



UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

SURESTARIES : DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT AU VOYAGE AU CONTRAT DE TRANSPORT
--

Mémoire pour l'obtention du Master 2
Droit et Management des activités maritimes

par

Héloïse Gourbeyre

Sous la direction de :

Professeur Cyril Bloch

Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Maître Christophe Thelcide

Avocat au barreau d'Avignon

Année universitaire 2019-2020

REMERCIEMENTS

En premier lieu, j'adresse mes remerciements à Maître Déhia Djahnine, avocate au barreau de Marseille pour m'avoir transmis l'envie d'analyser un sujet aussi passionnant mais également toute l'équipe du Cabinet d'Avocats marseillais Favarel et associés, cabinet où j'ai pu effectuer mon stage et ainsi découvrir le contentieux des surestaries de conteneurs.

Je remercie également Maître Christophe Thelcide pour ses précieux conseils et encouragements lors de la rédaction de ce mémoire ainsi que le Professeur Cyril Bloch pour la qualité de ses enseignements tout au long de cette année de Master 2.

Je tiens par ailleurs à remercier tous les professionnels qui ont pu répondre à mes questionnements, je pense notamment à Maître Chloé Montagnier, avocate au barreau de Marseille et à Monsieur Stéphane Poulin, agent auprès de la compagnie d'assurance Charterama à Paris.

Je remercie enfin ma famille et mes amis pour leur soutien à chaque instant.

SOMMAIRE

Introduction	6
PARTIE I. LES SURESTARIES : UNE OBLIGATION CONTRACTUELLE DE PAIEMENT	16
TITRE 1. UNE OBLIGATION LÉGITIME : LE PRIX DES SURESTARIES, LE PRIX DU TEMPS	16
Chapitre 1. Les surestaries : une obligation historiquement présente dans le contrat d'affrètement au voyage	17
Chapitre 2. Les surestaries de conteneurs : une obligation récente découlant du contrat de transport	29
TITRE 2. LE PAIEMENT EFFECTIF DES SURESTARIES : EXÉCUTION DE L'OBLIGATION	36
Chapitre 1. Modalités de paiement des surestaries dans l'affrètement au voyage	39
Chapitre 2. Contrat de transport et paiement des surestaries	49
PARTIE II. LES SURESTARIES : UNE CHARGE FINANCIÈRE CONTESTÉE	63
TITRE 1. LES SURESTARIES : UNE CHARGE AYANT DES RÉPERCUSSIONS	63
Chapitre 1. La congestion portuaire en Afrique	64
Chapitre 2. Les répercussions des surestaries sur le débiteur	70
TITRE 2. LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR ÉVITER LES SURESTARIES	76
Chapitre 1. Les préconisations des professionnels pour contourner le paiement des surestaries	76
Chapitre 2. La légifération : une solution nécessaire pour éviter les surestaries	83
Conclusion	90

TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES

CO2 : Dyodixe de carbone

EVP : Conteneur équivalent 20 pieds

LGDJ : Librairie générale de droit et de jurisprudence

CDMT : Centre de droit maritime et des transports

Cass : Cour de cassation

NoR : Notice of readiness, (*Avis de mise à disposition*)

CAMP : Chambre Arbitrale Maritime de Paris

SHINC : Sundays Holidays Included, (*dimanches et jours fériés inclus*)

SHEX : Sundays Holidays Excluded, (*dimanches et jours fériés exclus*)

FHEX : Fridays and Holidays Excluded, (*Vendredis et jours fériés exclus*)

T. com : Tribunal de commerce

BTL : Bulletin des transports et de la logistique

CA : Cour d'appel

DMF : Droit maritime français

Llyod's Rep : Loyd's report

CAF : Coût Assurance et fret

FAB : Franco à bord

FAS : Free Alongside Ship (*Franco le long du navire*)

EXW : Ex works : à la sortie d'usine

CY : Container Yard (*Emplacement non couvert où sont entreposés les containers vides et complets*)

FD&D : Freight demurrage and defense (*fret, surestaries et défense*)

P&I : Protection and Indemnity club (*club de protection et d'indemnisation*)

SOC : Shipper owned containers (*conteneur appartenant à l'expéditeur*)

FMC : Fédéral maritime commission

FIATA : Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés

Introduction

1. Sir Walter Raleigh, écrivain et explorateur anglais disait au XVI^e siècle « *Quiconque contrôle la mer contrôle le commerce ; quiconque contrôle le commerce mondial contrôle les richesses du monde, et conséquemment le monde en soi.* » Cette citation ancienne est toujours d'actualité. Selon *Armateurs de France*¹, 90% des marchandises sont transportées par voie maritime, ce qui représente 10 milliards de tonnes chaque année. Le transport maritime est donc le premier mode de transport au monde, mais également le moins polluant. Avec une tonne de marchandise transportée, un navire émet cinq fois moins de CO₂ qu'un camion et treize fois moins que qu'un aéronef. Avec un litre de carburant pour une tonne de marchandise transportée, un navire parcourra 243 kilomètres, un train parcourra 213 kilomètres et un camion parcourra 35 kilomètres.
2. Ces marchandises sont transportées soit en vrac soit par conteneur. Selon le Journal de la marine marchande, le transport de vrac peut représenter jusqu'à 50%² de la part de marchandise transportée, c'était le cas en 2017. Quant à lui, le transport conteneurisé s'est beaucoup développé depuis les années 1960 avec l'avènement du conteneur. Actuellement, le plus grand porte conteneur au monde est le *MSC Gülsun*, plus long que la Tour Eiffel, il peut transporter jusqu'à 23 756 EVP³ et jusqu'à 200 000 tonnes de marchandises.
3. Le transport de ces marchandises nécessite donc un cadre juridique. Le transport de vrac est le plus souvent encadré juridiquement par un contrat d'affrètement tandis que le transport conteneurisé s'analyse par un contrat de transport. Pour l'exploitation du navire, il faut distinguer l'exploitation au *tramping* et l'exploitation en ligne régulière.
4. Le transport de vrac nécessite une exploitation au *tramping* via un contrat d'affrètement. Il s'agit d'un transport « à la demande. » Le chargeur qui aura besoin de transporter une grosse quantité de vrac louera un navire via un contrat d'affrètement pour acheminer sa cargaison d'un port à un autre. Un intermédiaire, souvent un courtier, lui trouvera le navire

¹ Armateursdefrance.org – *Film institutionnel*

² Journal de la marine marchande, *Conjoncture : les folles années du vrac sec*, 12 mars 2019.

³ 23 756 conteneurs d'équivalent 20 pieds.

le plus adapté à ses besoins. Les contrats d'affrètement sont des contrats sur mesure où règne la liberté contractuelle.

5. Le transport en ligne régulière concerne majoritairement le transport conteneurisé. Les portes conteneurs transportent des marchandises selon un itinéraire défini à l'avance et effectuent des rotations entre différents ports déterminés. Le chargeur va donc contacter un transporteur maritime exploitant en ligne régulière pour acheminer son conteneur. Le transporteur lui réservera une place dans un navire à des dates et heures déterminées à l'avance via un contrat de transport et l'émission d'un connaissement. Contrairement aux contrats d'affrètements, les contrats de transports sont soumis à des règles impératives.

I – Notion d'affrètement

6. Dans le cas du *tramping*, les activités et les itinéraires du navire ne sont pas réguliers. Le navire sera mis à disposition via un contrat d'affrètement pour effectuer un ou des voyage(s) particuliers avec des marchandises diverses. L'affrètement est donc la location d'un navire entre un fréteur (le loueur du navire) et un affréteur (le locataire du navire). L'affrètement se décline en trois sortes de contrat. Cette déclinaison est issue de la pratique.
- L'affrètement coque nue est un contrat par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire sans armement ni équipement. L'affréteur sera donc responsable de la gestion nautique et commerciale du navire. Le fréteur restera responsable en cas de vice propre du navire ou de défaut de navigabilité.
 - L'affrètement à temps est un contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé et doté d'un équipage complet pour un temps défini. Ce temps est défini par la charte partie.⁴ L'affréteur aura la gestion commerciale du navire, le fréteur, quant à lui aura la gestion nautique du navire.

⁴Selon glossaire international.com, « Une charte-partie (*charter-party* en anglais) est un document qui définit les clauses du contrat d'affrètement notamment sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargement et de déchargement, les délais d'immobilisation du navire dans les ports, les taux de fret applicables, etc... » Le terme de charte-partie ne s'emploie qu'en droit maritime.

- L'affrètement au voyage est le contrat d'affrètement qui nous intéressera au cours de cette analyse car c'est le seul contrat d'affrètement qui peut générer des surestaries. Selon l'article L. 5423-13 du Code des transports, « *par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affréteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.* » Le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire armé et équipé tout en conservant la gestion nautique et commerciale du navire, autrement dit, dans le cadre d'un affrètement au voyage, le fréteur s'engage à recevoir la marchandise de l'affréteur qu'il acheminera d'un port à un autre. L'affréteur devra désigner les ports et procéder au chargement et au déchargement de la marchandise.

II – Notion de contrat de transport maritime

7. Selon le professeur Gaël Piette⁵, « *le contrat de transport est un contrat consensuel, conclu entre le transporteur et le chargeur. Il s'agit le plus souvent d'un contrat pré-rédigé, comportant des conditions générales et des conditions particulières. C'est ainsi un contrat d'adhésion, avec les conséquences qui peuvent découler de cette qualification. Le connaissement est le document du contrat de transport maritime.* » Le connaissement a une fonction probatoire et représentative.
8. Le connaissement est probatoire car il sert à prouver l'existence du contrat de transport, que le transporteur a bien pris en charge la marchandise et le contenu du contrat. Le connaissement est également un titre représentatif de la marchandise, c'est un usage du commerce international c'est-à-dire que l'acquéreur ne pourra pas obtenir la marchandise s'il ne possède pas le connaissement. La banque qui n'aurait pas été payée retiendra le connaissement, le connaissement peut faire usage de gage, dans le cadre d'un crédit documentaire.
9. Le droit du contrat de transport maritime est régi par les règles de la Haye Visby en droit international et par le Code des transports en droit interne.
10. Dans le contrat d'affrètement au voyage comme dans le contrat de transport, le chargeur remet à disposition sa marchandise à un transporteur maritime ou à un fréteur dans le but

⁵ G. Piette – *Manuel Droit maritime*, Edition A Pedone, 2017, §1071 et suivants

de faire acheminer sa marchandise. Il se pose donc la question de savoir si le contrat d'affrètement au voyage ne serait pas finalement qu'un contrat de transport ?

III – Proximité entre le contrat de transport et le contrat d'affrètement au voyage

11. Selon Arnaud Montas⁶, « *Les contrats d'affrètement au voyage et de transport de marchandises par mer ont un objet matériel identique – l'acheminement de marchandises d'un port à l'autre – mais des régimes juridiques sensiblement différents, si bien que la doctrine « n'a eu de cesse de différencier, sinon même de les opposer. Il est en effet enseigné que le contrat d'affrètement porte sur un navire tandis que le contrat de transport porte sur une ou des marchandises(s) : le premier « porte sur un contenant, volume destiné à recevoir des marchandises à transporter, tandis que le second porte sur un contenu, ces marchandises même. Ainsi la prise en charge de la marchandise a-t-elle été élevée au rang de critère dont il résulterait que les deux conventions auraient une nature juridique différente. L'objet du contrat permet de les distinguer, ici une marchandise, là un navire ; le postulat est entendu. Pourtant, si le navire n'est l'objet de l'affrètement qu'en ce qu'il représente une capacité de transport de marchandises, c'est l'activité de transport qui demeure le dessein poursuivi par les parties. »*
12. Bien que l'objet du contrat ne soit pas le même, Yves Tassel⁷ voit des similitudes dans le régime de la responsabilité, de la créance de fret, de l'arrimage de la marchandise et dans la mixité des sources du régime juridique du contrat d'affrètement au voyage.
13. Similitudes en matière de régime juridique de responsabilité – Selon lui, au niveau du régime juridique de responsabilité des avaries, les ressemblances entre les deux contrats sont « *plus fortes que différentes* ». En effet, il y a une présomption de responsabilité pesant sur le frèteur ou le transporteur en cas d'avarie marchandises. Ils seront libérés de cette responsabilité qu'en prouvant qu'ils ont satisfait à leurs obligations. Il y aura cependant une différence si la cause de l'avarie est inconnue : il y a une différence de présomption, l'affréteur bénéficie d'une présomption de faute alors que le transporteur

⁶ A. Montas, « L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ? » *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 16, 2010/1

⁷ Y. Tassel : « L'affréteur au voyage n'est-il pas transporteur ? » *Neptunus*, revue électronique, Centre de droit maritime et océanique, Université de Nantes, 1998, Vol.4.3

bénéficie d'une présomption de responsabilité c'est-à-dire qu'en cas d'avarie dont la cause reste inconnue, le dommage pèsera sur le transporteur mais pas sur le fréteur.

14. Yves Tassel précise également que le régime de responsabilité en cas de naufrage est également identique pour les deux contrats. L'innavigabilité du navire est traitée de la même manière dans les deux contrats qu'elle soit au commencement du voyage maritime (faute du transporteur et du fréteur) ou qu'elle arrive soudainement (absence de faute de l'un comme de l'autre).
15. Similitudes en matière régime juridique de la créance de fret – Selon Yves Tassel, au niveau du régime juridique de la créance de fret, les différences entre les deux contrats sont minimales *« si l'on s'en tient aux faits qui se produisent en mer c'est-à-dire les avaries, le naufrage et à l'arrêt du navire, on constate que les différences sont minimales. »* Les avaries subies par les marchandises ne suppriment pas la créance de fret due pour le transport. La responsabilité du transporteur est mise en cause mais celle-ci n'a pas incidence sur la créance de fret du chargeur, car une fois le navire arrivé à destination, il y aura preuve de l'exécution de l'engagement du transporteur. En matière d'affrètement, l'incidence juridique des avaries sur la créance de fret dépend de leur cause. S'il s'agit d'une innavigabilité du navire au commencement du voyage, la créance de fret ne sera pas due car le fréteur n'aura pas exécuté son obligation principale, donc dans ce cas, l'affréteur sera dispensé d'exécuter la sienne.
16. Au niveau du naufrage du navire, si le navire est en état d'innavigabilité, le fret sera perdu dans les deux contrats sur le fondement de la condition résolutoire. En revanche, en cas de naufrage dû à force majeure, le navire était navigable donc le fret de l'affrètement restera dû, mais il ne s'agira que du fret de distance, au prorata de la distance parcourue. En revanche, le transporteur n'aura pas pu tenir son obligation de livrer la marchandise, le fret du transport sera donc perdu pour le transporteur. Comme le dit assez justement Yves Tassel : *« Dans les deux cas, la solution repose sur la théorie des risques contractuels : l'impossibilité d'exécuter, même non fautive, pèse sur le débiteur de l'obligation dont l'exécution est devenue impossible. »*.
17. L'arrêt du navire est différent du naufrage car il y a toujours la possibilité d'acheminer la marchandise à destination via un transbordement. Ce transbordement étant une obligation

dans les deux contrats puisqu'il permet de délivrer la marchandise. Mais Yves Tassel distingue deux cas d'arrêt du navire :

- L'arrêt du navire peut exister en raison de son innavigabilité au commencement du voyage. Si tel est le cas, dans les deux contrats, le navire perd son fret et le coût du transbordement seront à la charge du fréteur et du transporteur maritime.
- Il peut également y avoir un arrêt du navire pour une raison fortuite. Si tel est le cas, le fret serait dû au *pro rata* de la distance parcourue en raison de l'obligation du fréteur de maintenir le navire le bon état de navigabilité pendant la totalité du voyage pour l'affrètement. Dans le cas du contrat de transport, le fret serait dû en totalité car le navire était en bon état de navigabilité au commencement du voyage et parce que la marchandise a été acheminée à sa destination finale via ce transbordement. L'arrimage de la marchandise suivrait le même régime.

18. Mixité des sources juridiques – Yves Tassel indique que la distinction entre contrat d'affrètement au voyage et contrat de transport tend de plus en plus à s'estomper en vertu de l'incorporation fréquente des règles de la Haye-Visby dans les chartes parties au voyage. C'est le cas de la charte partie SYNACOMEX. Fréteurs et affréteurs insisteraient régulièrement pour que ces règles « *soient incorporées dans les connaissements émis sous l'empire d'une charte-partie.* » En incorporant ces règles, cela permet aux parties de se protéger l'une de l'autre contre certaines clauses pouvant être déséquilibrées dans une charte partie au voyage. Selon le Professeur Tassel, la validité de cette incorporation ne fait « *aucun doute.* » Selon lui, « *si la nature des deux contrats était si différente (...), cette mixité serait impossible.* »

19. Selon le Professeur Gaël Piette,⁸ « *La proximité entre contrat d'affrètement et contrat de transport est renforcée lorsque l'on constate certaines incursions des règles du contrat de transport dans les chartes parties, en raison soit de l'émission d'un connaissement, soit de la stipulation d'un clause Paramount*⁹. »

⁸ G. Piette – *Manuel Droit maritime*, Edition A Pedone, 2017, §297

⁹ La clause Paramount est une « *clause qui définit la loi à laquelle le contrat sera soumis* » - R. Rodière, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports, T. II : Les contrats de transport de marchandises*, Dalloz 1968, no 792

20. En effet, selon l'article 5 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, le frèteur qui émet un connaissement devient transporteur à l'égard du tiers porteur de ce connaissement. Mais la charte partie ne pourra pas être opposée au porteur du connaissement, tiers au contrat d'affrètement si les dispositions de la charte ne sont pas reproduites dans le connaissement et si le tiers ne les pas acceptées. Concernant les clauses *Paramount*, des chartes parties au voyage telle que la *Synacomex 2000* comprennent des clauses *Paramount* renvoyant souvent les parties à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Le frèteur aura donc la même responsabilité qu'un transporteur vis-à-vis des tiers. Le droit de l'affrètement sera applicable entre le frèteur et l'affréteur et le droit du transport maritime sera applicable entre le frèteur et les tiers.

21. Yves Tassel conclut en indiquant que la différence entre l'affrètement au voyage et le transport conteneurisé tient « *au volume de la marchandise embarquée c'est-à-dire à l'objet de l'obligation.* » Mais il s'agit selon lui d'une erreur de « *perspective* » de la rapporter à l'objet du contrat car dans les deux cas il s'agit d'une marchandise mise à bord d'un navire pour un transport (au sens physique). « *Dans les deux cas, la marchandise embarquée est exposée aux mêmes risques qui exonèrent le "transporteur" et le "transporteur" doit lui donner des soins et faire en sorte qu'elle atteigne sa destination. C'est une différence de degré et non une différence de nature dans les obligations souscrites qui distingue le contrat de transport de marchandises par mer et le contrat d'affrètement au voyage d'un navire. Il est donc permis de penser que l'affréteur au voyage est un transporteur.* »

22. Selon Arnaud Montas, « *L'affrètement au voyage et le transport participent de la même activité au sens fonctionnel (activité de transport) ; ils ne diffèrent que dans la mise en mouvement organique de cette activité (loi supplétive d'un côté, loi impérative de l'autre) et leurs régimes juridiques se confondent selon les circonstances, le premier « confinant¹⁰ » au second : si l'affrètement n'est pas le transport au sens juridique (l'affrètement n'est*

¹⁰ P. Delebecque « Le particularisme des contrats maritimes », *Études de droit maritime à l'aube du XXI^e siècle - Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, reprise par Arnaud Montas.

pas LE transport), il s'y assimile cependant au sens économique (l'affrètement est UN mode de transport). »¹¹

23. La question de savoir si le contrat d'affrètement est un contrat de transport à un intérêt dans notre analyse sur les surestaries puisque ces dernières se retrouvent dans les deux contrats. Il y a donc certaines similitudes entre ces deux contrats, nous avons vu qu'ils ne sont pas totalement identiques, pourtant le concept reste le même : il s'agit d'acheminer de la marchandise d'un port à un l'autre, le régime juridique est uniquement différent. Il apparaît donc opportun de savoir s'il y a unité de régime entre les surestaries de l'affrètement au voyage et les surestaries de conteneurs.
24. Les surestaries sont nées avec le contrat d'affrètement au voyage. Les surestaries sont des obligations contractuelles de paiement que l'on retrouve originellement dans les contrats d'affrètements au voyage. Il s'agit d'une somme d'argent que l'affrèteur devra payer au frèteur en cas de retard dans le chargement ou le déchargement de la marchandise. Plus le retard dans le chargement ou le déchargement est important, plus les surestaries seront importantes. Cette somme est faite pour indemniser le frèteur qui se retrouve dans l'impossibilité temporaire d'exploiter son navire pour un autre voyage.
25. Les surestaries de conteneurs sont beaucoup plus récentes. Il s'agit d'une obligation contractuelle, comme pour les surestaries de navire, mais également d'une pénalité financière payable au transporteur maritime afin de le dédommager pour le retard de la restitution du conteneur au sein du terminal portuaire. Comme pour l'affrètement au voyage, plus le retard dans la restitution du conteneur sera long, plus les pénalités seront élevées. Ici aussi, un conteneur sera en surestaries après expiration d'un temps de franchise donné par le transporteur maritime au débiteur des surestaries.
26. Les surestaries de conteneurs sont souvent confondues avec le stationnement et la détention des conteneurs qui sont également des frais à l'arrivée du conteneur dans un port.

¹¹ A. Montas – « L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ? » *Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 16, 2010/1*

27. Le stationnement est le fait qu'un conteneur occupe l'espace portuaire au-delà d'un délai de franchise accordé. Souvent, cela affecte la productivité portuaire et provoque la congestion des quais et du port. Le stationnement est facturé par l'opérateur du terminal, de façon progressive.
28. Les frais de détention sont facturés par la compagnie maritime. Il s'agit également du retard dans la restitution du conteneur en dehors du terminal portuaire. Il y a également des jours de franchise, les frais de détentions seront facturés jusqu'au retour du conteneur en bon état au terminal ou au parc de conteneurs vide. Ces trois notions étant relativement proches, la détention et le stationnement seront aussi analysés dans notre étude.
29. Les surestaries renvoient donc à une indemnisation donnée au transporteur maritime ou au frèteur en raison du préjudice de privation temporaire de jouissance d'un bien : il s'agit du navire dans le cadre des surestaries que l'on rencontre dans l'affrètement au voyage et du conteneur pour le transport maritime sous connaissement.
30. Le préjudice de jouissance d'un bien est une notion reconnue en droit civil puisque l'article 544 du Code civil dispose que « *la propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou les règlements.* » Pour que ce préjudice soit indemnisable, il doit cependant être certain, personnel et licite. Il faut également un fait générateur de responsabilité ou une faute et un lien de causalité entre ce fait générateur/faute et le préjudice.
31. Les surestaries font partie intégrante du contrat d'affrètement au voyage et ont donc un cadre juridique bien précis, ce qui n'est pas le cas des surestaries de conteneurs. Ces dernières, très récentes sont nées avec l'essor de conteneurisation et de la mondialisation.
32. **Plan** – Ce mémoire s'attachera particulièrement à analyser les surestaries dans les contrats d'affrètement au voyage afin de voir s'il peut y avoir une unité de régime avec les surestaries de conteneurs car ces dernières posent énormément de difficultés pour les chargeurs et les intermédiaires organisant le transport maritime sur ligne régulière. L'objectif de cette étude est de faire une synthèse sur les surestaries de conteneurs et de la comparer avec la pratique des surestaries que l'on retrouve dans le contrat d'affrètement au voyage.

33. Dans un premier temps, les surestaries sont dans les deux cas une obligation contractuelle de paiement dont la nature juridique et le débiteur peuvent différer selon le type de surestaries ou le droit applicable (partie 1). Nous verrons dans un second temps que les surestaries sont des charges financières contestées par leurs débiteurs, mais qu'il y a des solutions pratiques et juridiques pour les éviter (partie 2).

PARTIE I. LES SURESTARIES : UNE OBLIGATION CONTRACTUELLE DE PAIEMENT

34. Les surestaries sont des obligations contractuelles de paiement, le prix des surestaries est le prix du temps, il convient donc de déterminer les aspects juridiques des surestaries à travers leurs natures juridiques et leurs fonctionnements (Titre 1). Il conviendra ensuite de s'intéresser au paiement effectif de cette obligation en déterminant la partie responsable et débitrice de ces surestaries (Titre 2).

TITRE 1. UNE OBLIGATION LÉGITIME : LE PRIX DES SURESTARIES, LE PRIX DU TEMPS

35. Pour déterminer les aspects juridiques des surestaries à travers leurs natures et leurs fonctionnements, il conviendra dans un premier temps de s'intéresser aux surestaries de navire qui sont historiquement présentes dans le contrat d'affrètement au voyage (Chapitre 1). Dans un second temps, il conviendra d'analyser la nature et le fonctionnement des surestaries de conteneurs, une obligation de paiement beaucoup plus récente (Chapitre 2).

Chapitre 1. Les surestaries : une obligation historiquement présente dans le contrat d'affrètement au voyage

36. Les surestaries originaires présentes dans le contrat d'affrètement au voyage. Pour appréhender au mieux leurs utilité et problématiques qu'elles peuvent poser, il convient de s'intéresser à leur nature juridique, qui a été longtemps débattue (Section 1) puis sur la façon dont un navire entre en surestaries, car un navire ne sera en surestaries qu'après l'expiration d'un certain délai (Section 2).

Section 1. La détermination du quantum de l'obligation : la nature juridique des surestaries

37. Léo Ainsenstein¹² disait que les surestaries ont toujours été à la recherche d'une nature juridique. Les auteurs ont souvent été divisés sur ce sujet mais aujourd'hui deux thèses semblent ressortir. La première thèse est que les surestaries sont un supplément de fret, c'est la position retenue par le droit français (I), la deuxième thèse voit les surestaries comme des indemnités de dommages et intérêts. C'est la position du droit anglais (II).

I. Un supplément de fret

38. Les surestaries en droit français sont donc des suppléments de fret. Cette théorie a été expliquée de la façon suivante : « *L'affrètement est un louage de navire qui contient d'après l'usage une sorte de tacite reconduction, le preneur qui occupe la chose louée plus longtemps qu'il n'est convenu doit payer un loyer supplémentaire. Ainsi, l'affréteur, par suite sur retard dans le chargement ou le déchargement use plus longtemps du navire. Il est donc juste qu'il soit dû un loyer supplémentaire. Celui-ci consiste précisément dans les surestaries.* »¹³

¹² L. Ainsenstein, *Staries et surestaries en droit comparé*, LGDJ, 1965

¹³ L. M'Hirssi, *Staries et surestaries en droit anglais et droit comparé*, CDMT 1980.

39. Cette position a été adoptée dès 1880 par la Cour de cassation.¹⁴ Cette dernière observera que :

« *L'action, bien que n'ayant pas pour objet le fret proprement dit a pour objet des créances accessoires du fret qui en sont le complément. Ces indemnités (il s'agit ici des surestaries) suivent le sort du loyer principal ou fret, auquel elles se rattachent.* »

40. Le Doyen Rodière¹⁵ soutient cette thèse mais conteste la conception de l'affrètement comme « *louage de chose* », définition cependant vraie dans l'affrètement à temps. Selon lui, « *la faiblesse du support ne doit pas déterminer nécessairement l'abandon de la thèse* ».

41. Cette conception a été consacrée par le législateur par le décret du 31 décembre 1966 en son article 11 disposant « *En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit des surestaries qui sont considérées comme un supplément du fret.* » Abrogé en 2016, cet article 11 se retrouve désormais dans la partie réglementaire du Code des transports, à l'article R. 5423-23.

42. Comme l'indiquait le Doyen Rodière, cette conception est la plus conforme aux réalités économiques de l'affrètement.¹⁶ « *L'affréteur peut, dans ce cas, retenir le navire tant que ses opérations ne sont pas terminées et c'est la une conséquence pratique importante dans l'économie de ce contrat. La contrepartie pour le frèteur étant l'allocation de surestaries sans examen préalable de l'existence d'un dommage réel subi par lui* »¹⁷

43. En d'autres termes, durant la période des surestaries, le fret échappe au frèteur. Les surestaries remplacent donc ce fret. Les surestaries sont un accessoire du fret car elles suivent le même sort que la créance de fret, elles devront donc être payées dans les mêmes conditions que celui-ci.

44. Le professeur Philippe Delebecque soutient également cette thèse et y voit des intérêts pratiques¹⁸. On peut retenir de son analyse que :

¹⁴ Cass. 10 nov. 1880 ; Cass 9 mai 1881.

¹⁵ R. Rodière *Traité* tome 2, n°255

¹⁶ R. Rodière *Traité* tome 2, n°255

¹⁷ Leila M'Hirssi, *Staries et Surestaries en droit anglais et comparé*, Thèse 1980 CDMT.

¹⁸ P. Delebecque, *Droit maritime*, Précis, Dalloz 13^e éd, 2014 §660, p 436

1. *Les surestaries courent sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure. Mais cette conséquence heureuse peut-être admise même avec l'idée d'indemnité. Il n'est pas vrai qu'en matière de dommage-intérêts moratoire la mise en demeure soit toujours nécessaire. Toutes les fois qu'une obligation ne peut être exécutée que dans un temps déterminé, la seule expiration du temps d'exécution suffit à mettre le débiteur en demeure.*
2. *Le décompte des surestaries est fait en même temps que le décompte du fret. C'est là un résultat utile, mais rien ne s'oppose à ce que l'on puisse ajouter une clause pénale au calcul du fret.*
3. *Les surestaries constituent une créance privilégiée. Ici, très certainement, le résultat est heureux ; les privilèges sont de droit étroit, ils ne peuvent pas être étendus.*
4. *La prescription des surestaries est d'un an, comme la prescription de la créance du fret, ce qui vaut mieux que de laisser jouer la prescription décennale.*
5. *Si la responsabilité du propriétaire du navire était limitée par l'abandon du navire et du fret, on comprendrait les surestaries dans le fret, ce qui est juste.*
6. *Enfin, si dans la charte un tribunal a été déclaré compétent pour le règlement du fret, la clause attributive de juridiction s'étend à la créance de surestaries.*
Toutes ces solutions sont heureuses au point de vue pratique. C'est pourquoi la jurisprudence française a toujours compté les surestaries dans le calcul du fret. »

45. Bien que cette conception ait des intérêts pratiques, elle a donné lieu à des critiques. Leila M'Hirssi¹⁹ explique que les surestaries ne peuvent pas être un supplément de fret car elles diffèrent totalement de ce dernier notamment dans la base de leur calcul. Le fret est généralement calculé en fonction de la quantité de marchandise transportée alors que les surestaries sont calculées par rapport au temps prévu dans une clause spéciale de la charte partie.

46. Les surestaries sont une somme calculée au prorata par fraction de journée en réparation d'un temps perdu par le fait de l'affrèteur. Le taux des surestaries est généralement très élevé et a pour but de faire pression sur l'affrèteur afin qu'il ne dépasse pas les staries prévues par la charte partie tandis que le fret est le prix du transport de la cargaison. Selon

¹⁹ Leila M'HIRSSI, *Thèse Staries et surestaries en droit anglais et comparé*, CDMT 1980.

son analyse, il semblerait donc que les surestaries aient plus une nature indemnitaire, ce qui nous amène à la conception anglaise des surestaries.

II. Des dommages et intérêts

47. En Angleterre, la question de la nature juridique des surestaries s'est posée. Auparavant, les surestaries étaient « *une indemnité consentie à l'avance en vue de dédommager l'armateur pour la détention de son navire au-delà du temps de planche prévu au contrat ou d'un temps raisonnable.* »²⁰
48. Cette définition ne permettait pas de savoir si le fait de ne pas terminer le chargement et le déchargement de la cargaison dans le délai autorisé constituait en soi une violation de la charte partie. L'opinion actuelle est que les surestaries sont des dommages-intérêts forfaitaires pour une telle violation.
49. Cette conception des surestaries en tant que dommage et intérêt pour violation de la charte partie a été fixée par l'arrêt *The lips* de la Chambre des Lord²¹. Cette décision indique que les surestaries ne sont pas une indemnité payable par l'affréteur en contrepartie de l'immobilisation du navire affrété au-delà des jours de planche, car ce serait considéré comme une dette. Il s'agit d'une responsabilité en dommages et intérêts à laquelle un affréteur est soumis parce que, en immobilisant le navire affrété au-delà des jours de planche stipulés, il viole la charte partie.²²
50. La totalité des chartes parties au voyage contiennent une clause de surestarie stipulant un taux journalier qui sont des dommages-intérêts pour une telle détention. Cette clause est une *liquidated damages clause*. Autrement dit, cette clause entraîne le versement d'une somme d'argent déterminée à l'avance dans la charte-partie en cas de violation. C'est l'estimation préalable du préjudice subi du fait de l'inexécution de l'obligation.

²⁰ Lord Justice Scrutton, *Charter Parties and bills of lading* 18e édition par A. Mocatta, 1974, London. Sweet and Maxwell

²¹ House of Lords - *President of India v Lips Maritime Corporation* [1987] 2 *Lloyd's Rep* 311, at p. 315 voir égal. *Odfield Seachem A/S v. Continentale des Pétroles et d'investissements and another* (2005) 1 *Lloyd's Rep* 275 p. 280

²² Voir notamment J. Schofield – *Laytime and demurrage sixth edition*, p 359

51. Cette clause de *liquidated damages* ne peut pas être comparée à la clause pénale française, car en droit anglais il y a un lien avec l'idée de réparation du préjudice, ce qui n'est pas le cas en France.²³
52. Cette théorie est donc fondée sur la faute de l'affréteur, celle d'avoir occupé de navire au-delà du temps qui lui était destiné par la charte. Les surestaries compensent le préjudice causé au fréteur par ce retard.
53. Par rapport à la conception française, le paiement des surestaries n'a donc pas les mêmes garanties que le fret ce qui peut être un inconvénient pour l'armateur. On pense par exemple au privilège garantissant le paiement du fret par exemple.
54. Comme le dit assez justement Leila M'Hirssi²⁴, « *si la question de la nature juridique des surestaries a donné lieu à des difficultés et des divergences entre les divers systèmes juridiques, celle du calcul des surestaries (...) n'a pas, en revanche, posé des difficultés dans la mesure où la plupart des pays ont adopté la règle d'origine anglaise : Once on demurrage always on demurrage*²⁵ »

Section 2. Détermination du quantum des surestaries au pro rata temporis

55. Avant de s'intéresser au fonctionnement des surestaries, il convient de s'intéresser à la période des staries (I) car les surestaries ne commencent à courir qu'à l'expiration de celles-ci (II).

I. Les staries

56. Les staries également nommées jours de planche ou *laytime* en anglais est la période fixée par la charte partie durant laquelle l'affréteur devra charger ou décharger le navire selon qu'il soit au port de chargement ou de déchargement. Le dépassement de cette période engendrera la période des surestaries. Les staries sont la source d'innombrables

²⁴L. M'Hirssi *Staries et surestaries en droit anglais et comparé*, thèse CDMT 1980

²⁵ Traduction libre : « Une fois en surestaries, toujours en surestaries. »

difficultés : il conviendra d'analyser leurs points de départ (A), leurs modalités de calcul (B) et leurs éventuelles suspensions (C).

A. Le point de départ des staries

57. Les staries commencent à courir dès la remise par le capitaine du navire à l'affrètement de l'avis de mise à disposition, en anglais, la *notice of readiness* (NoR). Ce document de quelques lignes est à l'origine de nombreux conflits et arbitrages entre les signataires de la charte partie. Selon Gilles Rougier²⁶, arbitre maritime à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), la NoR a trois rôles essentiels dans le déroulement d'une charte partie au voyage.
58. Un rôle contractuel car elle transfère la responsabilité de « l'aventure maritime » entre les signataires de la charte-partie : de l'armateur pour la partie maritime, à l'affrètement (et/ou chargeurs ou réceptionnaires de la cargaison) pour la partie portuaire/commerciale.
59. Un rôle pratique car une fois transmise, l'affrètement doit charger ou décharger le navire en conformité avec les conditions de la charte partie. Pour ce faire, la NoR doit être valide et correcte.
60. Et enfin un rôle financier car la NoR déclenche les staries après remise valide et correcte. Selon les chartes, les staries commencent après un certain délai après remise de la NoR. Ce délai est différent selon les chartes parties, elle varie de 6 à 24 heures et il y a souvent des correctifs de temps inclus à l'intérieur tel que le *SHINC*, le *SHEX* ou encore le *FHEX*²⁷. Autrement dit, dans le cas d'une NoR remise *SHINC*, les staries commenceront à courir entre 6 et 24 heures après la remise valide et correcte, dimanche et jours fériés inclus.
61. Pour être valide, la NoR doit mentionner que le navire est effectivement arrivé à la destination spécifiée dans la charte et que le navire est en tous points à la disposition de l'affrètement, prêt à être chargé ou déchargé (cela couvre également les aspects techniques, sanitaire, douaniers, etc). Pour être correcte, la NoR doit préciser son mode de

²⁶ G. Rougier, « La Notice of Readiness ou en français avis de mise à disposition – Point de vue de l'armateur », *Gazette de la CAMP* n°33 Hiver 2013-2014

²⁷ *SHINC* : Sundays Holidays included, Dimanche et jours fériés inclus, *SHEX* : Sundays and Holidays excluded, Dimanche et jours fériés exclus, *FHEX*, Fridays and Holidays included, Vendredi et jours fériés exclus.

transmission, la personne ou organisme à qui elle doit être adressé, les jours et heures durant lesquels elle peut être remise et sa répétition ou réémission si et quand cela est nécessaire. La NoR n'a pas à être acceptée par l'affréteur car elle est censée être remise de façon correcte et valide.

62. Une fois la NoR remise en bonne et due forme, et après le délai variant de 6 à 24 heures et les éventuelles clauses spécifiées dans la charte partie, les staries peuvent commencer à courir.

B. Les modalités de calcul des staries

63. En règle générale, les modalités de calculs des staries dépendent des termes de la charte. Les termes les plus fréquents sont ceux de « *weather working day*. » Comme le précise le Professeur Pierre Bonassies²⁸, « *l'utilisation du mot working day signifie que seuls les jours ouvrables seront décomptés, dimanche (voire aussi samedi, selon les usages du port, ou encore vendredi dans les ports de certains pays musulmans) ne seront pas pris en compte. Le mot weather est interprété comme signifiant que sont exclus les jours d'intempéries, empêchant chargement ou déchargement, devant être pris en compte les seules intempéries, et non les conséquences du mauvais temps (quai mouillé par exemple).* »
64. Mais, selon lui, cette expression a donné lieu à débat. Les jours où le temps était mauvais sont exclus même si le chargement ou le déchargement a été troublé pour d'autres raisons (défaut de la marchandise, panne des appareils etc.)
65. On retrouve aussi également le terme de « *weather permitting* », cela signifie que les staries ne compteront pas si le mauvais temps empêche le chargement ou le déchargement du navire. Il faudra établir que le mauvais temps a rendu impossible la manutention de la marchandise sans dommage pour celle-ci, et que la manutention a été interrompue uniquement à cause de ce mauvais temps.²⁹

²⁸ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime, LGDJ, Traités*, 3e éd., 2016, §796

²⁹ Sur cette question voir plus précisément, R. Achard : *Exploitation du navire – Affrètement au voyage – Staries et surestaries*, Jurisclasseur transport, fascicule 1221

66. Il existe également des termes indiquant que les jours qui seront pris en compte seront des jours de 24 heures consécutives qui, selon Pierre Bonassies, n'a pas de sens particulier contrairement au terme de « *running days* » signifiant que les jours de staries seront décomptés quelque soient les conditions météorologiques.³⁰
67. Il est possible de calculer les staries selon la quantité à charger dans le navire par jours (*x tons per days*³¹), ou encore en fonction des coutumes du port, ce qui peut être dangereux pour le fréteur car il devra assumer les lourdeurs administratives ou encore les mauvaises méthodes de travail utilisées. Mais également, on peut calculer les staries « *as fast as the ship can receive*.³²», c'est-à-dire que les staries seront calculées en fonction du taux maximal auquel le navire en parfait état de marche peut charger ou décharger la cargaison.
68. De nombreuses chartes parties dont la *GENCON* ont une clause indiquant que le temps perdu par le navire en attente d'un poste à quai sera décompté comme jour de planche.
69. Sauf clause contraire, les délais ne sont pas réversibles. C'est-à-dire que si l'affréteur gagne du temps au déchargement (deux jours au lieu de quatre par exemple), il ne pourra pas compenser le temps perdu au chargement (six jours au lieu de quatre dans notre exemple). Dans la plupart des cas, le chargement et le déchargement sont indépendants l'un de l'autre, il faut donc faire un calcul distinct des jours de planche lors du chargement et du déchargement.

C. Les suspensions des staries

70. Les staries peuvent être suspendues en raison des dispositions du contrat, qui sont généralement interprétées strictement par les tribunaux ou les arbitres car l'obligation principale de l'affréteur dans un affrètement au voyage est de charger et de décharger la marchandise. (1). Les staries peuvent également être suspendues en raison des règles du droit commun (2).

³⁰ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3e éd., 2016, §796

³¹ Traduction libre : « x tonne par jours »

³² Traduction libre : « aussi vite que le navire peut charger »

1. Les suspensions contractuelles

71. Il peut y avoir des suspensions contractuelles en raison d'une grève. La charte partie *SYNACOMEX* est favorable à l'affrèteur. Si le chargement ou le déchargement sont impossibles en raison d'une grève, les staries seront suspendues. La charte partie *GENCON* quant à elle, est plus favorable au frèteur, la grève ne suspend pas les staries. En revanche, les surestaries ne seront comptées qu'à hauteur de la moitié. Dans ces deux chartes, la grève est interprétée strictement par les tribunaux, le refus d'heures supplémentaires et le ralentissement volontaire du travail ne sont pas considérés comme entrant dans la notion de grève. Seule la grève des personnes travaillant directement pour le chargement et le déchargement du navire est prise en compte pour retenir la grève comme motif de suspension des jours de planche.

72. Il existe des clauses de suspension des staries pour des motifs autres que la grève. La charte partie pétrolière *EXXONVOY* indique que le retard pris par le navire pour rejoindre son poste à quai ne sera pas pris en compte dans les staries si l'affrèteur n'avait aucun contrôle sur ce retard.

2. Les suspensions légales

73. Les tribunaux reconnaissent des cas de suspensions légales notamment en cas de faute du frèteur ou de force majeure.

74. Concernant la faute du frèteur, Pierre Bonassies indique que les staries peuvent être suspendues lorsque le chargement ou le déchargement a été retardé par le frèteur ou l'un de ses préposés, on peut penser au retard pour l'ouverture des cales³³, aux fautes commises par le capitaine lors du chargement d'un cargaison de rails³⁴ ou encore le refus du capitaine de signer un connaissement en trois exemplaires.³⁵

³³ Sentence arbitrale CAMP n°381, 23 décembre 1980.

³⁴ Cass 4 nov. 1986 navire Havfru *DMF* 1987 p. 225

³⁵ Queen's bench 2 juillet 1987 navire The Mobil Courage, *LLR* 1987.2.655

75. Selon Pierre Bonassies³⁶, si une cause de retard ne suspend pas les staries dans la charte partie, et si cette cause revêt le caractère de la force majeure (c'est-à-dire « *un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur*³⁷, ») le débiteur pourrait être libéré. Il pense cependant que ce sera plus compliqué en droit anglais car seule la *frustration*³⁸ libèrerait l'affréteur.

II. Les surestaries

76. Il n'est pas nécessaire de s'intéresser au point de départ des surestaries puisqu'il débute une fois le délai des staries expiré. Il n'y a pas besoin d'une mise en demeure. Il convient cependant de s'intéresser au calcul des surestaries (A), de l'éventuelle suspension des surestaries (B) et enfin à la fin des surestaries (C).

A. La computation des surestaries

77. Comme nous l'avons déjà indiqué précédemment, les surestaries commencent à la fin de la période de staries. Il y a cependant un document très important pour le calcul : il s'agit du *statement of fact*³⁹. Il s'agit d'un relevé chronologique du navire depuis son arrivée. Il comprend la date d'arrivée du navire, la date de début et de fin du chargement, les jours où le chargement a été interrompu ou suspendu, etc. Ce document est accompagné d'une *time sheet*⁴⁰ comprenant les heures de tous ces événements. Ce document relatant toute la chronologie du navire depuis son arrivée sert de base pour le calcul des surestaries. Chaque partie peut contester ce document.

³⁶ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3e éd., 2016, §800.

³⁷ Article 1218 du Code civil actuellement en vigueur.

³⁸ Sur cette notion de frustration voir : <https://www.lepetitjuriste.fr/la-validite-du-contrat-approche-comparee-entre-la-france-et-langleterre/>

³⁹ Traduction libre : État des faits

⁴⁰ Traduction libre : Feuille de temps

B. Les suspensions des surestaries

78. En principe, il n'y a pas de suspension des surestaries, un adage anglais ayant instauré une célèbre règle, « *once on demurrage, always on demurrage*⁴¹. » Cet adage est très ferme : les surestaries ne sont pas suspendues en cas de mauvais temps ni par les jours fériés. Il est même légalement instauré, en droit français, que la force majeure ne suspendait pas le cours des surestaries naissant après l'expiration des délais de planche.⁴² La jurisprudence anglaise est similaire sur ce point.

79. Il est cependant admis qu'il puisse exister des clauses de suspension des surestaries. Comme nous l'avons déjà remarqué, et bien qu'il ne s'agisse pas d'une clause de suspension, la charte partie *GENCON* réduit les surestaries de moitié en cas de grève par exemple.

80. Il est cependant admis légalement en droit anglais comme en droit français⁴³ que les surestaries doivent être suspendues quand le retard est dû à la faute du fréteur. Il serait ainsi surprenant que l'affréteur doive être débiteur des surestaries si le retard ne lui est pas imputable.

C. La fin des surestaries

81. Selon Pierre Bonassies, le décompte des surestaries s'achève « *le jour où le navire est prêt au départ, les panneaux de cale fermés et le capitaine en possession des documents commerciaux*⁴⁴ » et non à la fin des opérations matérielles de chargement ou de déchargement.

82. Cependant, ce n'est pas parce que les surestaries sont achevées que l'immobilisation du navire au port est terminée. C'est une chose rare, mais certaines chartes parties au voyage prévoient un temps limité de surestaries, quand ces jours sont écoulés, on dit alors, en droit anglais que le navire entre en *detention*. On parlera de contre surestaries en droit français.

⁴¹ Traduction libre : Un navire en surestaries reste en surestaries.

⁴² Article 6 de l'arrêté du 29 juin 1942 réglementant les conventions d'affrètement pour la navigation intérieure et organisant les chambres syndicales des courtiers de fret

⁴³ Pour des cas d'espèces, voir P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3e éd., 2016, §800

⁴⁴ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3e éd., 2016, §205

Le fréteur peut alors demander à l'affréteur le paiement d'une indemnité pour compenser son préjudice. Cette indemnité sera supérieure au taux des surestaries.

83. Dans les situations les plus extrêmes, le fréteur pourra résilier unilatéralement le contrat et pourra procéder d'office au déchargement du navire.

84. La question de la nature juridique des surestaries a pu poser quelques difficultés dans le passé, mais la question semble tranchée aujourd'hui bien qu'il ne s'agisse pas de la même nature en droit français qu'en droit anglais. Le fonctionnement des surestaries est assez simple, la plupart des litiges concernant les clauses de suspensions des staries amenant aux surestaries. Concernant ces dernières, leurs calculs ne posent pas de difficultés en vertu de l'adage « *once one demurrage, always on demurrage.* » Les surestaries de conteneurs étant beaucoup plus récentes, les questions leur nature juridique de leur fonctionnement ne sont pas encore complétement tranchée aujourd'hui.

Chapitre 2. Les surestaries de conteneurs : une obligation récente découlant du contrat de transport

85. Les surestaries de conteneurs sont apparues avec le développement du transport conteneurisé, cette obligation, découlant du contrat de transport, est donc beaucoup plus récente que les surestaries que l'on retrouve dans le contrat d'affrètement au voyage. La nature juridique des surestaries a fait l'objet de nombreuses contradictions doctrinales (Section 1). Le fonctionnement des surestaries est beaucoup plus simplifié que celui que l'on rencontre dans l'affrètement au voyage : après seulement quelques jours de planche une fois la livraison de la marchandise effectuée, les conteneurs non retournés au transporteur seront en surestaries. Juridiquement, les surestaries de conteneurs ont fait beaucoup parler d'elles en raison du délai de prescription applicable pour que le transporteur puisse agir en paiement (Section 2.) Il s'agit du résultat d'un débat doctrinal sur la nature juridique de ces surestaries de conteneurs.

Section 1. La détermination du quantum de l'obligation : la nature juridique des surestaries de conteneurs

86. Dans un contrat de transport sous connaissance, les conteneurs transportant les marchandises sont fournis par le transporteur maritime. Ce dernier peut en être propriétaire ou les louer à une entreprise externe. Le transporteur maritime fournit donc des conteneurs à son client.

87. Le plus souvent, le transporteur maritime loue des conteneurs à une entreprise externe et les mets à dispositions des chargeurs. Cette mise à disposition est considérée par la jurisprudence comme étant une location meuble⁴⁵. La mise à disposition d'un conteneur étant une location meuble, la mise à disposition du conteneur au chargeur s'apparenterait donc à une sous-location.⁴⁶

88. Il se pose la question de savoir si ce contrat de mise à disposition d'un conteneur est un contrat autonome au contrat de transport (I) ou s'il agit d'un accessoire du contrat de transport (II). La nature juridique des surestaries de conteneurs dépendra donc de la nature

⁴⁵ T. Com. Nanterre 1^{er} mars 1996 – CA Montpellier, 2^e ch. A, 24 nov. 1992: *BTL* 1993 p. 63 – CA Versailles, 12^e ch., sect. 1. ; 14 janv 1999 : *DMF* 1999, p. 933 obs. C Humann : *JurisData* n°1999-104337 et 1999-040894.

⁴⁶ CA Paris, 13 sept. 1989 : *BTL* 1990, p. 151.

de ce contrat. Une critique et une analyse de la jurisprudence semble nécessaire afin de déterminer au mieux la nature juridique des surestaries de conteneurs (III).

I. La nature juridique des surestaries : un contrat autonome de mise à disposition du conteneur

89. Le contrat de mise à disposition du conteneur peut s'apparenter à un contrat autonome du contrat de transport puisque le transporteur met à disposition du chargeur et du destinataire un ou des conteneurs pendant le contrat de transport évidemment mais également avant et après les opérations de transport.

90. Cette théorie du contrat autonome a été retenue lors des premiers contentieux en la matière⁴⁷ mais également par la Cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion en 2014 : « *Si la location des conteneurs entre dans l'organisation du transport, elle est totalement indépendante de l'opération de transport proprement dite car elle s'étend sur une durée qui commence bien avant les opérations d'embarquement et se poursuit au-delà des opérations de débarquement.*

*La location de conteneurs et leur transport procèdent donc de deux contrats distincts obéissant chacun aux règles qui les régissent et notamment aux régimes de prescription qui leur sont propres, même si ces contrats peuvent avoir le même support matériel que constitue le connaissance. »*⁴⁸

91. Si les surestaries de conteneurs intègrent le contrat de location du conteneur, il n'y aurait donc aucun lien avec le prix du transport. Elles s'analyseraient « *comme un loyer supplémentaire dû au loueur des conteneurs en contrepartie de l'immobilisation prolongée.* »⁴⁹

92. Toujours selon Louis Chrysos Bobongo, il s'agirait d'un supplément du fret, comme en matière d'affrètement au voyage en droit français. L'article R. 5423-23 du Code des transports disposant que « *Pour chaque jour, dépassant le nombre de « jours de planche »*

⁴⁷ Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 19 février 1987, *BT* 1988, p. 52 ; Cour d'appel de Rouen, 19 mai 2008, *DMF* 2009. 701 ; Cour d'appel d'Aix-en-Provence 15 mai 1988, *Revue Scapel* 1989 p. 27.

⁴⁸ Cour d'Appel de Saint Denis de la Réunion 18 avril 2014, *DMF* 2014, p. 549.

⁴⁹ L. C. BOBONGO, *Le prix dans le contrat de transport*, thèse 2016, p. 210.

convenus dans la « charte-partie », pour le chargement ou le déchargement du navire, l'affréteur doit des « surestaries », qui sont considérées comme un supplément du fret. »

93. Le temps de franchise (équivalent des staries en droit de l'affrètement au voyage) pour le chargement et le déchargement de la marchandise est compris dans le prix du contrat de transport. Pour cet auteur, *« il paraît plus logique que le dépassement de ce temps, lorsqu'il n'est pas imputable au transporteur, donne lieu à un loyer complémentaire dans les rapports entre les parties (loueur et locataire). »*⁵⁰

94. Les surestaries ne pourraient donc pas faire partie du contrat de transport puisqu'elles sont postérieures à l'opération de transport. Le contrat de transport prenant fin par la mise en demeure du transporteur faite au destinataire de prendre livraison de la marchandise⁵¹. Dans cette optique, les surestaries ne seraient donc pas soumises au droit des transports maritimes mais au droit commun puisqu'il s'agirait du droit commun de la location.

95. Cependant, la mise à disposition du conteneur participe à l'exécution du contrat de transport. Sans conteneurs, le transport ne pourrait pas avoir lieu. Cela participe à l'obligation essentielle du transport de déplacer et de livrer la marchandise. Les surestaries de conteneur pourraient donc être également un accessoire du contrat de transport.

II. La nature des surestaries de conteneurs : un contrat accessoire au contrat de transport

96. Dans l'optique où la mise à disposition de conteneurs serait accessoire au contrat de transport, les surestaries seraient un supplément du prix du transport. Il n'y aurait pas de dissociation entre la mise à disposition de conteneurs et l'exécution du contrat de transport par le transporteur maritime. Comme l'indique Maître Jacques Bonnaud, *L'accessoire suit le principal et donc la mise à disposition du conteneur est régie par le droit du transport maritime (...)*⁵²

⁵⁰ L. C. BOBONGO, *Le prix dans le contrat de transport*, thèse 2016, p. 211.

⁵¹ Cour d'appel de Rouen 11 sept. 2009, *DMF* 2010. 715.

⁵² J. Bonnaud, « Nature juridique de la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime », *DMF* 2014, p. 491

97. Cette position est celle de la chambre commerciale de la Cour de cassation⁵³ en 2013. Elle affirme que « *la mise à disposition des conteneurs ne fait pas l'objet d'un contrat spécial, ni d'une facturation distincte du fret, l'arrêt retient qu'elle concourt à l'opération de transport de manière obligée et accessoire par rapport à l'obligation essentielle d'acheminer la marchandise (...)* »
98. Autrement dit, le transport maritime de marchandise comprend la mise à disposition des conteneurs et constitue un « *tout* »⁵⁴ pour reprendre l'expression du Professeur Philippe Delebecque. La mise à disposition ne saurait être détachée juridiquement du contrat de transport et forme donc un tout contractuel.
99. Cette solution a été réaffirmée le 30 juin 2015⁵⁵ afin de casser les arrêts de la Cour d'Appel de Saint-Denis de la Réunion⁵⁶ qui persistait à voir dans la mise à disposition une convention autonome du contrat de transport.
100. Dans cet arrêt de 2015, la Cour d'appel fait également référence à l'article 11 du décret de 1966 sur l'affrètement⁵⁷ en indiquant que les surestaries seraient des suppléments de fret et que de ce fait, les actions en paiement des surestaries seraient soumises à la même prescription que le paiement du fret ce qui a été vivement critiqué par le professeur Delebecque.
101. Selon lui, les surestaries de conteneurs seraient la sanction de l'inexécution d'une obligation contractuelle et dans ces conditions, elles s'apparenteraient à des pénalités contractuelles. Les surestaries de conteneurs n'auraient donc pas la même nature que celle du contrat d'affrètement au voyage en cas de dépassement du temps prévu de chargement ou de déchargement.⁵⁸

⁵³ Cass com. 3 déc. 2013 N°12-22.093 : *DMF 2014 Hors-série*, 18 n°72, obs. P. Delebecque

⁵⁴ Cass com. 3 déc. 2013 N°12-22.093 : *DMF 2014 Hors-série*, 18 n°72, obs. P. Delebecque

⁵⁵ Cass. Com. 30 juin 2015 – n°13-27.064 *DMF 2015*, p. 700.

⁵⁶ Notamment Cour d'Appel Saint Denis de la Réunion, 29 juillet 2013 n°12/00612.

⁵⁷ Aujourd'hui abrogé et remplacé par l'article R. 5423-23 du Code des transports

⁵⁸ Cass com. 3 déc. 2013 N°12-22.093 : *DMF 2014 Hors-série*, 18 n°72, obs. P. Delebecque

III. Critique et analyse de la jurisprudence pour définir au mieux les surestaries de conteneurs

102. Le fait que la jurisprudence considère les surestaries de conteneurs comme un supplément de fret est dû aux surestaries que l'on rencontre dans le contrat d'affrètement au voyage. La notion de fret en droit de l'affrètement est un loyer dû au fréteur par l'affréteur qui exploite le navire pour une opération de transport. Dans le cadre de l'affrètement, les surestaries sont un supplément du fret car l'immobilisation du navire après les staries est un prolongement de la location du navire, ce qui implique un loyer supplémentaire.
103. Elles ont cependant une chose en commun : la privation de jouissance temporaire d'un bien. Dans les surestaries de l'affrètement, le fréteur ne peut temporairement plus jouir de son navire comme il l'entend et dans le contrat de transport, le transporteur ne peut plus jouir de ses conteneurs.
104. Dans le transport de ligne conteneurisé, le fret est le paiement du prix du transport. Les surestaries interviennent après l'exécution de ce transport, avec la livraison. Les surestaries de conteneurs ne peuvent pas être ni un supplément du fret ni une rémunération puisque le transport est terminé. Selon Jacques Bonnaud, ce sont « *des dommages et intérêts en compensation du dépassement abusif de temps accordé pour la restitution du conteneur.* »⁵⁹
105. Les surestaries de conteneurs peuvent être assimilées à une clause pénale comme le dit clairement le professeur Delebecque « *ce qu'il est convenu d'appeler les surestaries de conteneur, c'est-à-dire les pénalités exigées en cas de retard dans la restitution des conteneurs mis par le transporteur à la disposition du chargeur, méritent la qualification de clause pénale. Ces pénalités sanctionnent le défaut de restitution dans les délais.* »⁶⁰
106. Les surestaries de conteneurs posent bien des problèmes aux professionnels du monde maritime en ce qui concerne le prix, mais nous verrons cela plus tard dans notre étude.

⁵⁹ J. Bonnaud, « Nature juridique de la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime », *DMF* 2014, p. 491

⁶⁰ P. Delebecque – *Fasc. 22 : RÉGIME DE LA RÉPARATION. – Modalités de la réparation. – Règles particulières à la responsabilité contractuelle. – Clause pénale*, *Juris classeur civil* code Art. 1231 à 1231-7 -

Elles ont posé des problèmes de prescription. Toute la jurisprudence sur la nature juridique des surestaries provient d'ailleurs de contentieux relatif à la prescription.

Section 2. Fonctionnement des surestaries : le contentieux relatif à la prescription

107. Le contentieux des surestaries de conteneurs est relativement récent, comme pour les surestaries que l'on retrouve dans le cadre des contrats d'affrètement, il y a un certain temps pour la restitution des conteneurs, une sorte de temps de planche, mais le fonctionnement est complètement différent, il n'y a pas de staries et de remise de NoR. Le fonctionnement des surestaries de conteneurs est incomplet voire inexistant, cependant, on a pu en savoir davantage sur leur fonctionnement suite à de nombreux débats doctrinaux concernant la prescription. Il y a eu le problème du délai de la prescription (I), mais également de son point de départ (II).

I. Délai de prescription de l'action en paiement

108. Le délai de l'action en l'action en paiement des surestaries dépendra de la nature juridique du contrat de mise à disposition. S'il s'agit d'un contrat autonome, le droit commun s'appliquera et la prescription sera de cinq ans. S'il s'agit d'un accessoire au contrat de transport, le droit maritime sera applicable et la prescription annale sera retenue. La question semble désormais tranchée après de nombreuses divisions de la jurisprudence.

109. En effet, s'il y avait contrat de location, les règles du droit commun devaient s'appliquer et il y aurait une incohérence à appliquer les règles du transport. Dans ces jurisprudences,⁶¹ la mise à disposition du conteneur était une location et les engagements étaient spécifiques et distincts du contrat de transport.

110. Inversement, d'autres juridictions ont considéré qu'il fallait intégrer cette « location » dans le contrat de transport mais appliquer parfois le droit commun. Lorsque la compagnie maritime met à disposition du chargeur un conteneur, elle accomplit ses obligations de transport, car sans conteneur le transport est impossible. Le transporteur pouvait invoquer

⁶¹ CA Aix-en-Provence, 16 janv. 1990, no 88/2815, Danzas c/ Matal et a., BT 1990, p. 643 ; CA Aix-en-Provence, 25 mai 1988, *Rev. Scapel* 1989, p. 27 ; CA Aix-en-Provence, 19 févr. 1987, no 84/2998, Gilnavi c/ MATT et a., BT 1988, p. 521

le délai de prescription du droit commun pour obtenir le remboursement des frais de surestaries. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Rouen rendu le 31 mars 2005, *navire Nedlloyd Perman*⁶² le conteneur était déjà arrivé au port du Havre. Le contrat de transport était donc terminé et la Cour d'Appel en a conclu que la prescription annale en découlant n'était plus applicable. Pierre Bonassies et Philippe Delebecque ajoutent même que « *ces frais sont dus sur le fondement du contrat de dépôt qui se greffe sur le transport, lorsque, comme en l'occurrence, le transporteur accepte de conserver, après la livraison, les marchandises.* »⁶³

111. Finalement, certains tribunaux⁶⁴ ont simplement rattaché la mise à disposition au contrat de transport sans y voir deux contrats distincts. Ces juridictions voient un « *accessoire du contrat de transport.* »

112. Cette solution est celle privilégiée par la Cour de cassation et semble être approuvée par le professeur Philippe Delebecque. Selon lui, la location de conteneurs par le transporteur maritime s'intègre dans l'opération de transport. L'idée d'obligation accessoire lui permet de réserver l'hypothèse « *d'une convention contraire et distincte du contrat de transport, convention qu'il appartient donc aux parties de mettre au point, peut-être dans de nouvelles conditions générales des compagnies maritimes.* »⁶⁵.

113. La Chambre commerciale a affirmé que actions contre le chargeur ou le destinataire « *nées du contrat de transport maritime* » se prescrivent par un an. Ceci est également approuvé par le Professeur Delebecque car ce n'est que le rappel de la loi.⁶⁶ Il indique cependant que le débat sur les surestaries de conteneurs ne peut pas être clos en raison du point de départ de la prescription.

⁶² Cour d'Appel de Rouen, 31 mars 2005 *Navire Nedlloyd Pernam*, DMF 2006 p.57 obs. Y. Tassel.

⁶³ P. Bonassies, P. Delebecque, DMF 2006, *Hors-série no 10*, p. 58.

⁶⁴ Notamment CA Aix-en-Provence, 20 juin 2012, no 10/12249, CMA-CGM c/ Extraco, BTL 2012, p. 522

⁶⁵ Notamment Ch. Com. 30 juin 2015 n° 13/27064 DMF 2015 p. 703 obs. P. Delebecque

⁶⁶ Article L. 5422-11 du Code des transports.

II. Le point de départ de la prescription

114. L'arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation en date du 30 juin 2015 précité ne donne aucune indication concernant le point de départ de la prescription. Il faudra donc se référer à d'autres décisions.
115. Selon la jurisprudence, le point de départ de la prescription des surestaries de conteneurs est à la date de livraison de la marchandise.⁶⁷
116. En effet, pour justifier cette solution, elle se base sur l'article 55 du décret du 31 décembre sur les contrats d'affrètement où se prescrivent par un an les actions en recouvrement du fret à l'encontre du chargeur ou du destinataire.
117. Cette solution a été soutenue car le Professeur Gaël Piette⁶⁸. Selon lui, « *Une telle solution semble justifiée, au regard de deux considérations. D'une part, elle demeure fidèle à la volonté unificatrice de l'article 55 : ce texte entend soumettre toutes les actions tirées du contrat de transport maritime à une seule et même règle. D'autre part, elle est conforme à l'objectif de la prescription abrégée en matière de contrat de transport. La prescription annale tend à sécuriser les transactions, en assurant une consolidation rapide des relations juridiques. Elle vise également à inciter les parties à agir rapidement, afin de ne pas laisser des situations contentieuses perdurer.* »
118. Cette solution n'est pas celle partagée par d'autres auteurs notamment le Professeur Delebecque ou encore Maître Jacques Bonnaud.
119. Selon Maître Jacques Bonnaud⁶⁹, les tribunaux ne sont pas fondés à appliquer l'article 55 du décret de 1966 car les surestaries de conteneurs ne sont pas des suppléments de fret, mais des « *dommages et intérêts en compensation du dépassement abusif du temps accordé par le transporteur pour la restitution du conteneur vide.* »

⁶⁷ Voir notamment Cass com. 3 décembre 2013 DMF obs. G. Piette ou encore CA Paris, 7 mai 2015, no 13/16521, CMA-CGM c/ COCI et a., BTL 2015, p. 334

⁶⁸ G. Piette, « Prescription d'un an pour l'action en paiement de surestaries de conteneurs » – obs. sous Cass com. 3 décembre 2013 DMF p.38.

⁶⁹ J. Bonnaud, « Prescription applicable au recouvrement des créances relatives aux frais d'immobilisation du conteneur », obs. sous CA Paris 7 mai 2015 N°13/17597 DMF 2015, p. 708.

120. Il se base ensuite sur les propos du Doyen Rodière à propos du point de départ de la prescription en paiement du fret indiquant « *qu'il faut appliquer le droit commun qui engage à faire courir le délai du jour où la créance de fret est née en vertu du principe actioni non natae nin prescribur. On distinguera donc suivant que le fret était payable d'avance ou à la livraison.*⁷⁰ »

121. L'article 2257 alinéa 1 du Code civil dispose ainsi que « *La prescription ne court point à l'égard d'une créance qui dépend d'une condition, jusqu'à ce que la condition arrive ;* » C'est-à-dire que tant que les jours de franchise ou jours de planche autorisés par le transporteur ne sont pas écoulés, la prescription ne peut pas courir.

122. Le Professeur Delebecque a la même vision sur ce point que Maître Bonnaud⁷¹. Il ajoutera cependant que l'article 55 du décret de 1966 a été conçu à une période où il n'était pas encore questions de surestaries de conteneurs, que la prescription ne peut courir qu'à partir de la date d'exigibilité de la créance c'est-à-dire une fois que la non restitution des conteneurs a été dument constatée par une mise en demeure du transporteur ou à l'issue d'un temps qui devrait être déterminé dans le contrat des parties. Cette solution a été retenue afin que les contentieux se règlent au plus vite, mais « *il reste un délai de prescription et l'on ne saurait concevoir qu'un tel délai commence à courir sans aucune considération pour la créance qui le fonde.*⁷² »

123. La Cour d'appel de Saint Denis de la Réunion a été longtemps favorable à une mise à disposition des conteneurs distincte du contrat de transport et donc à une prescription de droit commun.⁷³ Elle s'est finalement inclinée en indiquant « *Si l'action en paiement de surestaries de conteneurs relève de la prescription annale, il en va autrement de l'action en revendication des mêmes conteneurs qui est imprescriptible.* »

124. Autrement dit, si la mise à disposition des conteneurs était distincte du contrat de transport par la convention des parties, la mise à disposition constituerait une opération

⁷⁰ R. Rodière, *Traité de droit maritime, Tome II*.

⁷¹ DMF Hors-série n°18 – Juin 2014 p. 69.

⁷² DMF Hors-série n°18 – Juin 2014 p.70 et J. KLEIN, *le point de départ de la prescription*, thèse Paris II, 2010.

⁷³ Voir notamment CA Saint Denis de la Réunion 29 juillet 2013 n°12/00612 ou encore CA Saint Denis de la Réunion 18 avril 2014 n°13/00316

autonome. Il est sans doute fort possible que cette situation n'arrive jamais mais la Cour d'Appel a voulu l'affirmer. Cette décision a été approuvée par le Professeur Delebecque⁷⁴

125. Les surestaries de conteneurs sont donc soumises à la prescription annale et le point de départ de cette prescription est à la livraison de la marchandise. Cependant, à la livraison de la marchandise, les conteneurs ne sont pas encore en surestaries puisqu'il y a des jours alloués pour décharger le conteneur, il y a donc plusieurs jours entre la livraison de la marchandise et le déclenchement des surestaries. L'application brutale de la prescription à compter de la livraison de la marchandise n'a donc « *aucune raison d'être*⁷⁵. »

126. Louis Bobongo, indique qu'il « *ne peut pas y avoir de surestaries avant les surestaries et qu'il est peut-être le temps de construire le droit des transports de conteneurs en tenant compte de ses réalités pratiques sans être obligé de se référer aux règles du transport maritime classique.* »⁷⁶

⁷⁴ P. Delebecque – « L'action en revendication d'un conteneur est imprescriptible » obs. sous CA Saint Denis de la Réunion, 20 avril 2016 n°15/01796 DMF 2016 p.512.

⁷⁵ P. DELEBECQUE, « Location de conteneurs et prescription des surestaries de conteneurs : suite et fin ? » Obs sous Com. 30 juin 2014 DMF 2015, P 700.

⁷⁶ L. C. BOBONGO, thèse précitée p 226

TITRE 2. LE PAIEMENT EFFECTIF DES SURESTARIES : EXÉCUTION DE L'OBBLIGATION

127. Après s'être interrogé sur la nature et le fonctionnement des surestaries aussi bien dans le contrat d'affrètement que dans le contrat de transport, il semble judicieux de s'intéresser au paiement des surestaries et à la responsabilité du débiteur. Le paiement et le débiteur peuvent être différents selon qu'il s'agit d'un contrat d'affrètement (chapitre 1) ou d'un contrat de transport (chapitre 2).

Chapitre 1. Modalités de paiement des surestaries dans l'affrètement au voyage

128. La logique voudrait que le débiteur des surestaries soit l'affréteur au port de chargement puisque c'est lui la plupart du temps qui va charger la marchandise. Cependant, dans un contrat d'affrètement au voyage, il arrive fréquemment que le destinataire de la marchandise soit l'acheteur de la marchandise. Des connaissements sont alors émis et transfèrent la propriété de la marchandise à un tiers. Au port de destination, le fréteur ne trouvera pas l'affréteur mais le ou tiers porteur du connaissement étranger à la charte partie. Il est donc légitime que ce soit lui le débiteur des surestaries au port de déchargement. Il conviendra donc de s'intéresser aux cas où l'affréteur ou le destinataire peuvent être responsables des surestaries (section 1). Il se pose également la question de savoir comment s'articule la responsabilité des surestaries en cas de pluralité de destinataire à la marchandise au port de déchargement (section 2.)

Section 1. Articulation du paiement des surestaries entre le destinataire de la marchandise et l'affréteur.

129. En pratique, l'affréteur est toujours responsable du paiement des surestaries (I), il est cependant possible de déroger à cette règle par l'insertion d'une *cesser clause* dans la charte partie et le connaissement (II). La réponse à la question de savoir à qui incombe le paiement des surestaries peut également poser difficulté quand le contrat de vente interfère avec les stipulations de la charte partie (III).

I. Le principe : l'affréteur est responsable du paiement des surestaries

130. En général, le paiement des surestaries est dû par l'affréteur car il s'agit d'une condition de la charte partie. Mais en cas d'émission d'un connaissement, le fréteur peut réclamer le paiement des surestaries au porteur du connaissement. Mais, l'affréteur n'est pas pour autant délié de sa responsabilité. Il y a donc deux débiteurs.
131. Hugo Tiberger⁷⁷ explique l'obligation de l'affréteur en trois phases et examine sa responsabilité :
132. La première phase débute au moment du contrat d'affrètement et se termine avec la signature des connaissements. Pendant cette période, seul l'affréteur est responsable des surestaries.
133. La deuxième phase débute au moment de la signature des connaissements ou quand la cargaison a été chargée. Cette période donne au fréteur un nouveau débiteur et le chargement lui donne un droit de rétention sur la marchandise. En droit français, on admet que le destinataire et l'affréteur demeurent responsable *in solidum*. Cette responsabilité est celle d'une caution⁷⁸, elle est donc subsidiaire. Le fréteur s'adressera donc en premier lieu au porteur du connaissement, le destinataire et n'aura recours contre l'affréteur qu'en cas de refus de la marchandise ou en cas de défaut de paiement du destinataire. En droit anglais, la solution est identique mais il n'y pas de caution, le fréteur s'adressera donc au porteur du connaissement en premier lieu, puis en cas de refus de la marchandise ou de refus de paiement, il s'adressera à l'affréteur.
134. Hugo Thiberg indique enfin que la troisième phase commence après la livraison des marchandises au port de déchargement. Selon la jurisprudence française, l'affréteur demeure responsable subsidiairement. Il n'y a pas de solidarité, mais seulement un cautionnement du destinataire par l'affréteur selon la jurisprudence française.⁷⁹ En droit anglais, l'affréteur sera conjointement responsable avec le porteur du connaissement.

⁷⁷ Hugo Tiberger, *The law of demurrage*, Swett & Maxwell, 1960

⁷⁸ Cour d'appel de Paris 28 octobre 1954, *DMF* 1955 p 97.

⁷⁹ Cour d'appel de Paris 28 octobre 1954, *DMF* 1955 p 97.

135. Comme l'explique Leila M'Hirssi, « *l'affréteur reste responsable pour le paiement des surestaries même dans le cas où il a cédé la cargaison et où il est étranger aux causes de retard. Toutefois, il est possible de déroger à cette règle par l'insertion d'une cesser clause.*⁸⁰ »

II. L'exception : le destinataire est responsable du paiement des surestaries par la cesser clause

136. La cesser clause vise à « *préciser à quel moment cesse la responsabilité de l'affréteur dans l'exécution d'un contrat avant son transfert au réceptionnaire de la marchandise* ⁸¹».

137. Bien souvent, cette clause est applicable dès le chargement de la marchandise et se retrouve dans plusieurs chartes parties, cette clause se retrouve souvent avec la *lien clause*⁸² et est appelé *lien and cesser clause*⁸³.

138. Cette clause permet donc à l'affréteur de se délier de son obligation de payer les surestaries puisque sa responsabilité est transférée au destinataire de la marchandise. Cette clause a pourtant fait naître des contentieux puisqu'elle n'est valable que si elle fait naître un privilège au fréteur (A). Le fait que cette clause soit applicable dès le chargement de la marchandise a également été source de contentieux, on s'est donc demandé si cette *cesser clause* pouvait être applicable au port de chargement (B).

A. Le privilège et la cesser clause

139. La jurisprudence anglaise *The sinoe* a indiqué que : « *Les cesser clauses sont des « animaux curieux » car elles ne signifient pas que la responsabilité des affréteurs prend fin dès que la cargaison est à bord. Au lieu de cela, en l'absence de libellé spécial (...), cela signifie que la responsabilité des affréteurs cessera si et dans la mesure où les propriétaires disposent d'un privilège sur la cargaison.* »⁸⁴

⁸⁰ L. M'Hirssi *Staries et surestaries en droit anglais et comparé* thèse CDMT 1980 p 351

⁸¹ M.M Damien – *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3^e édition, DUNOD

⁸² Clause de privilège sur la marchandise

⁸³ Voir notamment la charte partie *GENCON 1976* revanche, la *SYNACOMEX* ne possède qu'une *lien clause*.

⁸⁴ The "SINOE" [1971] *Lloyd's Rep.* 514. Traduction libre

140. Il apparaît donc que pour que la *cesser clause* puisse jouer, l'affrèteur doit donner un privilège au frèteur sinon la *cesser clause* ne jouera pas, c'est en ce sens qu'a tranché la jurisprudence anglaise en 1963, dans l'arrêt *FIDELITAS SHIPPING Co. LTD V. V/O EXPORTCHLEB*. Cet arrêt affirme que le privilège et la cessation de responsabilité sont des stipulations de même étendue, proportionnées ou corrélatives et que la *cesser clause* ne profitera aux affrèteurs que dans la mesure où ils peuvent établir qu'ils ont donné un *lien* aux armateurs. Il s'agit donc d'un privilège légal en vertu du contrat d'affrètement. En droit français, la nature juridique des surestaries en tant que supplément de fret implique que le frèteur ait un privilège légal sur la marchandise en vertu de l'article L. 5423-3 du Code des transports.
141. Cependant, il ne suffit pas seulement à l'affrèteur de donner un privilège au frèteur pour qu'il puisse d'exonérer, il faut également qu'il soit possible au frèteur de l'exercer.
142. Selon Leila M'Hirssi, « *il est des cas où l'exercice d'un tel lien est impossible lorsque par exemple la loi locale ou la pratique du port de déchargement l'interdisent, ou alors quand la valeur de la cargaison ne suffit pas à désintéresser l'armateur ou pour quelque autre raison. Dans ces conditions, la cesser clause est inopérante et ne protège plus l'affrèteur.*⁸⁵ » A titre d'exemple, dans la décision *The Sinoe* citée ci-dessus, la *cesser clause* n'a pas pu être appliquée en raison de la loi locale au Bangladesh. Dans d'autres cas d'espèces, le privilège n'a pas pu être exercé car la cargaison était destinée aux autorités d'un pays. Pendant la guerre civile au Liban, des armateurs n'ont pas pu exercer leur droit de rétention pour un navire en surestaries au port de déchargement à Beyrouth⁸⁶, il en fut de même en Tanzanie à Zanzibar dans l'affaire du navire *Kavo Peratis*⁸⁷. Le destinataire de la marchandise était le gouvernement de Zanzibar, l'armateur a voulu exercer son droit de rétention en raison des surestaries mais les autorités gouvernementales l'ont empêché et ont même menacé le Capitaine du navire.
143. C'est la raison pour laquelle le frèteur pourra toujours réclamer le paiement des surestaries à l'affrèteur. Aujourd'hui, la plupart des chartes parties indiquent que

⁸⁵ Leila M'Hirssi, *Staries et surestaries en droit anglais et comparé*, thèse CDMT, 1980, p 358

⁸⁶ *The cunard carrier Eleranta and Martha*, 1977 2 *Lloyd's Rep* 261, p 263

⁸⁷ *Granvias Oceanicas Armadora SA v Jibsen rading Co (The kavo peiratis)*, 1977, 2 *Lloydes Rep* 344

l'affréteur restera responsable des surestaries si l'armateur n'a pas pu exercer son *lien* sur la marchandise.

B. Cesser clause et port de chargement

144. Il est légitime de penser que l'affréteur pourra être délié de son obligation de payer des surestaries au port de déchargement puisqu'il n'est pas sur place et que le déchargement de la marchandise incombe au destinataire. Mais s'est posée la question de savoir si ces clauses s'appliquaient aux surestaries au port de chargement puisqu'elles affirment souvent que la clause est applicable dès le chargement de la marchandise.

145. La jurisprudence anglaise a répondu par l'affirmative.⁸⁸ Dans ces affaires, les chartes parties contenaient une *cesser clause* et le fréteur réclamait des surestaries à l'affréteur pour le retard causé au port de chargement. Les juges ont ainsi pu déclarer que le privilège sur la marchandise couvrait les surestaries au port de chargement comme au port de déchargement. L'affréteur fut donc exonéré de son obligation de paiement des surestaries en vertu de la *cesser clause*. Cette position a été réitérée en 1963.⁸⁹

146. En droit français en revanche, la *cesser clause* ne s'appliquera pas au port de déchargement. Une sentence arbitrale française a été rendue en sens.⁹⁰

III. Articulation du contrat de vente avec le contrat d'affrètement

147. Selon Raymond Achard, la réponse à la question de savoir à qui incombe le paiement des surestaries « *n'est pas toujours aisée car, en cette matière, le contrat de vente de la marchandise peut interférer avec les stipulations de la charte.*⁹¹ » Selon lui, la responsabilité du paiement des surestaries peut notamment interférer avec les incoterms prévus dans le contrat de vente.

148. S'il s'agit d'une vente CAF⁹², le vendeur est l'affréteur. Ce dernier est tenu d'assurer le transport jusqu'au port de destination. Donc l'affréteur paie les surestaries de chargement

⁸⁸ Voir notamment les affaires FRANCESCO V MASSEY 1873 et KISH V CORY 1875 en tant qu'arrêt de principe.

⁸⁹ FIDELITAS SHIPPING Co. LTD V. V/O EXPORTCHLEB 1963 *Lloyd's rep* 246

⁹⁰ Hansen c. Comptoir des phosphates d'Algérie et de Tunisie, DMF 1950 P. 294.

⁹¹ R. Achard, *Exploitation du navire – Affrètement au voyage – Staries et surestaries* jurisclasseur transport fascicule 1221§76

⁹² Cout – assurance – fret

mais il peut les refuser au déchargement car le destinataire doit s'occuper du déchargement.

149. S'il s'agit d'une vente FAB⁹³, l'acheteur est l'affréteur du navire, mais tous les frais de mise à bord du navire reviennent au vendeur. Selon Raymond Achard, dans une vente FAB, l'armateur voudra certainement que la charte prévoit que les surestaries au chargement devront être payées par le chargeur, le vendeur de la marchandise.

150. Dans une vente FAS⁹⁴, les frais de manutention de la marchandise et les frais de transport incombent à l'acheteur dans les deux bouts. L'acheteur est donc affréteur et sera débiteur des surestaries. Il en sera de même pour tous les autres termes (départs usine etc.) « *imputant à l'acheteur les frais et risques du transport en deçà de la mise à quai au port de charge.* »

151. Pour terminer, Raymond Achard indique que toutes les combinaisons sont possibles, il est possible de déroger à ces règles contractuellement.

152. En principe, l'affréteur est toujours responsable des surestaries. Mais, une *cesser clause* permet de faire transférer la responsabilité du paiement des surestaries de l'affréteur au destinataire à condition que celle-ci fasse naître un privilège au fréteur. Ce privilège doit pouvoir s'exercer librement. La *cesser clause* permet même de délier l'affréteur de la responsabilité des surestaries au port de chargement en droit anglais, ce qui ne semble pas être le cas en droit français. L'affréteur restera toujours responsable des surestaries s'il n'arrive pas à exercer son privilège, la plupart des *liens and cesser clauses* contenues dans les chartes parties stipulent que l'armateur pourra demander paiement des surestaries à l'affréteur s'il n'arrive pas à obtenir paiement en exerçant son privilège sur la marchandise au bout d'un certain délai qui est de 4 mois maximum au déchargement pour la charte partie *GENCON*. Comme l'indique Pierre Bonnassies,⁹⁵ le destinataire ou porteur du connaissement pourra être débiteur des surestaries que dans la mesure où une clause du connaissement le mentionne expressément. Il est également possible de faire transférer la

⁹³ Franco à bord

⁹⁴ Free Alongside Ship (FAS) ou Franco le long du navire en français

⁹⁵ *Traité de droit maritime* §813

responsabilité des surestaries au destinataire en fonction de l'incoterm choisi dans le contrat de vente.

Section 2. Paiement des surestaries et pluralité de destinataire

153. Selon Leila M'Hirssi⁹⁶, il peut arriver que la cargaison soit divisée en plusieurs lots appartenant à des destinataires différents. Il peut y avoir des retards dans le déchargement car certaines marchandises sont en haut de cale, d'autres en dessous donc certaines doivent être enlevées avant les autres et si une première personne a un peu de retard, le retard se retrouve pour toutes les marchandises et le navire entre en surestaries au port de déchargement. Elle distingue trois cas de pluralité de destinataire dans un affrètement au voyage : deux cas ne posent pas de difficultés pour les surestaries (I) mais un cas a pu poser des difficultés : le cas où il y a plusieurs connaissements se référant à la même charte partie (II).

I. Cas de pluralité de destinataires : aucune conséquence sur les surestaries

154. Il existe des cas d'affrètements au voyage où les destinataires sont multiples du fait de l'armateur (A) et des cas de destinataires multiples porteurs de connaissement ne renvoyant par à la charte partie (B).

A. Le cas des affrètements partiels

155. Dans cette situation, le fréteur va louer de la place sur son navire à plusieurs affréteurs. Il y aura autant de chartes parties qu'il y aura d'affréteurs. Aucun lien juridique ne lie les affréteurs entre eux. Il en est de même pour les destinataires, les chargeurs seront également différents. Pour chaque affréteur ou destinataire, les staries seront indépendantes. Les staries débutent à tour de rôle pour les cas où certaines marchandises doivent être déchargées avant les autres. Les surestaries seront donc attribuées à chacun des destinataires indépendamment des autres. Il n'y a donc aucune difficulté.

⁹⁶ L. M'Hirssi, *Staries et surestaries en droit anglais et comparé*, thèse, 1980, CDMT

B. Destinataires multiples et connaissements émis par l'affréteur sans référence à la charte partie

156. Dans cette situation, il y a plusieurs connaissements pour chaque destinataire mais une seule charte partie. Les connaissements ne font pas référence à la charte, il n'est donc pas possible de les opposer aux destinataires. Il n'existe pas de liens juridiques entre les différents porteurs des connaissements. La situation juridique est semblable à l'hypothèse d'un affrètement partiel où il y a autant de chartes que de destinataires car il s'agit de contrats distincts. Les destinataires en retard au port de destination auront des temps de planches distincts et chacun répondra de son propre retard.

II. Cas de pluralité de destinataires où les connaissements font référence à la charte

157. Selon Leila M'Hirssi, il s'agit d'un cas courant qui est source de difficultés. Dans cette situation, le navire est affrété en entier et l'affréteur charge les marchandises à destination de plusieurs réceptionnaires. Il délivre des connaissements émis en application et aux conditions de la charte partie. Cela se fait souvent au travers de la clause « *all other conditions as per charter-party*⁹⁷ » insérée dans le connaissement.

158. La charte va stipuler un délai unique pour le déchargement qui sera le même pour chaque destinataire. C'est ici que des complications peuvent arriver car il suffit que le destinataire ayant sa marchandise en sommet de cale soit en retard pour que toutes les autres marchandises se retrouvent bloquées. Comme le dit Leila M'Hirssi, « *la lenteur ou la négligence de certains va retomber sur les autres*⁹⁸. »

159. La jurisprudence anglaise a décidé que l'armateur pouvait réclamer de chaque porteur du connaissement la totalité des surestaries. Des jurisprudences anglaises indiquent que le retard est causé par tous et ont ainsi multiplié le taux de surestaries de la charte partie par le nombre de destinataires. L'armateur se voit donc attribuer un bénéfice énorme !

160. Leila M'Hirssi explique que dans l'affaire *Porteus v. Watney* de 1878, des connaissements ont été délivrés à plusieurs destinataires pour une cargaison de blé. Le

⁹⁷ Traduction libre « Toutes autres conditions se retrouvent dans la charte-partie »

⁹⁸ Thèse précitée page 380

déchargement de la marchandise du défendeur a été retardé du fait de retard dans le déchargement de marchandises placés au-dessus des siennes dans le navire. Le défendeur a été jugé responsable de la totalité des surestaries sauf s'il arrivait à prouver la faute de l'armateur. Cette règle s'applique en raison de la règle du *fixed time* où quand un réceptionnaire accepte un délai de déchargement déterminé, il doit s'engager à le respecter strictement à moins d'une faute de l'armateur. Le juge ayant rendu cette décision a également indiqué que malgré le paiement de la totalité des surestaries par un des réceptionnaires, l'armateur peut assigner les autres réceptionnaires pour le paiement de la même indemnité.

161. Il s'agit donc d'une décision protégeant uniquement les armateurs et qui leur permet un enrichissement, ce qui est contraire aux « *règles les plus élémentaire de l'équité* » explique Leila M'Hirssi.⁹⁹ Il est donc inéquitable de condamner un seul destinataire pour la totalité des surestaries surtout s'il n'en est pas responsable et encore plus inéquitable de permettre à l'armateur d'assigner tous les autres destinataires au paiement de la même somme car « *le cumul des surestaries est sans rapport avec le perte encourue par l'immobilisation*¹⁰⁰ » du navire.

162. Leila M'Hirssi explique toutefois que cette solution choquante d'assigner chacun des destinataires pour le paiement total des surestaries n'est pas fréquemment utilisé par les armateurs. Cela réduirait en effet les chances de pouvoir entretenir des relations commerciales dans le futur.

163. Le droit français et généralement le droit des pays latins semble plus « raisonnable » sur cette question. Le droit français reconnaît que les porteurs des connaissances sont tous responsables des surestaries. Le cumul des demandes de paiement des surestaries n'est pas admis. L'armateur ne peut demander qu'une seule fois le paiement des surestaries et celui qui paiera le tout aura un recours contre les autres destinataires.

164. La Cour d'appel de Rouen, dans un arrêt du 30 juillet 1912¹⁰¹ indique chacun des destinataires « *est bien obligé envers le capitaine au paiement de la totalité des surestaries*

⁹⁹ Thèse précitée page 384

¹⁰⁰ Thèse précitée page 385

¹⁰¹ Voir thèse précitée page 386

à cause de l'indivisibilité résultant (...) de l'intention des parties qui ont conclu le contrat unique d'affrètement. »

165. Leila M'Hirssi¹⁰² explique que cette indivisibilité a pour conséquence qu'il ne peut exister une pluralité de dettes séparées. Ce qui signifie que l'armateur ne peut plus assigner en paiement les autres réceptionnaires à partir du moment où un d'entre eux a déjà payé l'intégralité de surestaries.

166. En cas de pluralité de destinataires, la situation où chaque connaissance dépend d'une charte partie différentes ne pose pas de problème particulier. Il en est de même dans le cas où des connaissances ne renvoient pas à la charte partie. Mais en revanche, il peut y avoir des difficultés si tous les connaissances renvoient à la même charte partie qui dispose d'un temps fixe de jours de planche pour le déchargement de la cargaison. En effet, des surestaries peuvent être dues par tous dans le cas où il seul réceptionnaire serait en retard. C'est le cas pour le réceptionnaire ayant ses marchandises en haut de cale bloquant ainsi les autres marchandises au fond du navire. Le droit anglais paraît choquant quant aux solutions car seulement un seul des réceptionnaires sera condamné au paiement des surestaries. Le fréteur a même la possibilité d'assigner tous les autres réceptionnaires pour le même paiement instaurant ainsi un cumul des surestaries et enrichissant l'armateur. Cette dernière possibilité est cependant peu fréquemment utilisée par les affréteurs. Le droit français en revanche, admet la solidarité des réceptionnaires, ce qui paraît être la solution la plus équitable. Celui qui paiera le tout aura une action contre les autres. Le cumul des surestaries n'est heureusement pas admis en droit français et plus globalement dans tous les pays latins.

¹⁰² Thèse précitée page 387

Chapitre 2. Contrat de transport et paiement des surestaries

167. Comme dans les surestaries du contrat d'affrètement au voyage, les surestaries de conteneur renvoient à la notion de retard. Le retard quant à la restitution des conteneurs. Si on suit la même logique que dans les contrats d'affrètements, en cas de faute du transporteur, il n'y aurait pas de surestaries à payer. Le paiement des surestaries de conteneurs est imputable au chargeur ou au destinataire (Section 1). Cependant, il ne faut pas oublier le cas particulier du commissionnaire de transport, ce dernier se retrouvant parfois dans l'obligation de payer des sommes très importantes en guise de surestaries (Section 2).

168. Avant de s'intéresser à qui incombe le paiement des surestaries de conteneurs, il conviendra de remarquer que comme pour les surestaries en droit de l'affrètement, les surestaries de conteneurs ne peuvent pas être réclamées en cas de faute ou de retard du fait du transporteur. C'est ce qu'a jugé la Cour de cassation dans un arrêt du 6 juin 2000, navire *Red Sea Entreprises*.¹⁰³ En l'espèce, un transporteur maritime ayant acheminé des conteneurs avait assigné le destinataire des conteneurs en paiement des surestaries. Le transporteur invoquait le retard du destinataire à prendre livraison. Cette demande fut rejetée car le transporteur maritime avait été dans l'incapacité de livrer la marchandise en raison d'une grève des dockers au port du Havre. Autrement dit, le transporteur avait bloqué les conteneurs au port et n'avait pas pu les livrer au destinataire. Les conteneurs ont pu être livrés une fois qu'une ordonnance de référé enjoigne au transporteur de le faire. Rappelons que les surestaries courent après la livraison de la marchandise. La Cour a considéré que le destinataire ne pouvait être débiteur de surestaries alors que les conteneurs avaient été bloqués par le transporteur en raison d'une grève. Le destinataire n'avait pas manqué à son obligation de réception de la marchandise, il ne pouvait donc pas être débiteur de ces sommes.

169. Mais, une question se pose : S'agissait-il vraiment de surestaries de conteneurs ? Dans cette espèce, le transporteur demandait le paiement des surestaries de conteneurs au destinataire, mais comme nous l'avons déjà dit, les surestaries commencent à courir une fois la livraison de la marchandise effectuée. Or, il n'y a pas eu de livraison, il s'agissait

¹⁰³ Cass. Com. 6 juin 2000 CMA c/ Transport Aubry n°97-22.546 BTL N°2852 19 juin 2000

donc plutôt des sommes dues au titre de l'immobilisation dans le port. Cette immobilisation a été nommée surestaries à tort par la Cour de cassation et par le transporteur. Nous remarquerons plus tard que l'immobilisation des conteneurs dans un port sont souvent mises « dans le même sac » que les surestaries de conteneurs.

Section 1. Le paiement des surestaries est imputable aux parties contractantes du contrat de transport

170. Si on raisonne par analogie avec les surestaries du contrat d'affrètement au voyage, les surestaries de conteneurs devraient être imputables aux parties contractantes du contrat de transport. Dans un connaissement, les parties contractantes sont le chargeur, qui est le plus souvent l'expéditeur de la marchandise et le destinataire. Ce serait donc eux les débiteurs des surestaries. Les compagnies maritimes semblent approuver ce raisonnement, en désignant ces parties comme « *Merchant*¹⁰⁴ » dans leurs conditions générales.

171. La plupart des conditions générales des transporteurs maritimes¹⁰⁵ utilisent la notion de « *Merchant* » pour désigner le débiteur des surestaries. A titre d'exemple, le transporteur maritime marseillais CMA-CGM stipule dans les conditions générales du connaissement¹⁰⁶:

Clause 1 – « *Marchand : désigne le Chargeur, le Porteur du titre, le Destinataire, le Réceptionnaire des Marchandises, toute Personne propriétaire ou ayant-droit à la Marchandise en qualité de destinataire ou d'endossataire de ce connaissement et quiconque agissant pour leur compte. »*

Clause 27 – 6 « *Le Marchand sera responsable de restituer le Conteneur vide, nettoyé, au lieu désigné et dans les 60 jours suivant la livraison, faute de quoi le Transporteur pourra considérer le Conteneur comme perdu. Le Marchand devra alors indemniser le Transporteur de toute dépense ou perte de quelque nature que ce soit, incluant notamment la valeur marché du Conteneur ou le cas échéant toute somme payable par le Transporteur au loueur. Le Transporteur est en droit de recevoir un dépôt de la part du Marchand lors de la livraison du*

¹⁰⁴ Traduction libre du « marchand »

¹⁰⁵ C'est le cas des armateurs de ligne régulière tel que MSC, Maersk ou encore de One. Les CCV sont consultables sur le site internet de la compagnie.

¹⁰⁶ Voir annexe 1 – Conditions générales de vente de la compagnie maritime CMA CGM

Conteneur. Cette garantie couvrira de toutes sommes due au Transporteur, notamment le Fret, les surestaries de conteneur et l'indemnité visée plus haut et pourra être conservée par le Transporteur en tout ou partie. En aucun cas cette garantie ne sera génératrice d'intérêts légaux ou conventionnels. »

172. Mais comment savoir qui est le réel débiteur ? Il convient de s'intéresser aux situations de chacune de parties. Autrement dit : à la situation du chargeur (I) puis à la situation du destinataire, réceptionnaire de marchandises (II). La solution différera selon le cas d'espèce.

I. Surestaries et chargeur

173. En raisonnant encore une fois par analogie avec le contrat d'affrètement au voyage, on pourrait penser que le contrat de vente de marchandise peut jouer un rôle avec le paiement des surestaries de conteneurs (A). On peut également se demander si le chargeur initial est toujours responsable des surestaries en cas de changement de chargeur après la livraison de la marchandise. (B)

A. Contrat de vente et surestaries

174. La Cour d'appel d'Aix en Provence, en date du 26 mars 2016¹⁰⁷ a rendu un arrêt intéressant sur le paiement des surestaries et le contrat de vente de marchandise. En l'espèce, une société belge avait envoyé des pommes de terre à Casablanca sous l'incoterm EXW¹⁰⁸. Deux connaissements ont été émis : un pour 6 conteneurs l'autre pour 4 conteneurs. Arrivé à destination, les 4 conteneurs du deuxième connaissement ont été bloqués puis détruits par les autorités sanitaires en raison d'une maladie sur ces féculents. Les autres conteneurs sont repartis à Anvers sur demande de l'acheteur marocain. Le transporteur a assigné le vendeur et le destinataire de la marchandise en paiement des frais des surestaries à l'aller et au retour. Le tribunal de commerce de Marseille a condamné solidairement le vendeur et l'acheteur au paiement des surestaries.

¹⁰⁷ CA Aix-en-Provence, 26 mars 2015, RG no 13/02613, Sté Desde-Selection c/ CMA-CGM et a. BTL n°3548, 20 avril 2015

¹⁰⁸ EXW signifie exworks c'est-à-dire « à la sortie d'usine ». Le vendeur de la marchandise met à disposition ses marchandises au vendeur à la sortie de l'usine. L'acheteur assume donc les frais de transport, de douane et les risque du transport jusqu'au port de destination. Cet incoterm n'engage pas le vendeur puisque c'est à l'acheteur de supporter les couts et frais liés au transport.

175. La société belge a interjeté appel de cette décision au nom de l'incoterm EXW. Elle estimait ne pas être débitrice des surestaries en vertu de ce terme puisque les frais afférents au transport sont à la charge du destinataire. Rappelons que les surestaries sont accessoires du transport, l'accessoire suivant le principal, les surestaries seraient donc imputables au destinataire, acheteur de la marchandise.
176. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence s'est rattachée à la notion de Marchant, mentionné dans le connaissement, indiquant que le destinataire comme le vendeur peuvent être débiteur des surestaries. Elle indique également « *qu'il existe une indépendance du contrat de vente par rapport au contrat de transport maritime, ce qui signifie que le transporteur peut réclamer le paiement des frais annexes à ce contrat à l'une quelconque des parties à son connaissement qui a la qualité de <Marchand> (article 1 et 26 de ce contrat, et sa clause additionnelle 202). La société DESDE SELECTION, qui figure sur les 2 connaissements du 20 janvier 2010 en qualité de chargeur, et sur le 3ème connaissement du 20 février suivant comme destinataire et notify party, n'est donc pas fondée à invoquer le caractère <ex works> des ventes des 19 et 26 janvier précédents pour prétendre échapper à sa qualité de débiteur de ces frais.* »
177. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a donc confirmé le jugement du tribunal de commerce de Marseille en remplaçant la condamnation solidaire par une condamnation *in solidum*.
178. En vertu de l'indépendance entre contrat de vente et le contrat de transport, le chargeur n'est donc pas fondé à utiliser sa qualité de vendeur EXW pour échapper au paiement des surestaries. Cette solution n'a pas été confirmée par la Cour de cassation. Il semble en revanche qu'il soit possible, pour les surestaries de navire d'avoir recours aux incoterms pour savoir à quelle partie revient la responsabilité des surestaries.
179. Dans une autre espèce relative au paiement des surestaries, on s'est demandé si le chargeur initial était toujours débiteur des surestaries alors qu'un nouveau chargeur avait été désigné dans le connaissement.

B. Surestaries et changement de chargeur initial

180. Dans un arrêt du 9 juillet 2009¹⁰⁹, la Cour de cassation reconnaît au transporteur le droit d'agir contre le chargeur au connaissement.
181. En l'espèce, un transporteur maritime avait émis un connaissement pour l'expédition de trois conteneurs du port de Marseille à destination du port d'Alger. Une fois arrivée à Alger, la marchandise déchargée est restée en souffrance dans le port faute d'avoir été retirée. Le chargeur au connaissement a demandé au transporteur maritime d'émettre un nouveau connaissement changeant le destinataire et le chargeur. Le transporteur a donc émis un nouveau connaissement mais malgré ce changement de chargeur et de destinataire, la marchandise n'a pas été retirée par le nouveau destinataire.
182. Le transporteur maritime a donc assigné en paiement des surestaries le chargeur initial. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence et la Cour de cassation ont refusé au transporteur un droit d'action envers le chargeur initial car *« la société Tarros (le transporteur), en émettant un second connaissement substituant un nouveau chargeur à la société SCTI (le chargeur initial) avec toutes les conséquences juridiques qui y sont attachées, avait accepté que s'opère une novation par changement de débiteur concernant les obligations du chargeur initial et notamment celle de restituer les conteneurs ou de payer le coût de leur immobilisation prolongée et par conséquent que la SCTI soit déchargée de ces obligations »*
183. En d'autres termes, la Cour de cassation admet que le transporteur ait un recours contre le chargeur pour le paiement des surestaries, mais uniquement envers le chargeur concerné. En émettant un nouveau connaissement mentionnant un nouveau chargeur, le chargeur initial n'était plus tenu au paiement des surestaries.
184. Le chargeur initial avait donc décidé de sortir du champ contractuel du connaissement pour ne plus être débiteur des surestaries. Ce faisant, il ne rentrait également donc plus dans la notion de marchand, ce que la Cour de cassation a validé.

¹⁰⁹ Cass com 7 juillet 2009 n° 08-17.375 Sté Tarros international Spa c/ Société Courtage et transit international DMF 714 1^{er} mai 2010 obs Pierre-Jean BORDAHANDY

185. Le chargeur ne peut pas utiliser le contrat de vente de marchandise pour s'exonérer du paiement des surestaries, en revanche, il peut essayer de sortir du connaissement et donc de la notion de Marchant pour ne plus en être débiteur.

II. Surestaries et destinataire

186. Le destinataire de la marchandise peut également être reconnu débiteur des surestaries car il a une obligation de retirer la marchandise (A) mais également quand le droit de rétention du transporteur maritime a été retardé par le destinataire (B).

A. Surestaries et obligation de retrait de la marchandise du destinataire

187. Dans un arrêt de la Cour de cassation rendu le 17 novembre 2009, navire *Monte Rosa*¹¹⁰ le destinataire a été jugé débiteur des surestaries. Le connaissement contenait la mention CY¹¹¹ c'est-à-dire que la livraison a été réalisée par le dépôt de la marchandise dans une zone portuaire réservée à cet effet et un avis a été donné au destinataire d'en prendre livraison. La livraison est donc bien intervenue et le destinataire a refusé d'en prendre livraison, malgré son invitation à le faire. La Cour a donc jugé que lui revenait de supporter l'ensemble des frais exposés postérieurs aux opérations de déchargements, ce qui suppose donc les surestaries. Selon la Cour, l'obligation du destinataire de la marchandise a une obligation de retirer la marchandise, cette obligation faisant partie de l'économie même du contrat de transport. D'autant plus que son refus de retirer la marchandise était justifié.

B. Surestaries et droit de rétention du transporteur

188. Dans un arrêt du 13 mars 2014¹¹², la Cour de cassation reconnaît un droit d'action du transporteur contre le destinataire de la marchandise.

189. Une société française avait commandé du bois à deux sociétés chinoises. La marchandise a été transportée de Chine jusqu'en France par deux compagnies maritimes. Les conteneurs ont été immobilisés à l'arrivée au port de déchargement car l'acheteur français n'avait pas payé le solde de sa commande. Les transporteurs ont voulu

¹¹⁰ Cass com 17 novembre 2009 DMF 2010 PAGE 2019 ;

¹¹¹ Conteneur Yard

¹¹² Cass com 13 mai 2014 DMF 2014 p613 obs Julien Lecat

immobiliser les conteneurs le temps que le litige entre le vendeur et l'acheteur soit résolu. Entre temps, l'acheteur français se retrouvait en liquidation judiciaire. Les transporteurs ont donc déclaré leurs créances au passif de la société française. Le litige entre l'acheteur et le vendeur ne se résolvant pas, les transporteurs décident de faire vendre judiciairement les marchandises pour se faire payer sur le prix car la créance de surestaries a presque doublé. Le liquidateur de la société française a refusé de payer le montant des surestaries au motif que le transporteur avait exercé son droit de rétention trop tardivement de manière à faire délibérément augmenter le taux des surestaries. Le transporteur a donc assigné la société française en justice afin de se faire payer la créance de surestaries. Le tribunal de commerce de Marseille et la Cour d'appel d'Aix-en-Provence condamnent la société française au paiement aux motifs que le transporteur ne peut pas être responsable d'un échec commercial car seule la société française est responsable des frais de surestaries puisqu'elle n'a pas payé le solde de sa commande. La Cour de cassation indique que le transporteur n'a pas exercé son droit de rétention de mauvaise foi puisqu'il y avait un litige. Il ne commet donc pas de faute à exercer son privilège tardivement en attendant la solution du litige. Cependant, la Cour de cassation retient uniquement le montant de la créance déclarée au début. La Cour ne tiendra pas compte du fait que le montant de la créance est doublé. Autrement dit, le liquidateur paiera uniquement le montant des surestaries sur la base déclarée initialement par le transporteur.

190. Le transporteur qui a exercé son droit de rétention peut donc agir contre le destinataire pour le paiement des surestaries si la mise en œuvre de cette sureté a été retardée par la faute de ce destinataire. On pourrait cependant imaginer que la Cour aurait pu prendre en compte la singularité des surestaries car le montant est fixé définitivement le jour où elles seront payées. En déclarant sa créance, le transporteur ne pouvait pas savoir quand elles allaient s'arrêter et il se retrouve donc à payer une partie des surestaries alors qu'il n'en est pas responsable.

191. Comme le mentionne Louis Chrysos Bobongo, le débiteur des surestaries devrait donc être celui dont le fait est à l'origine de l'immobilisation prolongée des conteneurs, ce qui serait en adéquation avec la nature juridique des surestaries de conteneurs. Les surestaries étant le manquement à une obligation contractuelle, il appartient logiquement à l'auteur du manquement d'en supporter le coût. Celui qui n'exécute pas ou mal son obligation contractuelle doit être condamné à réparer le préjudice causé par son manquement. Il s'agit

de l'article 1231-1 du Code civil, qui est un principe phare du droit civil et plus précisément de la responsabilité contractuelle.

Section 2. Le cas particulier du commissionnaire de transport

192. La Cour de cassation¹¹³ a défini la commission de transport comme étant la « *convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout* »

193. Comme le commissionnaire de transport organise le transport sous son nom et sous sa responsabilité, il est inscrit comme chargeur au connaissement (I), il est donc possible qu'il se retrouve être le débiteur des surestaries car le transporteur n'a de contact qu'avec lui. Mais des solutions existent pour éviter sa condamnation en paiement (II).

I. Le commissionnaire débiteur des surestaries

194. Cette solution a été affirmée par la Cour d'Appel de Saint Denis de la Réunion en 2018.¹¹⁴ En l'espèce, le transporteur maritime était créancier des frais de surestaries. Ce dernier a assigné le commissionnaire de transport en paiement. Le commissionnaire a été condamné en première instance et en appel. La Cour indique que le commissionnaire était porté comme chargeur au connaissement, ce qui prouvait qu'il avait conclu le contrat en son nom. La Cour juge donc que c'est au commissionnaire qu'il revient de payer des frais de surestaries sauf à prouver que le retard était dû à la faute du transporteur.

195. Le commissionnaire rentre dans la notion de *merchant*, puisqu'il est désigné comme chargeur au connaissement. Il est donc tout à fait plausible qu'il doive être le débiteur des surestaries. Cependant, cela reste critiquable puisqu'il ne fait qu'organiser le transport

¹¹³ Cass. com., 16 févr. 1988, no 86-18.309, Bull. civ. IV, no 75, p. 52, BT 1988, p. 491 ; Cass. com., 6 févr. 1990, no 88-15.495, *Lamyline*

¹¹⁴ CA Saint-Denis de la Réunion, 14 nov. 2018, no 17/00545, SNT Azelie c/ CMA-CGM, *BTL* 2018, no 3716, p. 70

malheureusement en son nom, ce qui le rend obligé envers le transporteur. Le commissionnaire n'a pas la maîtrise des actions du chargeur réel ou du destinataire. Le commissionnaire ne choisit pas non plus le destinataire, il ne peut pas lui imposer de retirer la marchandise.

196. Il est cependant logique que le transporteur maritime préfère assigner directement le commissionnaire de transport plutôt que le destinataire. Le commissionnaire de transport est le client du transporteur maritime. Il sait que celui-ci sera forcément plus solvable qu'un destinataire dont il ne connaît pas la situation financière, d'autant plus que dans certains pays, il peut être assez compliqué d'engager une action contre un destinataire qu'on connaît mal voir pas du tout. C'est une question de simplicité pour le transporteur. Ce n'est cependant pas très commercial car on imagine qu'après une action en paiement de surestaries pouvant s'élever à plusieurs dizaines de milliers d'euros, le commissionnaire choisira un autre transporteur pour organiser les opérations de transport de ses clients.

197. Les transporteurs maritimes ont conscience de cela et c'est la raison pour laquelle il y a très peu de décisions concernant les surestaries de conteneurs. Avant d'assigner le commissionnaire de transport, les compagnies maritimes essaient de négocier amiablement avec les commissionnaires afin de pouvoir garder des relations commerciales.

198. Comme l'indique le Professeur Gaël Piette¹¹⁵ « *l'article 8.3 du contrat-type de commission de transport énonce qu'en cas d'empêchement à la livraison (absence du destinataire, inaccessibilité du lieu de livraison, refus par le destinataire de prendre livraison, etc.), tous les frais supplémentaires engagés pour le compte de la marchandise restent à la charge du donneur d'ordre, sauf en cas de faute du commissionnaire de transport ou de son substitué. Ainsi, le commissionnaire est obligé à la dette, mais n'y contribue pas, puisqu'il peut en demander remboursement au commettant.* »

¹¹⁵G. Piette, « La délicate situation d'un commissionnaire de transport poursuivi par le transporteur » obs sous CA Rennes 26 avril 2016 n°15/09969 Navire CMACGM Andromeda

199. Le commissionnaire de transport a néanmoins des solutions à sa disposition pour éviter le paiement des surestaries.

II. Les recours à disposition du commissionnaire de transport débiteur des surestaries

200. Pour éviter de payer des surestaries de conteneurs, le commissionnaire de transport peut se retourner contre le chargeur (A) mais également prendre des suretés en cas de défaillance de celui-ci (B).

A. Le recours du commissionnaire de transport contre le chargeur réel

201. Dans un arrêt en date du 21 mai 2015, la Cour d'appel de Rouen¹¹⁶ précise le recours du commissionnaire de transport contre le chargeur.

202. En l'espèce, une société française a vendu des réservoirs hydrauliques à une société iraquienne. La société française a confié l'organisation du transport du port du Havre au port de Umm Qasr en Irak à un commissionnaire de transport. Le transporteur maritime a livré les conteneurs contenant les réservoirs au port de destination, sans réserve. Le destinataire n'a cependant jamais pris réception des marchandises. Le transporteur maritime a envoyé deux mises en demeure de retirer la marchandise au commissionnaire de transport. Le transporteur maritime a assigné le commissionnaire de transport et le chargeur en paiement des surestaries. Le commissionnaire de transport a appelé en garantie le vendeur. Toutes ces procédures ont été jointes. En première instance, le commissionnaire de transport et le vendeur ont été condamnés solidairement. En appel, la Cour d'appel condamne seulement le commissionnaire et le fait bénéficier de son appel en garantie.

203. Maître Jacques Bonnaud commente cet arrêt¹¹⁷ et revient précisément sur la responsabilité du commissionnaire de transport puis du chargeur réel, le vendeur, donneur d'ordre du commissionnaire.

¹¹⁶ COUR D'APPEL DE ROUEN (Ch. civ. et com.) - 21 MAI 2015 > Navire MSC Fado No 14-02942 DMF N°776 1^{er} janvier 2016 obs Jacques Bonnaud

¹¹⁷ CA Rouen (Ch. civ. et com.) - 21 MAI 2015, Navire MSC Fado No 14-02942, DMF N°776 1^{er} janvier 2016 obs J. Bonnaud

204. Selon lui, il n'y a pas de doute sur la responsabilité du commissionnaire de transport puisqu'il a conclu le contrat de transport au nom et pour le compte de son client. Cependant, il critique le raisonnement de la Cour fondé sur l'article L. 132-6 du Code de commerce pour condamner le commissionnaire. Ce texte indique que « *le commissionnaire est garant du fait des commissionnaires intermédiaires* » Or, en l'espèce, il ne s'agit pas d'un commissionnaire intermédiaire mais d'un transporteur substitué et la jurisprudence l'a assimilé à un commissionnaire intermédiaire. De plus, il ajoute que « *ce texte est fait pour permettre l'action du commettant contre le commissionnaire principal par suite d'une défaillance d'un de ses substitués et pas pour justifier l'action du transporteur substitué contre le commissionnaire principal. De plus, la responsabilité de plein droit du commissionnaire de transport concerne les avaries et manquants ainsi que le retard, elle ne concerne pas les frais d'immobilisation dus par les conteneurs à destination.* » La Cour commet donc une erreur dans la qualification, mais la solution semble juste.

205. Concernant la responsabilité du chargeur, il approuve la solution de la Cour d'appel indiquant que le transporteur maritime n'a pas d'action directe contre le chargeur réel puisqu'il n'est pas inscrit au connaissement. Donc l'action du transporteur maritime contre le vendeur, chargeur réel est bien irrecevable. La Cour valide également l'appel en garantie du commissionnaire de transport contre le vendeur, ce qui est approuvé par Jacques Bonnaud et par la Cour d'appel. En effet, le contrat type de commission de transport régissant les relations contractuelles entre le commissionnaire de transport et le vendeur indique que le vendeur doit supporter les frais du et engagés pour le compte de la marchandise. La cour indique que le chargeur support le prix du fret et ses accessoires, les surestaries étant un accessoire du fret, elles doivent être supportées par le chargeur.

206. Le commissionnaire de transport peut donc appeler en garantie le chargeur réel en cas d'assignation du transporteur maritime en paiement de surestaries. Mais, le transporteur maritime ne dispose pas d'action directe envers le vendeur. Il devra assigner le commissionnaire qui se retournera ensuite contre le chargeur réel de la marchandise.

B. Les suretés à disposition du commissionnaire en cas de défaillance du chargeur

207. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Rennes en date du 26 avril 2016¹¹⁸, la Cour indique que la créance du commissionnaire à l'endroit du chargeur, donneur d'ordre, au titre des surestaries est fondée en son principe.

208. Les faits étaient similaires à l'arrêt précité : il s'agissait d'un défaut de retrait de la marchandise par le destinataire. Le transporteur maritime avait assigné le commissionnaire et le chargeur réel de la marchandise. Le commissionnaire avait appelé en garantie le chargeur réel. A la différence que le chargeur réel avait de grosses difficultés financières et que le commissionnaire de transport aurait certainement du mal à se faire rembourser les frais de surestaries.

209. Le Professeur Gaël Piette¹¹⁹ a commenté cet arrêt et indique quels sont les recours possibles du commissionnaire de transport au niveau des suretés. En l'espèce, la créance de surestaries était de plus de 140 000 euros. Le commissionnaire de transport avait appelé en garantie le chargeur réel mais sachant qu'il souffrait de difficultés financières, il avait demandé l'autorisation d'inscrire un nantissement sur le fonds de commerce du chargeur réel. Cette inscription a été refusée en première instance mais autorisée par la Cour d'appel qui estime qu'il y a une créance fondée en son principe (celle des surestaries) et donc le recouvrement paraît difficile (la mauvaise situation financière du chargeur ne faisait aucun doute : défaut de publication des comptes annuels, pertes régulières, réduction du capital social, etc). Le Professeur Gaël Piette valide cet arrêt et indique surtout qu'il permet « *de mettre en lumière les difficultés auxquelles peuvent parfois être confrontés les commissionnaires de transport.* »

210. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, le commissionnaire peut donc se retrouver débiteur des surestaries pour des faits de son client ou encore pire du destinataire avec lequel il n'a souvent aucune relation. Comme nous l'avons déjà remarqué, le commissionnaire peut se retourner contre le chargeur mais ce dernier doit être solvable ce qui n'était pas le cas dans l'arrêt commenté par le Professeur Piette.

¹¹⁸ Cour d'appel de Rennes - 26 avril 2016 > Navire CMA CGM Andromeda No 15-09969

¹¹⁹ G. Piette, « La délicate situation d'un commissionnaire de transport poursuivi par le transporteur » DMF N°782, 1^{er} juillet 2016

211. Le Professeur le dit assez clairement : le commissionnaire dispose de garanties assez faibles dans cette situation. Il y a le privilège de l'article L. 132-2 du Code de commerce, cette sureté garantie les paiements des créances de commission par le chargeur réel et non des frais d'immobilisation et de destruction des conteneurs demandés par le transporteur maritime. Le privilège n'était donc pas invocable en ce cas.
212. Le commissionnaire a choisi l'inscription d'un nantissement du fonds de commerce du chargeur, ce n'est pas non plus la solution à envisager puisque si le chargeur a de réelles difficultés financières, le fonds de commerce n'aura certainement pas une valeur très importante. Et on ignore si cette somme aurait pu couvrir les 140 000 euros de frais de surestaries.
213. Le commissionnaire n'avait pas tellement le choix, il ne pouvait que constituer des suretés judiciaires. Comme l'indique Gaël Piette, « *il serait surprenant que le commettant accepte à ce moment précis de constituer une sureté conventionnelle au profit du commissionnaire.* » Le commissionnaire pourrait également prendre une hypothèque judiciaire conservatoire, mais cela suppose « *que le chargeur soit propriétaire d'un immeuble qui ne soit pas déjà trop lourdement grevé.* »
214. Le Professeur Gaël Piette recommande donc aux commissionnaires de transport, dans la mesure du possible de prendre des suretés dès la conclusion du contrat de commission. Il serait judicieux de prendre une sureté conventionnelle dès la conclusion du contrat. Concernant les suretés réelles, elles ne seront envisageables que si le commettant est propriétaire de biens ou d'immeubles libre à grever d'un gage ou d'un nantissement. Il faut également que ces biens soient de valeur suffisante pour garantir une éventuelle créance de surestaries. Les suretés réelles ne sont donc pas tellement adaptées au contrat de commission de transport.
215. La solution à privilégier selon le Professeur serait de prendre une sureté personnelle sous la forme d'une garantie bancaire qui serait conclue au moment de la conclusion du contrat. Le commissionnaire n'aurait qu'à appeler cette garantie dès qu'il se retrouvera à payer des frais de surestaries. Le transporteur pourra tout de même agir contre le commissionnaire de transport, mais ce dernier se retournera contre le chargeur réel « *ainsi que l'y invite*

l'article 8.3 du contrat-type de commission de transport. Mais ce recours, contrairement à l'hypothèse de l'arrêt commenté, serait garanti par une sûreté efficace ».

216. Le commissionnaire de transport peut donc être débiteur des surestaries mais ce dernier a toujours un recours contre le chargeur réel de la marchandise. En cas de défaillance du chargeur, le commissionnaire pourra prendre des suretés afin d'être garanti d'être payé. Pour que ces garanties soient les plus efficaces possibles, il conviendrait de la prendre dès la conclusion du contrat, par simple précaution pour éviter les problèmes rencontrés dans le cas d'espèce présentés ci-dessus.

PARTIE II. LES SURESTARIES : UNE CHARGE FINANCIÈRE CONTESTÉE

217. Les surestaries sont des charges financières contestées pour plusieurs raisons. Il conviendra dans un premier temps d'analyser les conséquences que peuvent avoir les surestaries (Titre 1) et dans un second temps, d'analyser les solutions existantes pour éviter le paiement de cette charge financière (Titre 2).

TITRE 1. LES SURESTARIES : UNE CHARGE AYANT DES RÉPERCUSSIONS

218. Les surestaries sont des charges financières provoquant de nombreuses conséquences, on peut penser notamment à des conséquences logistiques via la congestion portuaire, ce problème concerne à plus forte raison les pays africains en raison d'un manque de développement (Chapitre 1). Mais les surestaries ont également des conséquences importantes sur le débiteur car les coûts financiers peuvent être extrêmement importants et que la vente de la marchandise pour payer le prix de la créance de surestaries n'est pas forcément la solution à privilégier (Chapitre 2).

Chapitre 1. La congestion portuaire en Afrique

219. La congestion portuaire est l'encombrement d'un port. Ce dernier peut être encombré par le fait d'un trop grand nombre de navire voulant entrer au port, ce qui provoquera du retard et fera nécessairement grimper la facture des surestaries de navires (Section 1). La congestion portuaire provoque des surestaries mais les surestaries peuvent également provoquer de la congestion portuaire notamment quand il y a un trop grand nombre de conteneurs laissés en souffrance dans un port (Section 2). Les problèmes de congestion portuaires ont surtout lieu dans les pays d'Afrique de l'Ouest.

Section 1. Surestaries et congestion portuaire des navires : un problème majeur en Afrique de l'Ouest

220. La congestion portuaire et les surestaries sont liées. Il convient donc d'analyser l'état de la congestion en Afrique de l'Ouest (I) pour ensuite s'intéresser aux investissements faits par ces pays pour éviter la congestion portuaire et donc les surestaries (II).

I. Analyse de la congestion portuaire en Afrique de l'Ouest

221. La congestion portuaire est un réel problème en Afrique de l'Ouest. Selon le Capitaine Madamou Sow¹²⁰, « *les pays africains perdent des milliards de dollars à cause de la mauvaise gestion des ports.* » Selon lui, des études, notamment celles de la Banque mondiale, indiquent que le temps d'immobilisation excessif des navires dans les ports africains fait grimper le coût des surestaries de navires. A titre d'exemple, deux millions de dollars de surestaries auraient été générées au Maroc en 2013 (surestaries de navire et de conteneurs).

222. En 2014, A Douala, au Cameroun, le temps moyen d'attente des navires se situait entre 18 et 20 jours, « *sans parler de la durée de séjour des navires une fois à quai* » indique le Capitaine. À un certain moment, les armements ont du même boycotter le port de Douala. En Afrique de l'Ouest, les nombres de quai est certes limité, mais ce n'est pas la seule raison de la congestion portuaire. Selon Monsieur Sow, la congestion portuaire est liée à la mauvaise gestion des accès au port, mais aussi du fait que certains ports africains se

¹²⁰ Capitaine M. SOW – « Congestion portuaire : comment l'Afrique se saborde » – Financial Afrique 23 octobre 2014 - <https://www.financialafrik.com/2014/10/23/congestion-portuaire-lafrique-se-saborde/>

trouvent en plein centre-ville, ce qui est le cas du port de Casablanca, Conakry ou encore Dakar « *avec un parc camion de déchargement limité et une fluidité des rotations entravée par la densité du trafic urbain.* »

223. Il indique ensuite que rien n'est mis en place dans ces pays pour faciliter les choses : les dossiers d'importation sont systématiquement remis en retard à la banque, le connaissance peut être remis à la l'importateur plusieurs jours après l'arrivée du navire.

224. Selon Moutiou Adjibi Nourou¹²¹, la congestion portuaire au Nigéria est surtout imputable aux activités illicites telle que la corruption ou le racket. Ce climat d'insécurité ferait perdre environ 19 milliards de dollars au Nigéria selon lui.

II. Solutions et investissements en Afrique de l'Ouest pour éviter la congestion

225. Cependant, des solutions pour éviter la congestion des ports africains est en cours. Depuis les années 2000, les ports africains d'Afrique de l'Ouest ont lancé des projets de développement des ports sur la base de partenariats publics-privés. Ce mode de gestion permet de maintenir l'État dans une position de propriétaire et lui permet de conserver ses fonctions régaliennes tout en concédant les activités principales du port à des entreprises étrangères ayant des capacités d'investissement et de gestion importantes.

226. Par exemple, au Nigéria, le principal projet en développement actuellement est la création d'un nouveau port à environ 60 kilomètres de Lagos à Lekki¹²². Il s'agira du plus grand port d'Afrique une profondeur d'eau de 16,5 mètres et deux postes d'amarrage d'une longueur de 680 mètres chacun. Les travaux sont menés par une entreprise chinoise, la *China Harbour Engineering Compagy*. Ce projet est financé par l'État nigérien à hauteur de 40% et par plusieurs investisseurs privés sur le modèle d'un partenariat public privé. Ce projet permettra de désengorger les ports voisins notamment ceux de Apapa et Tincan Island. Le port sera opéré par une entreprise nigérienne dont le principal

¹²¹ Moutiou Adjibi Nourou – « La congestion et les retards dans les ports font perdre 19 milliards \$ par an à l'économie du Nigeria (Rapport) », 13 novembre 2018, [agenceecofin.com https://www.agenceecofin.com/economie/1311-61762-la-congestion-et-les-retards-dans-les-ports-font-perdre-19-milliards-par-an-a-leconomie-du-nigeria-rapport](https://www.agenceecofin.com/economie/1311-61762-la-congestion-et-les-retards-dans-les-ports-font-perdre-19-milliards-par-an-a-leconomie-du-nigeria-rapport)

¹²² Le transport portuaire au Nigéria - <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/8d2e803d-9a6a-4667-a85c-c6427ccc3a97/files/0480536e-e793-4a8e-ae96-b6de0f938196>

actionnaire est le groupe singapourien Toleram. La gestion du futur terminal à conteneurs a été confiée à la CMA CGM¹²³.

227. Ces derniers mois, le port autonome de Dakar, au Sénégal a multiplié ses investissements. A titre d'exemple, le terminal vraquier a été rénové permettant ainsi d'accueillir des navires de 35 000 tonnes contre 15 000 tonnes auparavant.

228. Un guichet unique portuaire automatisé¹²⁴ a également été mis en place, il s'agit d'un outil informatisé permettant à tous les acteurs du port de gérer le processus administratif du navire depuis son arrivée dans le port jusqu'à la sortie de la marchandise. Le paiement des frais et des droits de douane se fait auprès d'une banque désignée par le guichet unique portuaire automatisé. Cela permet la dématérialisation des documents de transports et une traçabilité complète de la chaîne logistique, il y a également un système d'archivage automatique des données permettant de relever les différences ou les incohérences. Il y a donc un gain de temps pour toutes les parties prenantes du transport ce qui évite la congestion portuaire et donc les surestaries.

229. La congestion des ports africains par les navires entraîne une hausse significative des surestaries ce qui peut tendre à faire fuir les opérateurs maritimes mais ce problème tend de plus en plus à décroître en raison de nombreux nouveaux projets et investissements via les partenariats publics privés pour améliorer la logistique africaine et la compétitivité des ports d'Afrique de l'Ouest.

Section 2. Les conteneurs en souffrance en Afrique

230. Lorsqu'il y a un nombre élevé de conteneurs en immobilisation ou en surestaries au port, cela entraîne une congestion portuaire assez importante. Ceci est une des conséquences majeures des surestaries de conteneurs et du stationnement portuaire. Cela oblige les ports à trouver des solutions pour éviter la congestion. Certains États ont ou sont en train de légiférer sur le sujet, nous le verrons un peu plus tard, mais avant tout, c'est aux ports que

¹²³ É. Demangeon – « CMA CGM futur opérateur du terminal à conteneurs nigérian de Lekki », - https://www.lantenne.com/CMA-CGM-futur-operateur-du-terminal-a-conteneurs-nigerian-de-Lekki_a42381.html

¹²⁴ P. L. ODOUBOUROU – *Analyse de la congestion portuaire au port autonome de Dakar*, mémoire Master II management portuaire et maritime – centre Trainmar de Dakar

revient la responsabilité de gérer la congestion portuaire due aux conteneurs en souffrance. Les pays africains souffrent de la congestion portuaire en raison des surestaries de conteneurs (I), mais, ils ont trouvé des solutions pour pallier à ce problème (II).

I. États des surestaries de conteneurs au Maghreb

231. Selon Najib Cherfaoui¹²⁵, ingénieur des ponts et chaussées de Paris, expert portuaire et maritime, les surestaries de conteneurs coutent 150 millions de dollars au Maroc. En Algérie, en 2011, le montant des surestaries payées par les importateurs en raison du retard dans le dédouanement des conteneurs a dépassé les 100 millions d'euros selon Hamid Guemache directeur du site web d'informations Tout sur l'Algérie¹²⁶. En septembre 2019, il y avait plus de 5000 conteneurs en souffrance dans les ports algériens.¹²⁷

232. Comme nous l'avons déjà dit, certains États ont entrepris de légiférer sur le sujet, mais il n'y pas encore réellement de cadre juridique. Les conteneurs sont remis à la douane et mis aux enchères ou encore détruits pour éviter la congestion. Les États africains ont dû également trouver des solutions logistiques pour éviter d'être débordés avec des milliers de conteneurs abandonnés par leur propriétaire ou immobilisés pour des raisons administratives.

¹²⁵ A. Sylla, « Une hémorragie qui coûte 150 millions de dollars au Maroc », 15 janvier 2015, *Challenge.ma* <https://www.challenge.ma/une-hemorragie-qui-coute-150-millions-de-dollars-au-maroc-41399/>

¹²⁶ <http://www.algerie-dz.com/forums/showthread.php?t=236159>

¹²⁷ M. Fawzi Gaida, « Absence d'autorisations d'importation de matières premières : Plus de 5000 conteneurs en souffrance dans les ports », 2 septembre 2019, *Elwatan.com* <https://www.elwatan.com/edition/economie/absence-dautorisations-dimportation-de-matieres-premieres-plus-de-5000-conteneurs-en-souffrance-dans-les-ports-02-09-2019>

II. Solutions logistiques pour désencombrer les conteneurs

233. Pour désencombrer les ports, les États africains construisent de plus en plus de ports secs (A) et étendent les investissements dans les ports via des partenariats public-privé (B).

A. La création de ports secs

234. Une des solutions logistiques les plus utilisées pour désencombrer les ports africains est la création de port sec. Le port sec est « *un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime. Dit autrement, c'est un lieu donné, situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Cette plateforme logistique propose les services d'un port : manutention, entreposage, transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.* »¹²⁸

235. Le 8 juin 2020, à une cinquantaine de kilomètres du port de Conakry, en Guinée, Bolloré Ports a inauguré la mise en service du Port sec de Kagbelen dans la ville Dubréka, « *La création de ce port sec répond à un double défi. D'une part, il participe à la gestion optimale des espaces de stockage du terminal à conteneurs. D'autre part, il doit permettre la célérité des services de livraison des véhicules. Ce nouveau port sec permettra d'améliorer des performances et la compétitivité du port de Conakry* »¹²⁹, a indiqué Tahirou Traoré Barry, directrice générale de Conakry Terminal, filiale de Bolloré Ports. Ce port sec a nécessité un investissement de 1,7 million d'euros.

236. Les ports secs permettent de transférer les conteneurs abandonnés ou bloqués un peu plus loin de l'espace portuaire. Les ports secs possèdent généralement des zones de stockages des conteneurs avant mise aux enchères ou destruction. Cela permet aussi aux transporteurs routiers de limiter leur attente dans la récupération des conteneurs. Avec la congestion du port de Lagos, au Nigéria, il faut une semaine d'attente¹³⁰ à un camion pour

¹²⁸ Glossaire international : port sec : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/port-sec-ou-avance.html>

¹²⁹ H. Deiss Bolloré, « Ouverture d'un port sec en Guinée, Conakry », 2020, *Portsetcorridors.com* <https://portsetcorridors.com/2020/bollore-port-sec-guinee/> 19 juin 2020

¹³⁰ T. Teillard – « Ports secs : le nouvel atout des logisticiens » 12 novembre 2019, *Jeune Afrique économie et finance* <https://www.jeuneafrique.com/mag/739952/economie/ports-secs-le-nouvel-atout-des-logisticiens/>

parcourir les sept derniers kilomètres jusqu'au terminal à conteneurs de Lagos. Les conteneurs peuvent également être nettoyés et réparés dans ces espaces. La CMA CGM a même installé plusieurs dizaines de prises afin de pouvoir stocker des conteneurs *reefer*¹³¹ dans le port sec de Dakar, au Sénégal.

B. Investissements et extensions des ports africains via des partenariats publics-privés

237. A travers les partenariats publics privés, certains ports africains ont pu se doter d'infrastructures permettant de mieux gérer le trafic conteneurisé et le stockage des conteneurs. Olivier de Noray¹³² indique que le port de Cotonou, au Bénin dispose d'un terminal à conteneurs neuf, le port de Lomé au Togo en dispose de deux. L'émergence de la nouvelle plate-forme de transbordement de Tanger est en capacité de traiter plusieurs millions de conteneurs, Il y a également de très importants projets d'extension portuaire à Abidjan, à Tema, au Ghana et au Nigéria.

238. Il en est de même pour les équipements de manutention. En 2000, il n'y avait que le port de Casablanca au Maroc et le port d'Abidjan qui disposaient des portiques de quai, aujourd'hui, il y a plus de 40 portiques dans 10 ports différents d'Afrique de l'ouest.

239. En 2000, les portes conteneurs pouvant accoster en Afrique étaient d'une capacité maximale de 1 500 EVP, aujourd'hui la taille des porte-conteneurs accostant en Afrique a quadruplé. Les conteneurs étant de plus en plus nombreux, les conteneurs en souffrance et les surestaries ont explosé en Afrique de l'ouest et au Maghreb, c'est la raison pour laquelle il a fallu investir dans des ports secs et dans des investissements portuaires tel que des zones de stockage ou des portiques à conteneurs.

¹³¹ Conteneurs réfrigérés permettant de maintenir les marchandises, souvent périssables à bonne température.

¹³² O. de Noray, *les ports africains : une modernisation en marche*, nov 2015, Annales des mines, réalités industrielles

Chapitre 2. Les répercussions des surestaries sur le débiteur

240. Comme nous l'avons déjà dit, les surestaries de conteneurs ont des répercussions importantes sur leurs débiteurs, il peut s'agir d'une charge financière extrêmement importante (Section 1). Nous verrons cependant, que la vente de la marchandise pour payer la créance de surestaries n'est pas la solution la plus privilégiée par les transporteurs maritimes (Section 2).

Section 1. Une charge financière extrêmement importante

241. Les surestaries de conteneurs ont une légitimité qui est tout à fait contestable (I) tandis que les surestaries de navires, aussi importante et élevée soient-elles, sont un peu plus légitimes et équitables (II).

I. Les surestaries de conteneurs : une légitimité contestée

242. Si les surestaries sont une charge financière contestée c'est parce généralement les sommes à payer à l'armateur sont très importantes. Les armateurs ont toujours la possibilité de se faire payer car comme nous l'avons dit précédemment, ils utilisent tous la notion de *merchant* pour désigner le débiteur des surestaries. Le *merchant* peut être « *le Chargeur, le Porteur du titre, le Destinataire, le Réceptionnaire des Marchandises, toute Personne propriétaire ou ayant-droit à la Marchandise en qualité de destinataire ou d'endossataire de ce connaissance et quiconque agissant pour leur compte.* »¹³³ Le débiteur des surestaries pourra donc être n'importe quelle partie prenante au transport.

243. Le prix des surestaries et le temps de franchise sont différents selon les pays et selon les compagnies maritimes. A titre d'exemple, pour un conteneur 20 pied, les frais de surestaries en France, pour tous les ports français, appliqués par le transporteur maritime marseillais *CMA CGM* à l'importation sont de 40 euros par jours à partir du 8^e jours jusqu'au 11^e jour. Le temps de franchise est donc de 7 jours. Du 12 au 18^e jour, les frais de surestaries sont de 58 euros par jours et s'élèvent ensuite à 64 euros par jours à partir du 19^e jour de surestaries.¹³⁴ Pour un même conteneur de 20 pieds à l'importation en

¹³³ Voir Annexe 1 – Conditions générales de vente CMA CGM

¹³⁴ Voir Annexe 2 - Tarif surestaries 2020 CMA CGM France

France, le transporteur maritime danois *Maersk*¹³⁵ accord un temps de franchise de 6 jours. Du sixième au dixième jour de surestaries, les coûts sont de 48 euros par conteneurs. Du onzième au dix-septième jour, les frais de surestaries s'élèvent à 78 euros et à 118 euros à partir du dix-huitième jour de surestaries. Les prix sont bien plus importants s'il s'agit de conteneurs plus grands ou encore de conteneurs spéciaux tel que les conteneurs *reefer*. En Guinée, pays particulièrement touché par l'encombrement des conteneurs dans le port de Conakry, les tarifs de surestaries appliqués par la *CMA CGM* vont de 12 à 56 dollars par jours de surestaries avec un temps de franchise de 8 jours.¹³⁶

244. En moyenne, le transport d'un conteneur 20 pieds de l'Europe vers l'Afrique coûterait environ 2000 euros selon l'entreprise *Sini Logistics*¹³⁷. La *CMA CGM* proposant un tarif de 1 386 euros pour le transport d'un conteneur du port de Marseille au port de Dakar, au Sénégal, sans pré ou post acheminement terrestre.

245. Un conteneur 20 pieds à une capacité de stockage de 28 tonnes de marchandise, il s'agit du conteneur le plus simple et le moins cher. Les marchandises qui seront transportées à l'intérieur d'un tel conteneur sont la plupart du temps des marchandises à faible valeur ajoutée. On pense notamment à du métal ou du bois voir même des déchets qui partent en direction des pays d'Asie tel que le Bangladesh. Les marchandises à plus fortes valeur ajoutée seront plutôt transportées dans des conteneurs *reefer* ou par voie aérienne.

246. Certains conteneurs peuvent rester en surestaries plusieurs mois, voire plusieurs années dans les ports, faute de réceptionnaire ou en cas de problèmes administratifs. Les factures peuvent alors s'élever à plusieurs centaines de milliers d'euros. Ce qui revient au final bien plus cher que le prix de transport qui tend de plus en plus à décroître et bien plus cher que la valeur de la marchandise transportée.

247. Dans une affaire actuellement pendante devant le Tribunal de commerce de Marseille, un commissionnaire de transport d'origine allemand s'est retrouvé assigné en paiement de surestaries à hauteur de 300 000 euros pour des conteneurs remplis de déchets abandonnés au port de Chittagong au Bangladesh.

¹³⁵ Voir Annexe 3 - Tarifs surestaries 2020 à l'importation Maersk

¹³⁶ Annexe 4 - Tarif surestaries CMA CGM Guinée

¹³⁷ <http://blog.sinilogistics.com/combien-coute-le-transport-d-un-conteneur/>

248. L'armateur se voit donc rembourser de sommes très élevées en compensation de la privation temporaire de son conteneur. Le préjudice de l'armateur reste cependant discutable. Il est difficile d'imaginer un transporteur maritime ayant des portes conteneurs pouvant transporter plus de 20 000 conteneurs souffrir réellement de la privation temporaire d'une ou de plusieurs boîtes, d'autant plus quand il s'agit de conteneurs transportant des déchets.
249. Souvent, l'armateur assigne l'intermédiaire de transport et/ou le chargeur à la marchandise alors que la plupart du temps les surestaries sont dues à l'inertie du réceptionnaire de la marchandise.
250. Le commissionnaire pourra se retrouver avec des trous de trésorerie importants s'il se retrouve débiteur de surestaries pour plusieurs de ses clients. Son travail consiste uniquement à organiser le transport (en son nom), il ne devrait donc pas être impliqué dans les pénalités concernant le retard dans la restitution des conteneurs. Comme nous l'avons dit précédemment, il pourra toujours se retourner contre le véritable débiteur des surestaries, à condition que celui-ci soit solvable mais il devra tout de même supporter plusieurs années de procédure judiciaire. Concernant le chargeur, il se retrouvera responsable de surestaries pour la marchandise qu'il a vendue et qui ne lui appartient plus.
251. Il semblerait que la majeure partie du contentieux soit résolu par la voie de la transaction car il y a très peu de jurisprudences disponibles sur ce sujet. Le transporteur maritime essaie certainement de négocier le tarif des surestaries avec le chargeur et/ou l'intermédiaire de transport afin de pouvoir conserver des relations commerciales pérennes et futures. Cette méthode est également acceptée par le débiteur des surestaries car cela lui évitera plusieurs années de procédure contentieuse devant la justice où l'issue est incertaine par manque de cadre juridique précis.

II. L'équité des surestaries de navires

252. Les tarifs des surestaries de navire dépendent du voyage, de la charte-partie, de la marchandise transportée etc. Il s'agit généralement d'une somme importante qui serait en moyenne de 8 000 euros par jours de retard. Les surestaries de navire posent moins de

problème car le taux et le prix est déterminé à l'avance contractuellement alors que pour les surestaries de conteneurs, le chargeur devra se rendre sur le site internet des compagnies maritimes afin de savoir le prix des surestaries par jours.

253. On pourrait donc penser que la négociation du taux des surestaries peut plus facilement être négociée entre les parties dans le contrat d'affrètement, le contrat de transport s'apparentant fortement à un contrat d'adhésion.

254. Une pratique existante dans certaines chartes parties permettrait d'affirmer que les surestaries ne navires sont finalement équitables. Il s'agit de la prime de célérité ou de *dispatch money* en anglais. La charte-partie *synacomex* prévoit une telle prime. Selon Pierre Bonnasies, il s'agit d'une « *contre-partie aux surestaries*¹³⁸ » L'affréteur se verra attribuer une prime, généralement équivalente à la moitié des surestaries sur le temps gagné au chargement ou au déchargement du navire.

255. L'attribution de cette prime est de nature à rendre l'institution des surestaries plus équitable. L'affréteur se verra ainsi récompenser d'avoir permis au fréteur de récupérer son navire en avance. Cette pratique n'existe cependant pas pour les surestaries de conteneurs.

Section 2. La vente de la marchandise

256. Comme les surestaries de conteneurs et de navire sont considérées comme des suppléments de fret, le transporteur et le fréteur ont un privilège sur la créance de surestaries c'est-à-dire qu'en cas de défaut de paiement, le fréteur ou le transporteur maritime pourra faire consigner la marchandise en mains tierces et les faire vendre en vertu de l'article 3 du décret du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

257. En cas de non-paiement de la créance de surestaries, le fréteur et le transporteur peuvent se faire payer en exerçant leur privilège sur la marchandise. Ceci ne pose pas de problème

¹³⁸ *Traité de droit maritime* précité §807

dans les contrats d'affrètement mais cela peut en poser dans le cadre des surestaries de conteneurs.

258. Cette pratique permet donc au transporteur maritime de se faire rembourser sa créance de surestaries et de récupérer ses conteneurs et cela ne pénaliserait uniquement le destinataire de la marchandise qui est défaillant dans la remise du conteneur au transporteur maritime.

259. Seulement, les marchandises non récupérées par leur destinataire sont souvent des marchandises à faible valeur ajoutée ou alors les surestaries sont le résultat de problèmes administratifs ou logistiques à l'arrivée au port.

260. Dans le cas de marchandises à faible valeur ajoutée, le prix de la vente des marchandises sera beaucoup moins élevé que le prix de la créance de surestaries, le transporteur pourra récupérer ses conteneurs mais la créance de surestaries peut ne pas être entièrement remboursée aux vues du tarif très élevé du taux de surestaries.

261. Dans le cas où les surestaries sont la conséquence de problèmes administratifs ou logistiques au port empêchant le destinataire de récupérer la marchandise, le destinataire pourrait donc voir sa marchandise consignée entre mains tierce puis revendue, mais dans les deux cas le transporteur récupérera ses conteneurs. Mais dans ce second cas, le destinataire perdrait sa marchandise alors qu'il n'est pas forcément responsable de la non récupération de sa marchandise. Néanmoins, dans ces deux cas, le chargeur et le commissionnaire ne sont pas impliqués dans le paiement des surestaries.

262. Mais, en pratique, les compagnies maritimes n'utilisent pas tellement cette possibilité puisque comme nous l'avons déjà mentionné, la valeur de la marchandise ne pourra pas rembourser la totalité de la créance de surestaries et nécessitera une procédure coûteuse et parfois difficile à mettre en place selon les ports. Il reste bien plus rentable de négocier le paiement de ces frais avec le chargeur. Assigner en justice le chargeur semble être la solution privilégiée en cas de désaccord sur le montant des surestaries.

263. Il est donc indispensable de trouver des solutions afin de limiter le paiement de ces frais qui sont souvent injustifiés, il n'est ainsi pas normal que les frais de surestaries de

conteneurs dépassent le prix du fret, d'autant que le préjudice des compagnies maritimes n'est forcément prouvé et quand bien même ce serait le cas, il faut minimiser le préjudice. La tendance montre que les compagnies maritimes pourraient volontairement augmenter le taux de négociations des surestaries et en cas de désaccord, attendre le dernier moment pour assigner le chargeur ou le destinataire alors que pendant ce temps, les surestaries courent toujours. Cela montre que la compagnie maritime n'est pas dans l'attente de récupérer ses conteneurs, mais plutôt de s'enrichir en imposant des taux de surestaries très importants. Il pourrait d'agir d'un détournement de l'institution des surestaries de navire.

TITRE 2. LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR ÉVITER LES SURESTARIES

264. Comme nous l'avons vu, les surestaries sont des pénalités de retard dues au fréteur ou au transporteur maritime en compensation du retard dans le chargement ou le déchargement du navire ou dans la restitution des conteneurs. Ces sommes sont généralement importantes et dans le cadre des surestaries de conteneurs, le débiteur n'est pas toujours celui qui en est le responsable. Les professionnels du secteur maritime ont pu proposer des solutions pour éviter ces surestaries (Chapitre 1), mais certains États, après des années de plaintes provenant des chargeurs et des intermédiaires de transports, ont décidé de prendre des mesures législatives pour régler la problématique des surestaries de conteneurs (Chapitre 2).

Chapitre 1. Les préconisations des professionnels pour contourner le paiement des surestaries

265. Ce chapitre analysera les différentes possibilités offertes par les professionnels pour éviter les surestaries. Ces possibilités sont différentes, qu'il s'agisse de surestaries de navire (Section 1) ou de surestaries de conteneurs (Section 2).

Section 1. L'évitement des surestaries dans les contrats d'affrètements au voyage

266. Dans un contrat d'affrètement au voyage, il est possible d'éviter les surestaries antérieurement à la conclusion de la charte tout simplement en négociant les clauses contractuelles (I). Il arrive aussi que l'assurance de l'affréteur puisse prendre en charge le paiement des surestaries (II).

I. La négociation de la charte partie

267. La façon la plus simple et la plus efficace d'éviter les surestaries est d'insérer des dispositions contractuelles dans le contrat d'affrètement. La capacité de l'affréteur à négocier les clauses dépend de plusieurs facteurs comme des relations entre les deux parties et des conditions générales du marché. Bien souvent, les affréteurs s'aident entre eux en échangeant sur les causes de retards dans tel ou tel port.

268. Il est donc conseillé à l'affréteur de négocier des jours de planche les plus longs possible et d'essayer d'anticiper le retard, d'examiner quelles seraient les différentes causes de retard possible dans un port. On pourrait penser que la grève dans le port de Marseille est un retard anticipable puisque cela arrive fréquemment. Il est cependant déconseillé d'avoir recours à des clauses-types d'exclusion de surestaries car elles sont trop générales, il est préférable d'avoir des clauses plus limitées afin d'éviter le plus possible les exclusions ou les interprétations.
269. Le cabinet d'avocat *Al Tamimi & Compagny* basé à Dubaï propose à ses clients affréteurs des exemples de clauses pour éviter les surestaries¹³⁹.
270. Il est tout à fait possible de négocier une clause d'exclusion des surestaries en cas de retard dû à l'innavigabilité du navire, qu'il y ait une faute ou pas de l'armateur ou encore de négocier une exclusion ou une diminution des surestaries en cas de forte affluence au port, ce qui provoquerait un retard le temps que le navire puisse obtenir un poste d'amarrage pour commencer les opérations de chargement ou de déchargement.
271. Il arrive également dans certains ports, que les documents de dédouanement soient longs à être fournis par les autorités portuaires en raison de la corruption. Ceci peut être une cause de retard pouvant être exclue du paiement des surestaries car ce retard résulte de la faute d'une tierce personne. Concernant le fait d'une tierce personne, on peut aussi penser aux inspections spontanées des navires provoquant un retard, ou encore au retard résultant d'un incident dans les ports tels que des vols, pouvant être fréquents dans certains ports.
272. Le cabinet d'avocat rappelle dans sa note que les surestaries ne sont pas imputables à l'affréteur en cas de faute du fréteur et que pour éviter les contentieux et arbitrages pouvant être longs et coûteux, il faudrait que les parties s'entendent sur la définition de la faute du fréteur pouvant entraîner l'interruption des surestaries. A titre d'exemple, ils indiquent que les surestaries pourraient être interrompues en cas de panne de l'équipement du navire, mais que si le chargement ou le déchargement du navire peut se poursuivre à un rythme réduit malgré la panne, que le taux de surestaries soit réduit.

¹³⁹ O. N. Omar et A. Gray, "How to avoid demurrage invoices : practical note for charterers", lexology.com

273. Lors de la négociation d'une clause d'exclusion des surestaries, les affréteurs doivent s'assurer que la clause sera efficace et applicable, le cabinet d'avocat indique aux affréteurs trois points qu'ils doivent garder à l'esprit :

1 – La clause d'exclusion sera interprétée comme s'appliquant uniquement pour les temps de planche et non pour les surestaries c'est-à-dire qu'elle ne protégera pas l'affréteur une fois que le navire sera en surestaries sauf si la clause le prévoit explicitement. Une clause indiquant : « *time will cease to run when*¹⁴⁰ .. » interrompra les jours de planche mais pas les surestaries, d'où la nécessité de déclarer expressément dans la charte partie que les surestaries seront interrompues.

2 – Si la clause est mal rédigée et ambiguë, elle sera interprétée à l'encontre de la personne qui cherche à s'en prévaloir. Si l'affréteur veut se prévaloir d'une telle clause, la signification doit être claire et précise. La clause doit donc être détaillée le plus possible et indiquer précisément dans quelles circonstances les surestaries seront interrompues.

3 – En dernier lieu, l'affréteur devra s'assurer qu'il n'y ait pas de termes contradictoires à la clause d'exclusion dans la charte partie car cela pourrait être une source d'ambiguïté ou d'incertitude. En cas de contradiction avec le reste de la charte partie, il pourrait s'avérer que la clause d'exclusion soit inapplicable.

II. Assurance et surestaries.

274. En pratique, les surestaries sont prévues dans le contrat, il paraît donc impossible de les assurer car les obligations contractuelles ne sont pas assurables. Néanmoins, il existe des solutions.

275. L'entreprise *Charterama* est spécialisée dans l'assurance en responsabilité civile des affréteurs de navire et propose deux types de produits qui peuvent nous intéresser concernant les surestaries.

¹⁴⁰ Traduction libre : Le temps cessera de courir quand ...

276. Il y a l'assurance P&I¹⁴¹ qui couvre la responsabilité de l'affrèteur pour les dommages listés dans la police qui sont principalement des dommages au navire et à la marchandise et la garantie FD&D¹⁴² qui est une sorte de garantie juridique de type garantie défense et recours.

277. Dans la garantie FD&D, l'entreprise propose une couverture couvrant les frais juridiques que l'affrèteur pourrait être amené à exposer dans des dossiers qui ne sont pas des dossiers P&I. L'exemple type du dossier FD&D est justement un contentieux sur les surestaries avec l'armateur. Ils ne couvrent pas le montant des surestaries mais seulement les frais exposés par leur client dans le cadre de son litige avec l'armateur, ce peut être des frais d'avocats, d'arbitrages ou d'experts. Même si l'affrèteur se retrouve condamné à payer les surestaries, les frais qu'il aura à dépenser pourront être couverts, ce qui n'est pas négligeable car la plupart des contentieux des surestaries sont jugés dans des tribunaux arbitraux à Londres et la justice anglaise a un coût très élevé.

278. Concernant l'assurance P&I, cette assurance ne couvre pas à proprement parler les surestaries car comme nous l'avons déjà indiqué, il s'agit d'une obligation contractuelle où l'affrèteur s'engage à payer des surestaries à l'armateur s'il ne charge pas ou ne décharge pas la marchandise dans les délais convenus dans le contrat. Mais, selon Stéphane Poulin, responsable du bureau *Charterama* à Paris, il y a toutefois une situation dans laquelle l'entreprise pourrait être amenée à couvrir les surestaries. Il s'agit du cas où la perte de temps relèverait d'un événement couvert par la police P&I. Stéphane Poulin indique un exemple : celui de dommages aux navires qui doivent être réparés avant que le navire ne reprenne la mer.

279. Dans la police P&I, *Charterama* couvre les dommages au navire mais également le temps des réparations. Il arrive souvent que les dommages soient réparés lors du passage

¹⁴¹ Assurance Protection and Indemnity, (en français assurance de protection et d'indemnisation). Il s'agit d'une « forme d'assurance maritime mutuelle fournie par des rassemblements de professionnels, appelé Clubs P&I. Alors qu'une compagnie d'assurance maritime fournit une couverture « corps de navire » pour les armateurs et une couverture facultés pour les propriétaires de marchandises, un Club P&I assure la couverture des risques illimités que les assureurs traditionnels hésitent à assurer. La couverture typique de P&I comprend : les risques d'un tiers pour les dommages causés à la cargaison pendant le transport ; les risques de guerre ; et les risques de dommages environnementaux tels que les déversements d'hydrocarbures et la pollution. » Source : Wikipédia

¹⁴² *Freight, demurrage and defence* : traduction libre : Fret, surestaries et défense.

du navire au *drydock* mais parfois les dommages sont tels que les réparations doivent être effectuées immédiatement. En principe, si le navire a fini ses opérations de chargement ou de déchargement, l'armateur ne devrait plus être en droit de réclamer des surestaries mais si les opérations de chargement ou de déchargement ne sont pas terminées au moment de l'incident ou des réparations, l'armateur devrait être en droit de réclamer des surestaries qui seraient alors couvertes par la police. Dans ce type de situations, l'entreprise pourrait donc être amenée à couvrir des surestaries mais uniquement parce qu'elles sont liées à un évènement couvert sous la police P&I.

Section 2. L'évitement des surestaries dans les contrats de transport

280. Les professionnels ont conscience que les surestaries peuvent coûter énormément d'argent aux chargeurs, c'est pourquoi certaines entreprises ont trouvé des solutions et n'hésitent pas à en faire un atout majeur sur leur site internet, ces entreprises louent des conteneurs directement aux chargeurs, ce qui permet à ce dernier de ne pas se voir réclamer de surestaries de la part du transporteur maritime (I), il existe également des solutions plus « administratives » qui nécessitent une mise en place antérieure au voyage, il s'agit tout simplement de négocier le contrat de transport, ceci pourrait éventuellement se faire grâce à un intermédiaire de transport (II).

I. Le conteneur appartenant à l'expéditeur

281. Une des solutions pratique pour éviter les surestaries de conteneurs serait d'utiliser des conteneurs dits « *shipper owned containers*¹⁴³ » (SOC). Il s'agit de conteneurs appartenant à l'expéditeur, le plus souvent, ce sont des conteneurs appartenant au transitaire qu'il met à disposition du chargeur. Il est également possible pour le chargeur d'utiliser ses propres conteneurs s'il en a à sa disposition. La société allemande *container-exchange*¹⁴⁴ met à disposition des chargeurs un site internet où il est possible de trouver des conteneurs SOC dans le monde entier à travers leurs partenaires.

282. Ces conteneurs sont utilisés à l'origine par des chargeurs loin des façades maritimes, on peut notamment penser aux chargeurs étant dans des États où il n'y a pas la mer car la

¹⁴³ Traduction libre : Conteneurs appartenant à l'expéditeur

¹⁴⁴ <https://container-xchange.com>

mise à disposition de conteneurs par les compagnies maritimes dans ces endroits coute extrêmement cher. Ces conteneurs sont aussi utilisés également dans des zones où il y a des risques de guerre ou de conflits comme l'Irak ou encore la Syrie.

283. En utilisant un conteneur n'appartenant pas à la compagnie maritime, il est ainsi possible de réduire les coûts. Généralement, les compagnies maritimes font des rabais sur le prix du fret car elles n'ont pas à s'occuper de la mise à disposition mais surtout, il n'y a pas de surestaries car le conteneur n'appartient pas à la compagnie, le chargeur/destinataire n'est donc pas dans l'obligation de le rendre après un certain temps de franchise.

284. En revanche, les frais de stationnement, souvent liés voir même confondus avec les surestaries de conteneurs courent toujours. Il s'agit de l'occupation portuaire au-delà du délai de franchise. Ce sont des frais facturés par l'opérateur du terminal portuaire car les conteneurs sont bloqués dans l'espace portuaire et encombrent la productivité et le fonctionnement du port. Ces frais peuvent être facturés par l'opérateur du terminal à la compagnie maritime qui enverra ensuite la facture au chargeur ou bien par l'opérateur du terminal qui enverra directement sa facture au chargeur ou à l'intermédiaire de transport en France, la pratique est différente selon les ports.

285. Par exemple, à l'importation, le port de Dunkerque facture à la société CMA CGM 19 euros par jours les frais de stationnement pour un conteneur appartenant à la CMA CGM après un temps de franchise de 14 jours pour un conteneur lambda de 20 pieds. Pour un même conteneur mais SOC, le port de Dunkerque fait payer à la CMA CGM 10 euros par jours après dépassement du délai de franchise qui est dans ce cas-là de seulement trois jours. En revanche, le port de Fos du Mer facture directement les frais de stationnement au chargeur, que le conteneur soit SOC ou qu'il appartienne à la compagnie CMA CGM.

¹⁴⁵ Quant à lui, le port de Marseille Fos ne distingue pas le conteneur SOC du conteneur appartenant à la compagnie maritime. En 2018, La franchise était de cinq jours. Pour un conteneur standard de 20 pieds, le tarif commençait à 21,49 euros dès le sixième jour de stationnement et augmentait en fonction des jours. A partir du quinzième jour de stationnement, le tarif par jours de stationnement s'élevait à 65,81 euros.¹⁴⁶

¹⁴⁵ Voir Annexe 5 – Tarif de stationnement de la compagnie maritime marseillaise CMA CMA 2020

¹⁴⁶ Voir Annexe 6 – Tarif de stationnement du Port de Marseille Fos 2019

286. Il semblerait donc que les frais de stationnement soient tout de même moins chers quand il s'agit d'un conteneur SOC et que les frais sont à payer directement à la compagnie maritime.

287. Avoir son propre conteneur pour l'expédition maritime permet donc d'éviter les surestaries et peut diminuer les frais de stationnement. Il fut impossible d'avoir accès à des chiffres auprès de compagnies maritimes car ces données sont confidentielles. Il semble cependant que très peu de chargeurs utilisent leurs propres conteneurs. Ils continuent d'avoir recours à la mise à disposition par les compagnies maritimes.

II. Les négociations antérieures au contrat de transport

288. Pour un chargeur, la meilleure façon d'éviter les surestaries et les frais de détention est de passer par un transitaire ou un commissionnaire de transport. Ces sociétés connaissent mieux les pratiques maritimes et le mode de fonctionnement des compagnies maritimes et des ports. Elles ont également beaucoup de clients qu'elles apportent aux compagnies maritimes, elles peuvent donc mieux négocier le contrat de transport et surtout ces sociétés peuvent anticiper les risques.

289. Le commissionnaire de transport conclut le contrat en son nom propre, c'est donc à lui que revient la responsabilité en cas de surestaries mais également en cas d'avarie etc. Les surestaries sont payables par le commissionnaire de transport mais celui-ci peut se retourner contre le chargeur, il ne faut pas oublier qu'il peut également prendre des suretés pour être certain d'être garanti en cas de surestaries.

290. Un transitaire ou un commissionnaire de transport connaît les usages et pratiques maritimes. Il pourra donc négocier avec le transporteur des jours de franchise supplémentaires notamment s'il s'agit d'une destination à risque et que les délais de dédouanement peuvent être longs ce qui peut permettre aux chargeurs « d'économiser » quelques jours de paiement de surestaries.

291. Il faut également être prévoyant et anticiper les risques de surestaries. Le transitaire pourra toujours trouver d'autres solutions de transport ou d'autres terminaux disponibles

à proximité en cas de grève au port de destination par exemple ou au cas où la marchandise devrait être réacheminée.

Chapitre 2. La législation : une solution nécessaire pour éviter les surestaries

292. Comme nous l'avons vu précédemment, les surestaries posent des problèmes en Afrique notamment par rapport à la congestion des ports africains. Certains États africains, comme le Royaume du Maroc ont entrepris des initiatives pour lutter contre les surestaries (section 1).

293. Dans les pays occidentaux, comme en Europe ou en Amérique du nord, les surestaries de conteneurs posent également de nombreux problèmes par manque de cadre juridique. Les transitaires et commissionnaires de transports se retrouvent ainsi très souvent condamnés à payer ces pénalités alors qu'ils n'ont aucun pouvoir sur le conteneur à sa livraison. Les États-Unis sont désormais détenteurs d'une règle interprétative réglementant la pratique des surestaries (section 2).

294. Dans les pays occidentaux, les surestaries de navires ont déjà un cadre juridique très complet et les litiges sont la plupart du temps réglés par la voie de l'arbitrage le plus souvent à Londres. Il n'y a donc pas de « nouveautés législatives » sur ce sujet en Europe ou en Amérique du nord.

Section 1. Droit marocain et surestaries

295. Suite aux nombreuses difficultés résultants des surestaries, le ministère des transports marocain a demandé une étude à l'agence nationale des ports afin de trouver des solutions. L'agence nationale des ports ayant travaillé sur cette étude était composée d'experts maritimes marocains connaissant les préoccupations des différentes parties prenantes. En janvier 2016, le ministère des transports a pris acte de cette étude et a proposé plusieurs solutions afin de prévenir les surestaries et a proposé plusieurs façons de les éviter, pour les conteneurs (I), mais également les surestaries de navires (II). L'office des changes¹⁴⁷

¹⁴⁷ « Placé sous la tutelle du Ministère de l'économie et des finances, l'Office des Changes est un établissement public ayant pour mission de prendre toutes les mesures relatives à la réglementation et au contrôle des changes et d'établir les statistiques des échanges extérieurs et de la balance des paiements. » - Site internet du gouvernement marocain.

marocain ne fournit pas de statistiques officielles concernant les surestaries au Maroc, mais de nombreux professionnels les estiment à des centaines de millions de dollars. Cependant, bien que des initiatives ont été faites, ce projet de loi n'a actuellement pas encore vu le jour au Maroc.

I. Mesures concernant les surestaries de conteneurs

296. Les conteneurs seront autorisés à rester au port pendant 45 jours avant d'être la propriété de la douane. Le décompte des surestaries s'arrêtera donc au bout de 45 jours et les conteneurs pourront être revendus par la douane. Les autorités portuaires pourront également retourner la marchandise en souffrance à l'expéditeur sans avoir besoin de l'accord du propriétaire de la marchandise. L'idée est donc d'écourter le plus possible le séjour des conteneurs en souffrance dans les ports.
297. Le suivi et le paiement des surestaries sera géré grâce à un logiciel appelé *Portnet*. Il s'agit d'un outil initié par l'Agence Nationales des Ports (l'autorité portuaire au Maroc) en 2008 en vue de faire un guichet unique visant à simplifier toutes les procédures commerciales et administratives à effectuer dans les ports, son principal objectif est la dématérialisation des documents. C'est un logiciel payant mis à la disposition de tous les opérateurs du monde portuaire (douanes, agents maritimes, importateurs, exportateurs, transitaires et commissionnaires de transports etc.) Le suivi des surestaries sera donc plus sûr si cela passe via cette plateforme.
298. Il y aura également une simplification du mode opératoire pour la destruction des marchandises périssables. Jusqu'à présent, pour la destruction des marchandises périssables, il fallait obtenir l'accord de 8 entités ministérielles différentes, les délais étaient donc très longs. Il devrait se tenir des réunions d'une commission comprenant les 8 entités différentes tous les mois pour identifier les conteneurs et statuer sur leurs sorts le plus rapidement possible.

II. Mesures concernant les surestaries de navire

299. Concernant les surestaries de navire, le gouvernement marocain envisage de développer le plus possible des arbitrages afin de trouver des solutions amiables entre les différentes parties prenantes. Ils envisagent également de signer des accords avec les importateurs de céréales pour étaler la période d'importation pour éviter qu'il y ait trop de navires dans les ports et ainsi prévenir les surestaries.

300. Le gouvernement envisage également de mieux structurer les ports marocains. Par exemple, pour l'importation de pétrole, le Port de Mohammedia était très saturé notamment pendant les périodes où le prix de baril était au plus bas. Il s'agit du port principal pour l'importation de pétrole au Maroc. Ils envisagent de créer de nouvelles portes pour l'importation du pétrole afin de les désengorger et d'éviter les surestaries mais également d'autoriser le déchargement de nuit qui était jusqu'alors interdit pour des raisons de sécurité.

301. Au port de Casablanca, un travail en continu a été mis en place en trois *shifts*¹⁴⁸ de 8 heures. Une commission chargée de contrôler le respect des horaires de travail a été instituée par l'autorité portuaire. Le mode de fonctionnement et le nombre de pont à bascule a également été renforcé. « *Ces mesures contribueront à terme à réduire la facture des surestaries* », indique Younès Tantaoui¹⁴⁹.

Section 2. Droit américain et surestaries

302. Aux États-Unis, la problématique des surestaries de conteneurs est également très présente. Les chargeurs, transitaires et commissionnaires de transport se plaignent régulièrement de ces pénalités souvent injustifiées. Avec la crise du Covid 19, la problématique des surestaries est devenue de plus en plus importante. Une coalition représentant 65 professionnels du monde maritime a imploré la *Federal Maritime Commission (FMC)*¹⁵⁰ de publier une règle d'interprétation du *Shipping Act* américain

¹⁴⁸ Traduction libre : travail en roulement

¹⁴⁹ Y. Tantaoui, « Surestaries : la tutelle accélère la mise en œuvre de sa feuille de route » ; 2016, Le360.ma <https://fr.le360.ma/economie/surestaries-la-tutelle-accelere-la-mise-en-oeuvre-de-sa-feuille-de-route-69929>

¹⁵⁰ Traduction libre : La commission maritime fédérale des États-Unis. Il s'agit d'une agence fédérale indépendante américaine basée à Washington D.C. Créée en 1961, elle est responsable de la réglementation du transport maritime international des États-Unis.

concernant les surestaries. Cette règle interprétative a été publiée le 28 avril 2020. Il semble nécessaire de s'intéresser au contexte général de cette règle (I) ainsi qu'à son contenu (II).

I. Contexte général de la règle interprétative sur les surestaries

303. Il s'agit de l'aboutissement de plusieurs années de plaintes des commissionnaires de transports et chargeurs envers les transporteurs maritimes et exploitants de terminaux qui considéraient être pénalisés injustement en raison des surestaries. En septembre 2019, la FMC appelait à des commentaires publics des professionnels du secteur maritime sur les surestaries de conteneurs afin de proposer une réglementation.

304. La FMC a relevé trois principes généraux en termes de surestaries qui devraient être respectés :

- 1 – Les chargeurs et intermédiaires débiteurs de surestaries ne devrait pas être pénalisés par des surestaries si les circonstances font qu'ils ne sont pas dans la capacité de prendre livraison des conteneurs ou de renvoyer les conteneurs à l'expéditeur en raison d'un problème dont ils ne maîtrisent pas l'issue ;
- 2 – Ces mêmes protagonistes doivent être informés dès que la cargaison est disponible pour être récupérée ;
- 3 – Les politiques concernant les surestaries et la détention des conteneurs doivent être accessible à tous, claires et utiliser une terminologie cohérente.

305. La commission a énuméré plusieurs facteurs qu'elle peut prendre en compte pour juger et évaluer le caractère raisonnable des pratiques de surestaries. Les affaires de surestaries de conteneurs seront jugées individuellement sur le fond et sur les faits et les parties pourront toujours soulever des facteurs non énumérés par la commission pour résoudre leur litige. Dans un litige concernant des surestaries de conteneurs, la commission pourra intervenir en tant « qu'expert indépendant » pour enquêter sur le caractère raisonnable ou non des surestaries.

306. Cette règle interprétative a reçu le soutien des intermédiaires du transports maritime (notamment de l'association internationale FIATA¹⁵¹) ainsi que des chargeurs mais les transporteurs maritimes et exploitants de terminaux se sont fortement opposés à cette règle bien que la commission ait essayé de rester la plus neutre possible.

307. A titre d'exemple, la commission a reconnu également que les surestaries ne sont pas uniquement des pénalités pour les chargeurs mais qu'il s'agit également du remboursement aux transporteurs maritimes des coûts supplémentaires liés au fait que la cargaison reste immobilisée après écoulement des jours de franchise.

II. Contenu de la règle interprétative

308. Le contenu de la règle interprétative est clair. Il s'agit en quelques sortes d'un guide à l'usage des chargeurs et transporteurs maritimes sur la marche à suivre en cas de litiges concernant les surestaries de conteneurs. La règle donne des indications sur la livraison de la marchandise, le retard dans le retour des conteneurs, l'avis de disponibilité de la cargaison, les inspections des conteneurs, les politiques de surestaries des transporteurs maritimes et exploitants de terminaux et enfin, sur la facturation des surestaries.

309. Concernant la livraison/disponibilité de la marchandise, les réceptionnaires doivent être averti de la livraison de la marchandise uniquement si la cargaison est réellement disponible. Il conviendrait également de faire débiter les jours de franchise une fois que le réceptionnaire a déclaré prendre connaissance de l'avis de livraison et ainsi faire débiter les jours de franchise le jour où il a été convenu que la marchandise serait récupérée.

310. La commission insiste sur ce point car il serait fréquent que les transporteurs routiers ne puissent pas obtenir de rendez-vous pour aller récupérer la marchandise pendant les jours de franchise ou encore il est fréquent que les jours de franchise commencent à courir alors que la cargaison n'est pas encore disponible pour être récupérée : le conteneur peut être

¹⁵¹ FIATA est un acronyme pour Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés. Fondé à Vienne en 1926, il s'agit d'une organisation non gouvernementale représentant les transitaires de transport. Son principal objectif est de protéger les intérêts de la profession. Elle représente environ 40 000 transitaires dans le monde. Elle a récemment approuvé *l'interpretative rule* américaine sur son site internet FIATA.com, le 7 mai 2020.

déchargé du navire mais ne s'est pas encore vu attribué un emplacement pour être récupéré par exemple.

311. Concernant le retard dans le retour des conteneurs vides, la commission indique que des surestaries ne devraient pas être comptées en cas de fermeture d'un terminal ou de refus de ce dernier de prendre le conteneur vide pendant les temps de franchise. La non communication ou la communication tardive de fermeture d'un terminal ou de changements des conditions de retour d'un conteneur n'est pas un facteur « raisonnable » selon la Commission.
312. Concernant l'avis de disponibilité de la cargaison, la commission pourra examiner quand et comment les transporteurs ont informés les parties prenantes de la livraison de la cargaison. Elle pourra examiner le type d'avis, à qui il a été transmis, son format et sa méthode de distribution. Elle rappelle que les transporteurs maritimes sont obligés, en vertu du contrat de transport de notifier les destinataires de la livraison pour qu'ils aient un temps raisonnable pour récupérer la marchandise.
313. Il arrive régulièrement que des autorités gouvernementales comme les douanes ou encore la police aient un impact significatif sur le taux des surestaries puisqu'elles ont le pouvoir de maintenir au port le conteneur afin de l'inspecter. La commission, après plusieurs hésitations indiquent que les surestaries resteront valables en cas d'inspection des conteneurs, mais qu'elle prendrait en compte le cas où il y aurait des circonstances atténuantes, on peut notamment penser au fait que le chargeur soit de bonne foi, qu'il transporte des marchandises légales et qu'il a présenté des documents complets et assez précis en temps utile.
314. La commission examinera si les transporteurs et exploitants de terminaux sont clairs sur l'existence, l'accessibilité, le contenu et la clarté de la politique des surestaries. Les politiques de surestaries des transporteurs et exploitants de terminaux devront être en adéquation avec leurs obligations légales notamment la publication des tarifs et des horaires.
315. Pour la facturation des surestaries, les factures doivent être détaillées et contenir le plus de détails possibles afin que les intérêts cargaison puisse valablement les contester.

316. Cette règle interprétative est entrée en vigueur depuis sa publication au *Federal Register*, équivalent du Journal Officiel en France. Il est cependant nécessaire de prendre en compte que les *interpretative rules*¹⁵² aux États-Unis n'ont pas force de loi, elles visent uniquement à interpréter une loi, en l'espèce ici, il s'agit du *shipping act* américain, quand il y a des ambiguïtés et/ou désaccords. On pourrait les comparer aux actes de droit souple que peuvent prendre les autorités administratives indépendantes en France.

¹⁵² USlegal.com - Interpretative Rules

Conclusion

317. Ce mémoire a montré que les surestaries de navires et de conteneurs ont des similitudes mais que leur régime et encadrement juridique n'est pas le même. Les surestaries de navire ont une légitimité que les surestaries de conteneurs n'ont pas. Le préjudice du transporteur maritime n'est pas nécessairement aussi certain que celui du fréteur car ce dernier souffrira nécessairement de la privation temporaire de son navire vu le prix journalier de l'exploitation d'un navire affrété.
318. Le but des surestaries est le même dans les deux contrats : pénaliser le retard et la privation temporaire d'un bien, le navire dans l'un et le conteneur dans l'autre. La différence est un peu similaire à la différence entre le contrat de transport et le contrat d'affrètement, le contrat de transport et les surestaries de conteneurs portent sur la marchandise et le conteneur alors que les surestaries de navire et le contrat d'affrètement portent sur le navire mis à disposition.
319. La première partie de ce mémoire a permis de montrer que les surestaries de navire et de conteneurs ont la même nature juridique : celle d'un supplément de fret, bien que la nature juridique des surestaries de conteneurs soit contestée. Mais, leur fonctionnement est très différent. Il y a un cadre juridique définit dans le cadre des surestaries de navire, avec la mise en place des staries après la remise de la NoR dans les contrats d'affrètement au voyage. Concernant les surestaries de conteneurs, il y a un flou juridique, le point de départ des surestaries de conteneurs est immédiat après le temps de franchise sans qu'il existe réellement de cause de suspension comme on en connaît en matière d'affrètement au voyage. Le seul point juridique ayant pour l'instant obtenu une réponse de la jurisprudence en matière de surestaries de conteneurs est sur la prescription. Cependant, la doctrine est toujours divergente sur le point de départ de cette prescription, elle ne devrait pas être à la livraison de la marchandise comme l'indique la jurisprudence mais après expiration du temps donné au destinataire pour récupérer la marchandise.
320. Concernant le débiteur des surestaries de navire, il n'y a aucun doute sur le fait qu'il s'agit de l'affréteur ou du destinataire en cas d'émission de connaissance, alors que dans les surestaries de navire, la logique voudrait que le débiteur soit le réceptionnaire de la marchandise, mais les compagnies maritime se servent de la notion de *Merchant* pour

rendre débiteur des surestaries de conteneurs toutes les parties au contrat de transport, le chargeur et l'intermédiaire organisation le transport étant le plus souvent les débiteurs.

321. La deuxième partie de ce mémoire aura montré que les surestaries sont des charges financières contestées provoquant des problèmes de congestion portuaires. Le débiteur des surestaries de conteneurs pourra avoir des trous de trésorerie assez importants et la vente de la marchandise n'est pas la solution privilégiée par les transporteurs maritimes, les surestaries de navires sont quant à elles plus équitables avec la possibilité de récompenser l'affrètement via une prime de célérité en cas de chargement ou de déchargement rapide du navire.

322. Cette deuxième partie mentionne aussi l'existence de solutions pour éviter les surestaries : la négociation de jours de planche plus long permettra d'éviter les surestaries de navire, la négociation du contrat de transport est aussi une solution pour l'évitement des surestaries mais sera plus difficile à mettre en place car les contrats de transport sont considérés comme des contrats d'adhésion. La solution la plus efficace pour éviter les surestaries de conteneurs serait que le chargeur puisse utiliser ses propres conteneurs, cette pratique est assez rare encore mais elle pourrait devenir de plus en plus utilisée suite à la création d'entreprises spécialisées dans la location de conteneurs à destination des chargeurs.

323. Le cadre juridique des surestaries de conteneurs mériterait donc d'être plus précis, c'est la raison pour laquelle certains États commencent à réfléchir à des solutions pour éviter de pénaliser les chargeurs et les intermédiaires de transport, c'est le cas du Maroc et plus récemment des États-Unis.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels

- P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^e édition, 2016.
- Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Dalloz, 13^e édition 2014.
- O. DE NORAY, *les ports africains : une modernisation en marche*, Annales des mines, réalités industrielles, 2015.
- G. PIETTE, *Droit maritime*, A. Pedone, 2017
- R. RODIERE, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports, T. II : Les contrats de transport de marchandises*, Dalloz, 1968
- J. SCHOFIELD, *Laytime and demurrage*, Lloyd's Shipping Law Library, 6e edition, 2015
- LJ. SCRUTTON, *Charter Parties and bills of lading*, Sweet and Maxwell, 18e edition, 1974.

II. Thèses et mémoires

- L. AINSENSTEIN, *Staries et surestaries en droit comparé*, LGDJ, 1965.
- L. C. BOBONGO, *Le prix dans le contrat de transport*, thèse Université Paris I, 2016L.
- M'HIRSSI, *Staries et surestaries en droit anglais et droit comparé*, CDMT, 1980.
- P. L. ODOUBOUROU, *Analyse de la congestion portuaire au port autonome de Dakar*, Mémoire Master II management portuaire et maritime – centre Trainmar de Dakar, 2018.
- Hugo TIBERG, *The law of demurrage*, Swett & Maxwell, 1960.

III. Répertoires, dictionnaires et encyclopédie

- R. ACHARD, « Exploitation du navire – Affrètement au voyage – Staries et surestaries. » *Jurisclasseur transport*, Fasc. 1221, 2004.
- M.M DAMIEN – *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3^e édition, DUNOD, 2010.
- P. DELEBECQUE, « régime de la réparation. – Modalités de la réparation. – Règles particulières à la responsabilité contractuelle. – Clause pénale. » *Jurisclasseur Fasc. 22*, 2020.

IV. Articles

- M. ADJIBI NOUROU, « La congestion et les retards dans les ports font perdre 19 milliards \$ par an à l'économie du Nigeria (Rapport) », *agenceecofin.com*, 2018.
- P. BONASSIES, P. DELEBECQUE, *DMF 2006, Hors-série no 10*, 2006.
- J. BONNAUD, « Nature juridique de la mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime », *DMF* 2014.
- J. BONNAUD, « Prescription applicable au recouvrement des créances relatives aux frais d'immobilisation du conteneur », *DMF* 2015, p. 708.
- N. DARIF, « Surestaries : de grands changements dès septembre », *lavieeco.com*, 2015
- H. DEISS BOLLORE, « Ouverture d'un port sec en Guinée, Conakry », 2020, *Portsetcorridors.com*
- P. DELEBECQUE, *DMF Hors-série n°18*, Juin 2014 p. 69.
- P. DELEBECQUE, « L'action en revendication d'un conteneur est imprescriptible », *DMF*, 2016 p. 512.
- P. DELEBECQUE, « Location de conteneurs et prescription des surestaries de conteneurs : suite et fin ? », *DMF* 2015, p. 700.
- É. DEMANGEON, « CMA CGM futur opérateur du terminal à conteneurs nigérian de Lekki », *l'antenne.com*, 2018.

- M. FAWZI GAIDA, « Absence d'autorisations d'importation de matières premières : Plus de 5000 conteneurs en souffrance dans les ports », *Elwatan.com*, 2019.
- Journal de la marine marchande, « Conjoncture : les folles années du vrac sec. » ; 2019.
- H. MANAADIAR, “What the final interpretative rule by the FMC on demurrage et detention says“, *shippingfreightresources.com*, 2020
- A. MONTAS, « L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ? » *Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes*, 2010.
- O. N. OMAR ET A. GRAY, “How to avoid demurrage invoices: practical note for charterers”, *lexology.com*
- G. PIETTE, « Prescription d'un an pour l'action en paiement de surestaries de conteneurs », *DMF*, 2013, n° 754.
- G. PIETTE, « La délicate situation d'un commissionnaire de transport poursuivi par le transporteur » *DMF*, 2016, p. 593.
- G. ROUGIER, « La Notice of Readiness ou en français avis de mise à disposition – Point de vue de l'armateur », *Gazette de la CAMP n°33*, Hiver 2013-2014.
- M. SOW, « Congestion portuaire : comment l'Afrique se saborde », *Financial Afrique*, 2014.
- A. SYLLA, « Une hémorragie qui coûte 150 millions de dollars au Maroc », *Challenge.ma*, 2015.
- Y. TANTAOUI, « Surestaries, le plan d'attaque de la tutelle est prêt, » *le360.ma*, 2016.
- Y. TANTAOUI, « Surestaries : la tutelle accélère la mise en œuvre de sa feuille de route », *Le360.ma*, 2016
- Y. TASSEL : « L'affréteur au voyage n'est-il pas transporteur ? » *Neptunus, revue électronique, Centre de droit maritime et océanique, Université de Nantes*, 1998.

- T. TEILLARD, « Ports secs : le nouvel atout des logisticiens » *Jeune Afrique économie et finance*, 2019.

V. Sites internet

Armateurs de France : film institutionnel

- <http://www.armateursdefrance.org>

Le petit juriste : La validité du contrat : approche comparée entre la France et l'Angleterre :

- <https://www.lepetitjuriste.fr/la-validite-du-contrat-approche-comparee-entre-la-france-et-langleterre/>

Conditions générales des compagnies maritimes Maersk, MSC et ONE :

- <https://www.msc.com/getattachment/a2c61e0a-90d9-4c80-89aa-686e3464e62a/636355601931487641>
- <https://terms.maersk.com/carriage>
- <https://www.one-line.com/en/standard-page/b/l-terms>

Trésor économie, gouvernement français : le transport au Nigéria :

- <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/8d2e803d-9a6a-4667-a85c-c6427ccc3a97/files/0480536e-e793-4a8e-ae96-b6de0f938196>

Glossaire international : port sec :

- <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/port-sec-ou-avance.html>

Entreprise sinilogistics :

- <http://blog.sinilogistics.com/combien-coute-le-transport-d-un-conteneur/>

Entreprise container xchange :

- <https://container-xchange.com>

The Daily Journal of the United States Government - Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act

- <https://www.federalregister.gov/documents/2020/05/18/2020-09370/interpretive-rule-on-demurrage-and-detention-under-the-shipping-act>

ANNEXES

ANNEXE 1 – Conditions générales de vente CMA CGM

ANNEXE 2 - Tarifs surestaries CMA CGM – France

ANNEXE 3 – Tarifs surestaries à l’importation Maersk – France

ANNEXE 4 – Tarifs surestaries CMA CGM 2020 – Guinée

ANNEXE 5 - Tarifs de stationnement de la compagnie maritime marseillaise CMA CMA 2020

ANNEXE 6 – Tarifs de stationnement du Port de Marseille Fos 2019

ANNEXE 2 – Tarifs surestaries CMA CGM France



Demurrage and detention tariff

France

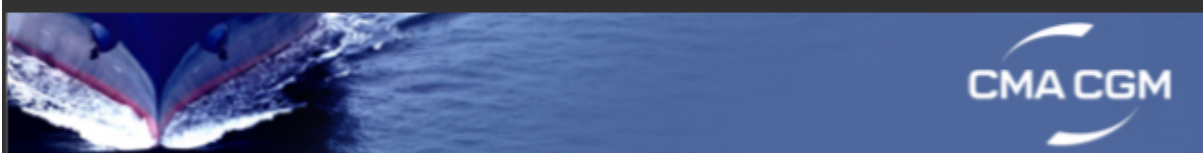
Import/Export : IMPORT

Currency : EUR
Freetime in : Calendar

Places : ALL
Excess time : Calendar

Type	Size	After Freetime Day	Freetime	Charge	Start Validity	Charge Type
GP	20	8 To 11	7	40	01-JAN-20	Merged
GP	20	12 To 18	7	58	01-JAN-20	Merged
GP	20	19+	7	64	01-JAN-20	Merged
GP	40	8 To 11	7	63	01-JAN-20	Merged
GP	40	12 To 18	7	104	01-JAN-20	Merged
GP	40	19+	7	128	01-JAN-20	Merged
RF	20	6 To 7	5	105	01-JAN-20	Merged
RF	20	8+	5	142	01-JAN-20	Merged
RF	40	6 To 7	5	105	01-JAN-20	Merged
RF	40	8+	5	142	01-JAN-20	Merged
SP	20	8 To 12	7	50	01-JAN-20	Merged
SP	20	13+	7	105	01-JAN-20	Merged
SP	40	8 To 12	7	105	01-JAN-20	Merged
SP	40	13+	7	200	01-JAN-20	Merged
HAZ	20	8 To 12	7	67	02-JAN-20	Merged
HAZ	20	13+	7	88	03-JAN-20	Merged
HAZ	40	8 To 12	7	111	01-JAN-20	Merged
HAZ	40	13+	7	155	01-JAN-20	Merged
NOR	20	8 To 11	7	40	01-JAN-20	Merged
NOR	20	12 To 18	7	58	01-JAN-20	Merged
NOR	20	19+	7	64	01-JAN-20	Merged
NOR	40	8 To 11	7	63	01-JAN-20	Merged
NOR	40	12 To 18	7	104	01-JAN-20	Merged
NOR	40	19+	7	128	01-JAN-20	Merged

Our General Conditions as detailed in our [General Terms](#) must be considered as a part of the above tariff.



Demurrage and detention tariff

France

Import/Export : EXPORT

Currency :

EUR

Places :

ALL

Freetime in :

Calendar

Excess time :

Calendar

Type	Size	After Freetime Day	Freetime	Charge	Start Validity	Charge Type
GP	20	13 To 17	12	40	01-JAN-20	Merged
GP	20	18 To 21	12	58	01-JAN-20	Merged
GP	20	22+	12	80	01-JAN-20	Merged
GP	40	13 To 17	12	58	01-JAN-20	Merged
GP	40	18 To 21	12	100	01-JAN-20	Merged
GP	40	22+	12	120	01-JAN-20	Merged
RF	20	8 To 14	7	110	01-JAN-20	Merged
RF	20	15 To 20	7	150	01-JAN-20	Merged
RF	20	21+	7	182	01-JAN-20	Merged
RF	40	8 To 14	7	110	01-JAN-20	Merged
RF	40	15 To 20	7	150	01-JAN-20	Merged
SP	20	13 To 17	12	58	01-JAN-20	Merged
SP	20	18+	12	112	01-JAN-20	Merged
SP	40	13 To 17	12	112	01-JAN-20	Merged
SP	40	18+	12	222	01-JAN-20	Merged
HAZ	20	10 To 15	9	45	01-JAN-20	Merged
HAZ	20	16+	9	63	01-JAN-20	Merged
HAZ	40	10 To 15	9	67	01-JAN-20	Merged
HAZ	40	16+	9	110	01-JAN-20	Merged
NOR	20	13 To 17	12	40	01-JAN-20	Merged
NOR	20	18 To 21	12	58	01-JAN-20	Merged
NOR	20	22+	12	80	01-JAN-20	Merged
NOR	40	13 To 17	12	58	01-JAN-20	Merged
NOR	40	18 To 21	12	100	01-JAN-20	Merged
NOR	40	22+	12	120	01-JAN-20	Merged

Our General Conditions as detailed in our [General Terms](#) must be considered as a part of the above tariff.

ANNEXE 3 : Tarifs surestaries à l'importation Maersk - France



MAERSK



Overview

Import

Export

Payment

Local solutions

Routes

Days after freetime expiration	20'DRY	40'DRY/40'HDRY/45'DRY	Flat & Open Top
6th to 10th day	48	68	170
As from 11th day			255
11th to 17th day	78	108	
As from 18th day	118	168	

Days after freetime expiration	20'REEF	40'HREEF	Shipper's own	20'IMO	40'IMO/45'IMO
5th to 7th day	250	255	170		
As from 8th day	280	280	255		
6th to 10th day			20		
11th to 17th day			60		
As from 18th day			100		
5th to 11th day				95	115
12th to 18th day				115	135
As from 19th day				155	175





D&D TARIFFS GUINEA

IMPORT - ALL PLACES

TARIFF IN USD

FREE DAYS ARE IN CALENDAR DAY (i.e. including week-ends and public holidays)

DAYS AFTER FREE DAYS ARE IN CALENDAR DAY (i.e. including week-ends and public holidays)

EFFECTIVE DATE: 18-JAN-2020

EXPIRATION DATE: UNTIL FURTHER NOTICE

Important informations : All technical definition are available on [this page](#)

STANDARD & NOR CONTAINER - SPLITTED							
DEMURRAGE				DETENTION			
SLAB (in days)	20'	40'	45'	SLAB (in days)	20'	40'	45'
8 FREE DAYS				4 FREE DAYS			
From 9th To 15th	12	24	24	From 5th To 11th	12	24	24
From 16th To 22nd	28	56	56	From 12th To 18th	28	56	56
From 23rd Onwards	56	112	112	From 19th Onwards	56	112	112

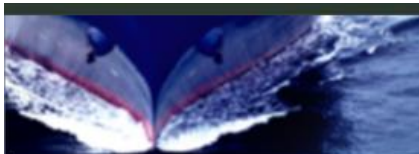
NOR : reefer used as a standard container (reefer not plugged)

REEFER CONTAINER - SPLITTED							
DEMURRAGE				DETENTION			
SLAB (in days)	20'	40'	45'	SLAB (in days)	20'	40'	45'
8 FREE DAYS				4 FREE DAYS			
From 9th To 15th	50	100	100	From 5th To 11th	50	100	100
From 16th To 22nd	110	220	220	From 12th To 18th	110	220	220
From 23rd Onwards	220	440	440	From 19th Onwards	220	440	440

SPECIAL CONTAINER - SPLITTED							
DEMURRAGE				DETENTION			
SLAB (in days)	20'	40'	45'	SLAB (in days)	20'	40'	45'
8 FREE DAYS				4 FREE DAYS			
From 9th To 15th	50	100	100	From 5th To 11th	50	100	100
From 16th To 22nd	110	220	220	From 12th To 18th	110	220	220
From 23rd Onwards	220	440	440	From 19th Onwards	220	440	440

(Special container: Open top, flat rack, tank ...)

Our General Conditions as detailed in our [General Terms](#) must be considered as a part of the above tariff.



D&D TARIFFS GUINEA

IMPORT - TOMALI

TARIFF IN USD

FREE DAYS ARE IN CALENDAR DAY *(i.e. including week-ends and public holidays)*

DAYS AFTER FREE DAYS ARE IN CALENDAR DAY *(i.e. including week-ends and public holidays)*

EFFECTIVE DATE: 18-JAN-2020

EXPIRATION DATE: UNTIL FURTHER NOTICE

Important informations: All technical definition are available on [this page](#)

STANDARD & NOR CONTAINER - SPLITTED			
DETENTION			
SLAB <i>(in days)</i>	20'	40'	45'
18 FREE DAYS			
From 19th To 24th	28	56	56
From 25th Onwards	56	112	112

NOR : reefer used as a standard container (reefer not plugged)

SPECIAL CONTAINER - SPLITTED			
DETENTION			
SLAB <i>(in days)</i>	20'	40'	45'
18 FREE DAYS			
From 19th To 24th	110	220	220
From 25th Onwards	220	440	440

(Special container: Open top, flat rack, tank ...)

Our General Conditions as detailed in our [General Terms](#) must be considered as a part of the above tariff.



D&D TARIFFS GUINEA

EXPORT - ALL PLACES

TARIFF IN USD

FREE DAYS ARE IN CALENDAR DAY (*i.e. including week-ends and public holidays*)

DAYS AFTER FREE DAYS ARE IN CALENDAR DAY (*i.e. including week-ends and public holidays*)

EFFECTIVE DATE: 25-MAY-2012

EXPIRATION DATE: UNTIL FURTHER NOTICE

Important informations : All technical definition are available on [this page](#)

STANDARD & NOR CONTAINER - MERGED			
SLAB (<i>in days</i>)	20'	40'	45'
30 FREE DAYS			
From 31st Onwards	30	60	60

NOR : reefer used as a standard container (reefer not plugged)

REEFER CONTAINER - MERGED			
SLAB (<i>in days</i>)	20'	40'	45'
14 FREE DAYS			
From 15th Onwards	30	60	60

SPECIAL CONTAINER - MERGED			
SLAB (<i>in days</i>)	20'	40'	45'
30 FREE DAYS			
From 31st Onwards	30	60	60

(Special container: Open top, flat rack, tank ...)

Our General Conditions as detailed in our [General Terms](#) must be considered as a part of the above tariff.

ANNEXE 5 - Tarifs de stationnement de la compagnie maritime marseillaise CMA CMA 2020



STORAGE AND MONITORING FRANCE 2020 mise à jour le 30/11/2019 et dates de validité comme suit:

Location point	Pool	Charge Type	Tariff Type	date from	Size	TYPE	Free Days	Free Days Type	Charge Days Type	Charge Currenc	From Days 1	Rate Per Day 1	From Days 2	Rate Per Day 2	From Days 3	Rate Per Day 3	From Days 4	Rate Per Day 4
Dunkerque	all	Export	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	21,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	Export	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	39,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	Export	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	39,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	Export	Storage	01/01/2020	20	HAZ	6	Calendar	Calendar	euro	7	24,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	Export	Storage	01/01/2020	40	HAZ	6	Calendar	Calendar	euro	7	45,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	Export	Storage	01/01/2020	45	HAZ	6	Calendar	Calendar	euro	7	45,00	-	-	-	-	-	-
Le Havre	all	Export	Storage	01/01/2020	20	-	9	Calendar	Calendar	euro	10	104,00	11	44,00	-	-	-	-
Le Havre	all	Export	Storage	01/01/2020	40	-	9	Calendar	Calendar	euro	10	140,00	11	58,00	-	-	-	-
Le Havre	all	Export	Storage	01/01/2020	45	-	9	Calendar	Calendar	euro	10	140,00	11	58,00	-	-	-	-
Rouen	all	Export	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	12,00	-	-	-	-	-	-
Rouen	all	Export	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Rouen	all	Export	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	Export	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	12,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	Export	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	Export	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	Export	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	12,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	Export	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	Export	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Bassens	all	Export	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	12,00	-	-	-	-	-	-
Bassens	all	Export	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Bassens	all	Export	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	20,00	-	-	-	-	-	-
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	20	-	8	Calendar	Calendar	euro	9	10,00	14	14,00	22	22,00	26	39,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	20	OOG	8	Calendar	Calendar	euro	9	14,00	14	20,00	22	39,00	26	74,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	20	HAZ	8	Calendar	Calendar	euro	9	14,00	14	20,00	22	39,00	26	74,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	40	-	8	Calendar	Calendar	euro	9	14,00	14	20,00	22	39,00	26	74,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	40	OOG	8	Calendar	Calendar	euro	9	23,00	14	32,00	22	61,00	26	112,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	40	HAZ	8	Calendar	Calendar	euro	9	23,00	14	32,00	22	61,00	26	112,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	45	-	8	Calendar	Calendar	euro	9	14,00	14	20,00	22	39,00	26	74,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	45	OOG	8	Calendar	Calendar	euro	9	23,00	14	32,00	22	61,00	26	112,00
Fos sur Mer	all	Export	Storage	01/01/2020	45	HAZ	8	Calendar	Calendar	euro	9	23,00	14	32,00	22	61,00	26	112,00
Dunkerque	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	19,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	33,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	33,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	20	HAZ	6	Calendar	Calendar	euro	7	21,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	40	HAZ	6	Calendar	Calendar	euro	7	38,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	45	HAZ	6	Calendar	Calendar	euro	7	38,00	-	-	-	-	-	-
LE HAVRE	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal													
Rouen	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	6,00	-	-	-	-	-	-
Rouen	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-
Rouen	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	6,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	6,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-

Storage and Monitoring 2020 v2.klx



STORAGE AND MONITORING FRANCE 2020 mise à jour le 30/11/2019 et dates de validité comme suit:

Bassens	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	6,00	-	-	-	-	-	-
Bassens	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-
Bassens	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-
Fos sur Mer	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal													
La Rochelle	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal													
Marseille	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal													
Port Vendres	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal													
Sète	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal													
Bassens	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Fos sur Mer	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Marseille	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
La Rochelle	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Le Havre	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Rouen	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-
Bassens	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Brest	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Dunkerque	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Fos sur Mer	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Marseille	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
La Rochelle	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Le Havre	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Montoir de Bretagne	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Rouen	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-
Sète	all	export & IMPORT	monitoring	01/10/2015	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal													

OOG = Out of Gauge cargo : marchandise hors gabarit
HAZ = Hazardous cargo : marchandise dangereuse
REEFER = Refrigerated goods : Marchandise réfrigérée





STORAGE AND MONITORING FRANCE 2020
mise à jour le 30/11/2019 et dates de validité comme suit:

Bassens	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	20	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	6,00	-	-	-	-	-	-	
Bassens	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	40	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-	
Bassens	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	45	-	14	Calendar	Calendar	euro	15	8,00	-	-	-	-	-	-	
Fos sur Mer	all	IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal														
La Rochelle	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal														
Marseille	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal														
Port Vendres	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal														
Sète	all	export & IMPORT	Storage	01/01/2020	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal														
Bassens	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Brest	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Dunkerque	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Fos sur Mer	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Marseille	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
La Rochelle	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Le Havre	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Montoir de Bretagne	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Rouen	all	Export	monitoring	01/02/2019	all	REEFER	6	Calendar	Calendar	euro	7	115,00	-	-	-	-	-	-	
Bassens	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Brest	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Dunkerque	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Fos sur Mer	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Marseille	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
La Rochelle	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Le Havre	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Montoir de Bretagne	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Rouen	all	IMPORT	monitoring	01/10/2015	all	REEFER	2	working	calendar	euro	3	90,00	-	-	-	-	-	-	
Sète	all	export & IMPORT	monitoring	01/10/2015	>>> frais de stationnement directement facturés au client par le terminal														

OOG = Out of Gauge cargo : marchandise hors gabarit
HAZ = Hazardous cargo : marchandise dangereuse
REEFER = Refrigerated goods : Marchandise réfrigérée



ANNEXE 6 – Tarifs de stationnement du Port de Marseille Fos 2019

3 - STATIONNEMENT ET GARDIENNAGE

Prix par conteneur et par journée indivisible

Conteneurs pleins Import

Franchise

Tarif du 6ème jour
Du 7ème au 8ème jour / conteneur / jour
Du 9ème au 11ème jour / conteneur / jour
Du 12ème au 14ème jour / conteneur / jour
Du 15ème et suivants / conteneur / jour

5 jours (1)			
Standard & Reefers (2)		Hors gabarits et Dangereux (**)	
20'	40'	20'	40'
21,49 €	33,77 €	42,98 €	67,54 €
13,22 €	22,44 €	26,44 €	44,88 €
26,22 €	46,23 €	52,44 €	92,46 €
53,00 €	88,68 €	106,00 €	177,36 €
65,81 €	106,91 €	131,62 €	213,82 €

(1) jours calendaires, jour de débarquement inclus à compter du "vu à quai".

(2) hors frais de fourniture électrique et monitoring

Conteneurs pleins export ou en transbordement**

**(Avis de statut « transbordement » notifié 24h avant débarquement)

Franchise

Du 9ème au 13ème jour / conteneur / jour
Du 14ème au 21ème jour / conteneur / jour
Du 22ème au 25ème jour / conteneur / jour
Du 26ème jour et suivants / conteneur / jour

8 jours (1)			
Standard & Reefers (2)		Hors gabarits et Dangereux (**)	
20'	40'	20'	40'
4,44 €	8,62 €	8,88 €	17,24 €
7,37 €	11,71 €	14,74 €	23,42 €
14,75 €	23,68 €	29,50 €	47,36 €
29,90 €	48,30 €	59,80 €	96,60 €

(1) jours calendaires, jour de débarquement compris

(2) hors frais de fourniture électrique et monitoring

Conteneurs vides

Par conteneur / jour

20'	40'
5,35 €	10,70 €

Marchandises diverses

a) Franchise

b) Palettes et big bags

c) Autres (rapport poids/volume < 3m / tonne)

d) Autres (rapport poids/volume > 3m / tonne)

Sans franchise		
Hangar	Quai	
6,65 €	4,52 €	unité / jour
6,65 €	5,60 €	tonne / jour
de gré à gré		

Ces tarifs entreront en vigueur à compter du 1er janvier 2019 et s'appliqueront à tous les conteneurs qui seront retirés ou qui rentreront sur le terminal. Les frais de stationnement des conteneurs import et en retrait de quai doivent être acquittés au moment de la sortie du conteneur.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	3
TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES	5
Introduction	6
PARTIE I. LES SURESTARIES : UNE OBLIGATION CONTRACTUELLE DE PAIEMENT	16
 TITRE 1. UNE OBLIGATION LÉGITIME : LE PRIX DES SURESTARIES, LE PRIX DU TEMPS	 16
 Chapitre 1. Les surestaries : une obligation historiquement présente dans le contrat d'affrètement au voyage	 17
<i>Section 1. La détermination du quantum de l'obligation : la nature juridique des surestaries</i>	17
I. Un supplément de fret	17
II. Des dommages et intérêts	20
<i>Section 2. Détermination du quantum des surestaries au pro rata temporis</i>	21
I. Les staries	21
A. Le point de départ des staries	22
B. Les modalités de calcul des staries	23
C. Les suspensions des staries	24
1. Les suspensions contractuelles	25
2. Les suspensions légales	25
II. Les surestaries	26
A. La computation des surestaries	26
B. Les suspensions des surestaries	27
C. La fin des surestaries	27
 Chapitre 2. Les surestaries de conteneurs : une obligation récente découlant du contrat de transport	 29
<i>Section 1. La détermination du quantum de l'obligation : la nature juridique des surestaries de conteneurs</i>	29
I. La nature juridique des surestaries : un contrat autonome de mise à disposition du conteneur	30
II. La nature des surestaries de conteneurs : un contrat accessoire au contrat de transport	31
III. Critique et analyse de la jurisprudence pour définir au mieux les surestaries de conteneurs	33
<i>Section 2. Fonctionnement des surestaries : le contentieux relatif à la prescription</i>	34
I. Délai de prescription de l'action en paiement	34
II. Le point de départ de la prescription	36

TITRE 2. LE PAIEMENT EFFECTIF DES SURESTARIES : EXÉCUTION DE L'OBGLIGATION	39
Chapitre 1. Modalités de paiement des surestaries dans l'affrètement au voyage	39
<i>Section 1. Articulation du paiement des surestaries entre le destinataire de la marchandise et l'affréteur.</i>	<i>39</i>
I. Le principe : l'affréteur est responsable du paiement des surestaries	40
II. L'exception : le destinataire est responsable du paiement des surestaries par la <i>cesser clause</i>	41
A. Le privilège et la <i>cesser clause</i>	41
B. <i>Cesser clause</i> et port de chargement	43
III. Articulation du contrat de vente avec le contrat d'affrètement	43
<i>Section 2. Paiement des surestaries et pluralité de destinataire</i>	<i>45</i>
I. Cas de pluralité de destinataires : aucune conséquence sur les surestaries	45
A. Le cas des affrètements partiels	45
B. Destinataires multiples et connaissements émis par l'affréteur sans référence à la charte partie	46
II. Cas de pluralité de destinataires où les connaissements font référence à la charte	46
Chapitre 2. Contrat de transport et paiement des surestaries	49
<i>Section 1. Le paiement des surestaries est imputable aux parties contractantes du contrat de transport</i>	<i>50</i>
I. Surestaries et chargeur	51
A. Contrat de vente et surestaries	51
B. Surestaries et changement de chargeur initial	53
II. Surestaries et destinataire	54
A. Surestaries et obligation de retrait de la marchandise du destinataire	54
B. Surestaries et droit de rétention du transporteur	54
<i>Section 2. Le cas particulier du commissionnaire de transport</i>	<i>56</i>
I. Le commissionnaire débiteur des surestaries	56
II. Les recours à disposition du commissionnaire de transport débiteur des surestaries	58
A. Le recours du commissionnaire de transport contre le chargeur réel	58
B. Les suretés à disposition du commissionnaire en cas de défaillance du chargeur	60

PARTIE II. LES SURESTARIES : UNE CHARGE FINANCIÈRE CONTESTÉE 63

TITRE 1. LES SURESTARIES : UNE CHARGE AYANT DES RÉPERCUSSIONS 63

Chapitre 1. La congestion portuaire en Afrique	64
<i>Section 1. Surestaries et congestion portuaire des navires : un problème majeur en Afrique de l'Ouest</i>	64
I. Analyse de la congestion portuaire en Afrique de l'Ouest	64
II. Solutions et investissements en Afrique de l'Ouest pour éviter la congestion	65
<i>Section 2. Les conteneurs en souffrance en Afrique</i>	66
I. États des surestaries de conteneurs au Maghreb	67
II. Solutions logistiques pour désencombrer les conteneurs	68
A. La création de ports secs	68
B. Investissements et extensions des ports africains via des partenariats publics-privés	69
Chapitre 2. Les répercussions des surestaries sur le débiteur	70
<i>Section 1. Une charge financière extrêmement importante</i>	70
I. Les surestaries de conteneurs : une légitimité contestée	70
II. L'équité des surestaries de navires	72
<i>Section 2. La vente de la marchandise</i>	73

TITRE 2. LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR ÉVITER LES SURESTARIES 76

Chapitre 1. Les préconisations des professionnels pour contourner le paiement des surestaries	76
<i>Section 1. L'évitement des surestaries dans les contrats d'affrètements au voyage</i>	76
I. La négociation de la charte partie	76
II. Assurance et surestaries.	78
<i>Section 2. L'évitement des surestaries dans les contrats de transport</i>	80
I. Le conteneur appartenant à l'expéditeur	80
II. Les négociations antérieures au contrat de transport	82
Chapitre 2. La légifération : une solution nécessaire pour éviter les surestaries	83
<i>Section 1. Droit marocain et surestaries</i>	83
I. Mesures concernant les surestaries de conteneurs	84
II. Mesures concernant les surestaries de navire	85
<i>Section 2. Droit américain et surestaries</i>	85
I. Contexte général de la règle interprétative sur les surestaries	86
II. Contenu de la règle interprétative	87
Conclusion	90
BIBLIOGRAPHIE	92
ANNEXES	96

