

LES CONTRATS D’AFFRETEMENT

Dans le secteur des transports maritimes, on distingue principalement deux types de contrats : Le contrat de transport et le contrat d'affrètement.

A - Le contrat de transport

Par contrat de transport maritime, le transporteur s’engage à déplacer une marchandise d’un point à un autre moyennant un prix spécifié. Il est :

- A titre onéreux (il y a un prix à payer)
- Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur)
- Synallagmatique (obligations de parts et d’autres)

L’élément qui matérialise le contrat de transport est le CONNAISSEMENT ou B/L délivré en quatre exemplaires :

- Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire
- Un exemplaire destiné à l’agent consignataire
- Un exemplaire destiné au Shipper
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

Les différents types de connaissements

Ils sont :

- Le connaissement à ordre : l’échange se fait par donation (remise)
- Le connaissement nominatif : l’échange se fait par endossement (c’est le plus courant)
- Le connaissement « Reçu pour embarquement » (Received for shipment)
- Le connaissement dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire)

Les informations contenues dans le connaissement sont :

- Le nom du SHIPPER
- Le nom du consignataire
- La NOTIFY PARTY
- Le nom du navire
- Le numéro du voyage
- Le port de chargement / déchargement / transbordement

B - Le contrat d'affrètement

Il existe 3 types d’affrètements : l’affrètement coque nue, l’affrètement au voyage et l’affrètement à temps

L’affrètement coque nue :

Le fréteur s’engage à mettre à la disposition de l’affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L’affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

L’affrètement au voyage :

Le fréteur s’engage à mettre à la disposition d’un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

L’affrètement à temps :

Le fréteur s’engage à mettre à la disposition de l’affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l’affréteur assure la gestion commerciale.

Le document qui matérialise le contrat d’affrètement est la CHARTE-PARTIE en anglais CHARTER PARTY

La Charte-partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (l'affréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (fréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement. Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi. « Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte-partie qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire. »

Dans la charte-partie, le propriétaire garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire, mais l'affréteur est responsable de la cargaison. Les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières peuvent être affrétés sous diverses formes (au voyage, à temps, « à coque nue », lorsqu'il s'agit du navire seul, ou à forfait).

Toujours dans le jargon maritime, le mot "nolis" ou encore "nolisement" sont des synonymes du mot "affrètement" et sont plutôt utilisés en droit maritime.

Quelques définitions

Jours de planche (ou Staries) : Nombre de jours stipulés et alloués à l'affrètement d'un navire pour les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison.

Surestaries : Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.
