d'anticiper les risques de guerre, en contractant par exemple une police d'assurance. En revanche si le fréteur refuse de poursuivre pareil voyage, alors il peut dérouter le navire afin d'éviter tous dangers. La clause 20B prévoit également: "*Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which becomes dangerous, or is likely to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it*". Cette liberté laissée au fréteur n'est que le corollaire du devoir d'information de l'affréteur. Celui-ci est d'autant plus sévère qu'il n'admet aucune exception à

son principe. Justice Megaw a notamment considéré que l'affréteur était responsable de l'ensemble des coûts liés aux risques de guerre, alors que le canal de Suez n'était pas une zone dangereuse au moment de sa nomination¹⁸⁷. Cette décision s'inspire ici directement de l'obligation contractuelle de l'affréteur de diriger le navire vers un port sûr. Par ailleurs, la gestion commerciale de l'affréteur connaît d'autre limite, telle que prévue par la clause 20C, qui interdit le transport de toutes marchandises illicites. Pour autant, l'exécution de cette clause offre d'autres alternatives au fréteur, notamment vis-à-vis de la gestion nautique de son navire.

§2. LE MÉCANISME DE L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE

Dans son principe, la clause des risques de guerre repose sur un compromis entre les parties à la charte Baltime, qui s'articule autour du devoir de notification de l'affréteur et de la souscription d'une police d'assurance par le fréteur. L'exécution de cette disposition comprend notamment le partage des charges liées au voyage maritime envisagé dans la mesure où l'affréteur est également mis à contribution dans cette entreprise, puisqu'il en est le principal bénéficiaire. Toutefois d'autres possibilités s'offrent au fréteur notamment lorsque celui-ci s'oppose à l'exploitation commerciale du navire établie par l'affréteur. Tandis que cette exception dans la gestion commerciale du navire n'est pas sans poser quelque difficulté par rapport aux marchandises transportées, la charte Baltime apporte des solutions en ce sens pour faire face à ces situations.

A. Les différentes options du fréteur

En théorie, l'affrètement à temps dissocie de façon précise le domaine de compétence de chacune des parties dans l'exploitation du navire. Bien cette stricte séparation des droits et des obligations des contractants résultent de cette dichotomie entre gestion commerciale et nautique du navire, il n'en demeure pas moins que la gestion commerciale assurée par l'affréteur se retrouve conditionnée par le consentement du fréteur, qui parfois ne souhaite pas exposer son navire à des risques de guerre.

Toutefois ce refus peut porter atteinte aux intérêts des tiers, notamment en ce qui concerne la cargaison à bord du navire. Afin d'éviter toute dispute et d'engager la

¹⁸⁷ *The Eugenia* (1963) 2 LLR 381.

responsabilité délictuelle du fréteur vis-à-vis des chargeurs ou destinataires de la marchandise, la charte Baltime dispose que le fréteur doit demander la nomination d'un autre port ou route maritime à l'affréteur, faute de quoi le fréteur s'exonère de toutes responsabilités quant aux marchandises. La clause 20G stipule en ce sens: "*Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice*". Ainsi, suite au refus du fréteur de procéder dans une zone dangereuse, l'affréteur doit indiquer un nouveau cap au risque de voir sa responsabilité délictuelle engagée par les tiers porteurs du connaissance, en raison des dommages subis par la marchandise.

En dehors de cette alternative, la charte Baltime dispose également que le capitaine conserve le droit de se dérouter vers un autre port ou de suivre les recommandations adressées par les autorités compétentes ou assureurs du navire. La clause 20F liste notamment ces différentes mesures dans lesquelles le fréteur par l'intermédiaire de son capitaine, garde la maîtrise du navire en cas de menaces de guerre. Cette suite d'hypothèses a pour objet de sauvegarder les intérêts du fréteur en cas de capture, d'immobilisation ou de destruction du navire. Toutefois ces garanties octroyées au fréteur sur la sécurité du navire contreviennent malgré tout à la gestion commerciale du navire exercée par l'affréteur. En effet, la coutume selon laquelle l'affrètement repose sur une gestion séparée du navire est alors fictive, ce qui remet en cause l'objet même du contrat. Cette circonstance demeure pourtant justifiée au regard de la situation exceptionnelle et dangereuse que représentent tous conflits politiques armés pour le navire. En pratique, le fondement de cette exception au principe de séparation dans la direction du navire reste conditionnée par le consentement du fréteur, et notamment celui des assureurs.

B. La participation financière de l'affréteur

Tandis que l'exploitation commerciale du navire demeure soumise au consentement du fréteur en cas de risques de guerre, celui-ci ne joue qu'un rôle résiduel dans la gestion nautique du navire à ce stade. En effet, la nature dangereuse de l'aventure maritime envisagée relève la plupart du temps de l'approbation des assureurs du navire dans la poursuite du voyage. En l'absence de consentement de leur part, le fréteur ne pourrait prendre le risque de voir son navire perdu ou détruit, sans obtenir d'indemnisation. Ainsi la détermination des risques de guerre fait l'objet d'une estimation rigoureuse dont le fréteur doit prendre en

charge une partie des frais. La clause 20D(i) stipule en ce sens: "*The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull & Machinery of the Vessel and their other interests (including but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls shall be for their account*".

D'après cette disposition, le fréteur est ainsi redevable des frais attendant à la gestion nautique du navire dont il est responsable, afin d'assurer son navire contre les risques de guerre pour tous voyage ordonné par l'affréteur. En contrepartie, l'affréteur doit quant à lui, supporter l'ensemble des coûts restants relatifs aux polices d'assurance complémentaires requises par les assureurs auprès du fréteur. Il participe ainsi à l'effort consenti en sa faveur par le fréteur, et s'engage à régler une partie des frais. Même si cette répartition des frais peut paraître illusoire dans la mesure où le prix de l'assurance corps et machine souscrite par le fréteur se répercute sur le montant du fret, elle n'en demeure pas moins justifiée au regard des sacrifices acceptés par le fréteur.

Après avoir analysé les différents aspects de la gestion des risques au travers de la clause 20 de la charte Baltime, il est dorénavant nécessaire de s'attacher à la gestion des conflits entre les parties par cette dernière.

SECTION II – LA GESTION DES CONFLITS DANS LA CHARTE BALTIME

La gestion des conflits entre les parties au sein de la charte Baltime est avant tout, assurée au moyen de l'arbitrage. Néanmoins la charte propose une alternative tout aussi efficace à cette procédure au travers de la médiation.

§1. LA PRIMAUTÉ DE L'ARBITRAGE

Ce chapitre a pour objet la compréhension du fonctionnement de l'arbitrage dans la gestion des conflits entre les parties à la charte Baltime. En premier lieu, il est important de préciser que les parties sont libres de déterminer la loi applicable au contrat en vertu du

principe de la liberté des conventions. Ainsi la clause 22 de la charte Baltime propose aux parties d'opter entre la loi anglaise, la loi américaine ou toute autre loi conforme à leur volonté. Toutefois il est intéressant de noter jusque là, que l'alternative de la loi anglaise est clairement mise en avant par les rédacteurs de la charte, à laquelle ils consacrent plus de développements.

Ceci dit, cette préférence n'influe en aucun cas sur le choix des parties, qui doivent indiquer la loi applicable au contrat dans la case 23 de la première partie de la charte Baltime. Concernant désormais le choix de la juridiction, le choix la loi du contrat détermine la juridiction arbitrale compétente vis-à-vis de la loi anglaise et américaine. Cette présélection résulte également de la simplification de la procédure de gestion des conflits entre les parties à la charte. Tandis que l'arbitrage s'impose comme étant la solution privilégiée par la charte Baltime, une alternative existe avec la possibilité pour les parties de recourir également à la médiation. Cet autre procédé de gestion des conflits s'apparente en réalité à une forme allégée de l'arbitrage, dont l'issue est notamment plus rapide.

A. Le choix de la juridiction par les parties

En principe, la liberté contractuelle des parties prévaut dans le choix de la loi applicable au contrat. Les cocontractants sont ainsi invités de prédéterminer le droit applicable à la charte Baltime, afin d'éviter toute dispute ultérieure quant à la nature de celui-ci. Cette disposition paraît en effet, être une condition préalable indispensable à la bonne exécution de la convention en raison des nationalités différentes des parties à l'opération d'affrètement. Le contexte de l'affrètement étant par essence international, il est fréquent que le système juridique auquel le fréteur est soumis soit distinct de celui de l'affréteur. C'est en partie la raison pour laquelle, la charte Baltime propose intelligemment de résoudre ce problème en amont afin d'échapper aux turpitudes de la litispendance. Se faisant, elle encourage les parties à opter pour la loi anglaise, ou américaine dans un second temps, afin d'écourter toutes débats sur la question.

Cette désignation préétablie peut notamment s'avérer très utile aux parties surtout lorsque l'on se réfère à la durée moyenne des négociations d'un affrètement à temps en pratique. Celle-ci ne semble d'ailleurs pas anodine au regard des coûts de l'arbitrage, qui varie substantiellement d'une juridiction à l'autre. Néanmoins, la common law britannique demeure la loi de référence en droit maritime, et notamment en matière d'affrètement. La controverse

n'a donc pas vraiment lieu d'être dans ce domaine. En outre l'autre grand avantage que présente la rédaction de cette clause 22, réside également dans le fait qu'elle permet d'éviter l'application de la convention de Rome de 1991. Cette dispense réduit notamment le montant de l'arbitrage pour les parties, dont la procédure demeure plus efficace.

B. Les caractéristiques de l'arbitrage britannique

Lorsque les parties optent pour la loi anglaise comme loi applicable au contrat, la clause 22A prévoit alors que la juridiction compétente saisie du litige est l'association des arbitres maritimes, plus connu sous l'acronyme: 'LMAA' (*London Maritime Arbitrators Association*), et dont le siège est situé à Londres. La réputation de cette juridiction joue un grand rôle dans la prédominance de la common law en droit maritime, dans la mesure où elle a su préserver la tradition commerciale intacte, tout en adaptant les règles de l'affrètement aux réalités de l'économie de marché. Son rayonnement international repose également avant tout et surtout, sur l'héritage juridique historique du droit maritime anglais, dont la portée de certains arrêts remonte au début de l'ère moderne au XVI^e siècle.

Pour autant, la procédure de l'arbitrage reste quant à elle, soumise à l'*Arbitration Act* de 1996, dont les modalités sont reprises par la clause 20A notamment en ce qui concerne la nomination des arbitres, leur nombre et les délais impartis pour leur nomination. Chaque partie est par la suite tenue de notifier la nomination de son arbitre à l'autre dans le délai prescrit afin de lancer la procédure de résolution du litige. Cette obligation revêt un caractère important dans la mesure où elle signifie le recours à l'arbitrage par l'une des parties. Justice Parker a notamment déclaré sur le sujet: "*The provisions appear to me to indicate an intention to put a party as nearly as may be in the position as if he were bringing a High Court action. There being no formal act which he can take, which will of itself stop time running, he must get his notice either to operate to the opposite party or to a place at or from which it may in due course be expected to reach the other party*"¹⁸⁸. En principe, l'autre cocontractant doit à son tour nommer l'arbitre le représentant dans un délai de deux semaines à compter de la notification, sous peine que l'arbitre du premier cocontractant, soit le seul arbitre mandaté. Le troisième arbitre exigé par la charte Baltime, est nommé quant à lui par les deux arbitres

¹⁸⁸ *The Pendrecht* (1980) 2 LLR 56 at p 65.

précédemment choisis par les parties, afin de présider les débats selon l'article 15(2) de l'*Arbitration Act*.

Tandis que l'arbitrage apparaît en quelque sorte comme une juridiction parallèle à celle des tribunaux étatiques, dont la rapidité du processus décisionnel reste l'atout majeur, il n'est pas exclu pour autant de l'ordre juridictionnel interne. Les parties sont en effet invitées à faire appel des sentences arbitrales devant le juge étatique, à condition que celles-ci soient motivées. Lord Donaldson réaffirma sur ce point: "*All that is necessary is that the arbitrators should set out what, on their view of the evidence, did or did not happen and should explain succinctly why, in the light of what happened, they have reached their decision and what that decision is. [...] It is not technical, it is not difficult to draw and above all it is something which can and should be produced promptly and quickly at the conclusion of the hearing*"¹⁸⁹.

Toutefois là encore, l'appel de la sentence arbitrale doit soulever un problème de droit et non de fait. Lord Denning résuma en ce sens: "*The only fetter strictly imposed by [the 1996 Act] is that leave is not to be given unless it is a point of law which substantially affects the rights of the parties*"¹⁹⁰. Cet ultime filtre permet ainsi de veiller à l'unité de la jurisprudence et de renforcer la qualité des décisions rendues par les arbitres. En résumé, l'arbitrage est le moyen privilégié par la charte Baltime, pour gérer les conflits contractuels entre les parties, même si celles-ci peuvent également se référer à la médiation.

§2. L'ALTERNATIVE DE LA MÉDIATION

Parallèlement à l'arbitrage, la charte Baltime offre aux parties la possibilité de régler leurs différends par l'intermédiaire de la médiation, qui implique une résolution consensuelle des conflits existants. Cette alternative est relativement récente puisqu'elle a seulement été introduite en 2002 par les rédacteurs de la charte, dans un souci d'adapter la gestion des conflits aux usages de l'industrie. La clause 22D de la charte Baltime dispose ainsi: "*The parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this charter*".

¹⁸⁹ *Bremer v Westzucker* (1981) 2 LLR 130 at p 132.

¹⁹⁰ *The Rio Sun* (1981) 2 LLR 489 at p 495.

Cette procédure est très en effet très prisée des cocontractants, qui voient au travers de cette procédure, un moyen efficace d'éviter un arbitrage coûteux et long pour de petits litiges, qui ne représentent pas d'intérêts majeurs à leurs yeux. Tandis que la médiation s'apparente comme étant la forme de conciliation la mieux adaptée à tous litiges minimes, elle s'avère également être un recours complémentaire à l'arbitrage pour les parties.

A. Les caractéristiques de la médiation

La médiation introduite par la clause de résolution des conflits présente de nombreux avantages pour les parties à la charte Baltime, dans la mesure où elle répond aux attentes de ces dernières en matière de dispute. Ceux-ci résident notamment dans la forme même de la médiation qui sous-entend la réunion des parties autour d'une table afin de parvenir à un accord de principe quant à l'affrètement. Le premier point fort de cette procédure alternative à l'arbitrage, est son faible coût en raison de la rapidité des discussions. En effet, la médiation offre un gain en temps et en argent inégalé avec les autres formes de conciliation, sans pour autant négliger le côté formel de la procédure, reconnu devant les tribunaux étatiques et arbitraux. Celle-ci représente d'ailleurs une aubaine pour les juridictions arbitrales et étatiques, en raison du nombre croissant d'affaires enregistré. Le deuxième point positif de la médiation est la rapidité de sa procédure, dont la durée ne dépasse pas en général une journée. Ce processus de règlement amiable est là encore très apprécié des parties, qui parviennent ainsi à poursuivre l'affrètement du navire.

Ensuite, la confidentialité de la procédure est le troisième avantage de la médiation, ce qui représente un critère indispensable dans un marché hautement concurrentiel. Un autre élément favorisant le recours à la médiation repose sur le contrôle des débats que les parties conservent tout au long de la procédure. En effet, celles-ci acceptent plus facilement le résultat de leur médiation dans la mesure où elles consentent à la solution dégagée. Enfin le dernier point positif en faveur de la médiation réside dans le fait que les parties peuvent convenir à leur guise du lieu et de la loi applicable à la procédure, ce qui offre une certaine souplesse aux parties dans la conduite des discussions. Bien que la médiation s'impose comme étant une véritable alternative à l'arbitrage au regard de ces différentes caractéristiques, les modalités de son application demeure conditionnée par l'arbitrage tel que le stipule la clause 22D de la charte Baltime.

B. Une procédure parallèle à l'arbitrage

La médiation est une forme de conciliation, dont l'application reste soumise à une procédure d'arbitrage préexistante. En effet, les dispositions de la clause 22D, relatives à la médiation, ne concernent que les cas où les parties souhaitent entamer une médiation après avoir décidé de lancer une procédure d'arbitrage. Ainsi son mécanisme paraît paradoxal dans la mesure où les rédacteurs n'ont prévu le recours à un procédé de gestion des conflits qu'à travers de l'arbitrage. Pour autant, la médiation demeure une procédure indépendante en dehors du cadre de la charte Baltime, comme le rappelle à propos le premier alinéa de la clause 22D cité ci-dessus. Cette situation s'explique notamment par le fait que les rédacteurs ont seulement cherché à prévenir des contradictions et confrontation entre ces deux modes de réconciliation d'un point de vue purement procédural. Les parties sont libres de recourir à la médiation et d'en définir les règles, alors que l'arbitrage comprend quant à lui, un cadre réglementaire prédéfini, auquel les parties sont contraintes d'adhérer.

Cette différence de régime est certainement à l'origine de cette vision de la médiation, invoquée uniquement au travers de l'arbitrage. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la clause 22D prévoit que le tribunal arbitral doit prendre acte de la médiation, et adapter son calendrier en fonction. Comme pour la procédure d'arbitrage devant la chambre de Londres, les parties sont tenues de notifier leur accord à la médiation et de nommer le médiateur dans un délai de deux semaines, sous peine de se voir imposer un médiateur par la juridiction arbitrale. Tandis que la procédure de la médiation s'effectue parallèlement à celle de l'arbitrage, les parties peuvent de la sorte référer certaine question spécifique, voir l'ensemble du litige devant le médiateur afin de trouver une issue plus rapidement.

En pratique, ce recours a notamment lieu lorsque les taux de fret s'écroulent, dans la mesure où le coût du litige devient supérieur à celui du résultat envisagé. En résumé la compatibilité de la médiation avec l'arbitrage apparaît justifiée tant les deux procédures poursuivent le même objectif, qu'est celui de la réconciliation des parties à la charte Baltime, et la poursuite de l'affrètement.

CONCLUSION

Au terme de cette étude sémantique, un premier constat s'impose en ce qui concerne l'empreinte du droit coutumier britannique sur la charte-partie 'Baltim 1939'. Celle-ci s'affirme nettement au travers des différentes techniques contractuelles de common law, qui se retrouvent dans chaque clause du contrat. Cette observation n'est sans nul doute biaisée par la langue dans laquelle la charte est rédigée, mais également par la tradition juridique de l'affrètement, dont l'inspiration consensuelle rejoint l'essence même du droit britannique.

L'héritage de cette jurisprudence en la matière est considérable, au regard de certains arrêts qui remontent parfois jusqu'au XVI^e siècle, et lui permettent de s'imposer comme le droit de référence des contrats d'affrètement. Cette richesse tient à la fois de la pluralité des thèmes contractuels abordés de l'affrètement à temps, et de la charte-partie Baltim, et de l'application continue de ces normes contractuelles, qui préservent la sécurité juridique des conventions, si essentielle aux relations commerciales. La reconnaissance internationale de la charte-partie 'Baltim 1939' joue également un grand rôle dans la publicité de cette dernière auprès des spécialistes de l'affrètement à temps, qui la plébiscitent notamment pour sa clarté et cohérence vis-à-vis des usages marchands. Selon l'expression consacrée par le poète: "*Rule, Britannia ! Britannia, rule the waves ...*"¹⁹¹.

Toutefois, malgré les avantages que présente cette unité juridique du droit de l'affrètement par la standardisation des pratiques contractuelles, il est impératif de garder en mémoire que l'affrètement repose avant tout, sur le principe du consensualisme. En d'autres termes, la liberté contractuelle est la règle, tandis que tout formalisme demeure l'exception. Cette latitude, qui prend les formes les plus diverses, se réduit souvent en pratique, à un ajustement de certaines stipulations conformément aux besoins des parties à la charte Baltim. Même si cette faculté accroît le risque de conflits entre cocontractants, la diversité propre aux contextes de l'affrètement exige cette marge de manœuvre. En l'absence de régime contractuel péremptoire, la charte-partie 'Baltim 1939' apparaît ainsi tel instrument flexible particulièrement adapté à son environnement économique.

¹⁹¹ James Thomson, *Rule Britannia*, (1740).

Par ailleurs, la charte-partie 'Baltime 1939' tire également son succès de la répartition qu'elle opère entre les droits et obligations des parties d'une part, et la gestion des risques et des conflits qu'elle instaure d'autre part. L'atout majeur de cette allocation repose avant tout sur le respect qu'elle voue à la séparation inhérente de l'affrètement à temps, entre gestion commerciale et nautique du navire. Cette disposition représente un des éléments fondamentaux de la charte Baltime, en ce qu'il fonde à la fois, les droits et devoirs des cocontractants, et permet de garantir une certaine équité des parties devant les charges que comprend l'exploitation d'un navire. A la suite de cet examen du contrat, il semble en effet que chaque stipulation du contrat soit justifiée en fonction du type d'opérations supervisées par les parties sur le navire, qui implique un véritable compromis sur l'affectation des compétences. Ce dernier point n'est d'ailleurs pas sans importance au vu des enjeux financiers capitalisés sur la rentabilité du navire.

Cette dimension économique de l'affrètement n'a pas échappé à Lord Griffiths, qui la très justement résumée comme étant: "*a matter of very hard business*"¹⁹². Dans ce contexte hautement concurrentiel, chaque partie au contrat est soucieuse d'optimiser ses revenus à partir de l'exploitation commerciale ou nautique du navire. Tandis que les gains du fréteur, provenant de la collecte du fret, reste une source de rémunération stable, les profits escomptés de l'affréteur sont quant à eux beaucoup plus imprévisibles, puisqu'ils dépendent de nombreux facteurs extérieurs. La volatilité des taux sur le marché de l'affrètement conjuguée avec les variations dans le volume de biens transportés, rend l'équation difficile à résoudre, et la susceptibilité des parties très sensible à l'égard du moindre défaut contractuel. C'est la raison pour laquelle l'équité instaurée par la charte-partie 'Baltime 1939' entre les cocontractants constitue un atout indispensable à la bonne exécution du contrat dans ces circonstances.

Enfin l'un des principaux points forts de cette charte-partie 'Baltime 1939' repose sur son actualisation régulière, dont la dernière date de 2001. Cette propension représente en effet, l'un des aspects les plus appréciés parmi les praticiens dans la mesure où il réussit à garantir une transition complexe entre l'héritage jurisprudentiel et l'avenir de l'affrètement. La clause des risques de guerre illustre parfaitement cet exercice, avec notamment l'adoption probable de la nouvelle clause '*Conwartime 2004*' lors de la prochaine mise à jour.

¹⁹² *The Afivos* (1983) 1 LLR 232 at 234.

Annexe

- **La charte-partie 'Baltim 1939' (modifiée en 2001) - BIMCO.**

Table des Matières

Sommaire	I
Bibliographie.....	II
Abstract	IV
 INTRODUCTION.....	 1
 TITRE I - LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME	 6
CHAPITRE I - LES DROITS DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME.....	6
SECTION I - LES DROITS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME.....	6
§1. LE RETRAIT DU NAVIRE EN CAS DE NON PAIEMENT DU FRET	6
A. Les conditions d'exercice du droit de retrait sur le navire affrété.....	7
B. La perte du droit de retrait sur le navire affrété	7
C. ' <i>Equitable Relief against Forfeiture</i> ' et les clauses ' <i>anti-technicality</i> '	9
D. Les effets du droit de retrait sur le navire affrété.....	10
§2. LES PRIVILÈGES CONTRACTUELS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME	11
A. Le lien du fréteur sur la valeur des marchandises.....	11
B. Le privilège contractuel du fréteur sur le fret des sous-affrètements et connaissements	13
SECTION II - LES DROITS DE L'AFFRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME	16
§1. LA GESTION COMMERCIALE DU NAVIRE PAR L'AFFRÉTEUR	16
A. L'émission de connaissements par l'affréteur	16
B. Le sous-affrètement du navire par l'affréteur	19
§2. L'APPLICATION DE LA CLAUSE ' <i>OFF HIRE</i> ' PAR L'AFFRÉTEUR.....	20
A. Les conditions d'exercice de la clause ' <i>off-hire</i> '	20
B. Les différents types de clauses ' <i>off-hire</i> '	21
C. Les effets de la clause ' <i>off-hire</i> '.....	23
§3. LE DROIT SINGULIER DE DÉDUCTION DU FRET DANS LA CHARTE BALTIME.....	24
A. La justification commerciale du droit de déduction sur le fret	24
B. Les limites du droit de déduction sur le fret	25
C. Le privilège contractuel de l'affréteur sur le navire pour les frais engagés	26
§4. LA RÉSILIATION DE LA CHARTE EN CAS DE DÉLIVRANCE TARDIVE DU NAVIRE.....	28
A. La résiliation contractuelle de la charte pour remise tardive du navire	28
B. La résiliation en cas d'anéantissement de la charte Baltime	30

CHAPITRE II – LES OBLIGATIONS DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME	32
SECTION I - LES OBLIGATIONS DU FRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME	32
§1. LA LIVRAISON DU NAVIRE CONFORMÉMENT À SA DESCRIPTION	32
A. Les principales caractéristiques du navire dans l'affrètement	33
B. La portée relative de l'obligation de conformité du navire	34
C. La résolution de la charte pour défaut de conformité	35
§2. L'OBLIGATION DE NAVIGABILITÉ DU NAVIRE	35
A. La navigabilité nautique du navire	36
B. La navigabilité commerciale du navire	38
C. La sanction de l'obligation de navigabilité	39
§3. L'OBLIGATION DE VITESSE RAISONNABLE PESANT SUR LE FRÉTEUR	40
A. La portée de l'obligation de vitesse raisonnable	40
B. Le régime de l'obligation de vitesse raisonnable	42
§4. L'EXÉCUTION DU VOYAGE EN DROITURE PAR LE FRÉTEUR	42
A. L'interprétation de l'obligation par les juridictions britanniques	43
B. Les détournements admis par la " <i>common law</i> "	44
C. Les détournements admis par la convention de Bruxelles	45
D. La sanction du détournement maritime	46
§5. LES DIVERSES OBLIGATIONS FINANCIÈRES DU FRÉTEUR	46
A. La clause de prestation générale de services	47
B. La clause portant sur les soutes	48
C. La clause portant sur la commission	49
SECTION II - LES OBLIGATIONS DE L'AFFRÉTEUR DANS LA CHARTE BALTIME	50
§1. LES DIVERSES OBLIGATIONS FINANCIÈRES DE L'AFFRÉTEUR	50
A. Le coût de la gestion commerciale du navire	50
B. L'exception au droit de suspension du fret	52
§2. LE PAIEMENT DU FRET PAR L'AFFRÉTEUR	54
A. Un paiement au comptant du fret	54
B. Un paiement à l'avance et mensuel du fret	55
§3. LA NOMINATION D'UN PORT SÛR PAR L'AFFRÉTEUR	57
A. La portée de la clause de port sûr	57
B. La nature des risques visée par la clause de port sûr	58
C. Le concept de sûreté 'évolutive' du port	60
D. La sanction de la nomination d'un port hasardeux	61
§4. L'INTERDICTION DE CHARGER DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LE NAVIRE	62
A. La portée de la notion de nocivité	62
B. La responsabilité de l'affréteur en cas d'avaries	64

§5. LA REMISE DU NAVIRE AU FRÉTEUR AU TERME DE LA PÉRIODE D'AFFRÈTEMENT	65
A. La restitution " <i>fair wear and tear expected</i> " du navire au fréteur	66
B. Le lieu et la date de re-délivraison du navire au fréteur.....	67
C. La licéité du dernier voyage ordonné par l'affréteur	69
D. La sanction de la restitution tardive du navire au fréteur.....	70
TITRE II – LA GESTION DES RISQUES ET RESPONSABILITÉS DE LA CHARTE BALTIME	72
CHAPITRE I – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME	72
SECTION I – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DE LA CHARTE BALTIME	72
§1. LE DOMAINE DE RESPONSABILITÉ DES PARTIES À LA CHARTE BALTIME	72
A. Le domaine de responsabilité contractuelle du fréteur	73
B. Le domaine de responsabilité contractuelle de l'affréteur	76
§2. LES CAS D'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ DE LA CHARTE BALTIME	77
A. Les cas d'exonération de responsabilité du fréteur.....	77
B. L'absence de cas d'exonération de responsabilité de l'affréteur	79
SECTION II – LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE DE LA CHARTE BALTIME	80
§1. L'ACTION DES TIERS CONTRE LE NAVIRE AFFRÉTÉ.....	80
A. La responsabilité du fréteur dans la gestion nautique du navire	81
B. La responsabilité de l'affréteur dans la gestion commerciale du navire	82
§2. LES CAS D'EXONÉRATION EN DROIT COMMUN.....	83
A. ' <i>Act of God</i> '	83
B. ' <i>Act of Queen's enemies</i> '	83
C. ' <i>Inherent Vice</i> '	84
CHAPITRE II – LA GESTION DES RISQUES ET CONFLITS DANS LA CHARTE BALTIME.....	86
SECTION I – LA GESTION DES RISQUES DE GUERRE DANS LA CHARTE BALTIME.....	86
§1. LA PORTÉE DE L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE.....	86
A. La nature des risques couverts.....	87
B. Le principe de la couverture	88
§2. LE MÉCANISME DE L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE	89
A. Les différentes options du fréteur.....	89
B. La participation financière de l'affréteur	90
SECTION II – LA GESTION DES CONFLITS DANS LA CHARTE BALTIME.....	91
§1. LA PRIMAUTÉ DE L'ARBITRAGE	91
A. Le choix de la juridiction par les parties.....	92
B. Les caractéristiques de l'arbitrage britannique.....	93
§2. L'ALTERNATIVE DE LA MÉDIATION	94

A. Les caractéristiques de la médiation.....	95
B. Une procédure parallèle à l'arbitrage.....	96
CONCLUSION	97
Annexe	V
Table des Matières	VI