

FICHE 6

L'affrètement maritime

L'affrètement maritime concerne principalement le transport des matières premières pour des lots importants. L'affrètement maritime doit aussi être envisagé pour des marchandises diverses, à chaque fois que le port de destination est mal desservi par les compagnies régulières à partir du port de départ.

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement maritime, mais les contrats d'affrètement (charter party) sont conclus sur la base de contrats types qui sont le fruit d'une longue expérience dans la mesure où l'affrètement a précédé le contrat de transport maritime.

1 Les différents types d'affrètement

Le contrat d'affrètement maritime met en scène 2 acteurs :

- L'armateur ou fréteur (ship owner) qui exploite le navire
- L'affréteur (charterer) qui loue le navire à l'armateur

Notons que dans le domaine de l'affrètement maritime, les courtiers (ship brokers) sont très actifs.

Il existe 3 types d'affrètement :

<p>L'affrètement au voyage (voyage charter)</p>	<p>L'armateur fournit un navire pour une cargaison déterminée et pour un voyage déterminé. Le fret est facturé à la tonne. La gestion nautique et commerciale reste à la charge du fréteur. Ce type d'affrètement est utilisé pour des opérations "spot"</p>
<p>L'affrètement au temps (time charter)</p>	<p>Le contrat est conclu pour une durée déterminée. La gestion commerciale est assurée par l'affréteur alors que la gestion nautique reste à la charge du fréteur. Le fret est facturé à la journée. Ce type d'affrètement est utilisé pour monter des opérations "revolving"</p>
<p>L'affrètement "coque nue" (bareboat charter)</p>	<p>L'affréteur loue le navire à l'armateur pour une durée déterminée et amène son propre équipage. La gestion nautique et commerciale du navire sont à la charge du fréteur</p>

De nombreux contrats types de charter party existent (grains, liquides, minerais..) permettant de répondre aux différents besoins des opérateurs.

2 L'affrètement au voyage

L'affrètement au voyage se distingue du contrat de transport classique de plusieurs façons :

- Il n'y a pas de réglementation internationale applicable et le contrat est souvent régi par la loi du pavillon
- Les contraintes des conventions internationales, comme la convention de Bruxelles de 1924 qui encadrent la responsabilité du transporteur laissent ici la place à l'autonomie des volontés où le fréteur et l'affréteur négocient les termes du contrat librement

- Les opérations de chargement et de déchargement du navire incombent toujours à l'affréteur (alors que dans le contrat de transport, ces opérations sont sous la responsabilité du transporteur)

3 Le laytime et les demurrages

L'affrètement au voyage va être le siège des intérêts divergents de l'affréteur et du fréteur. Le but principal de l'armateur-fréteur est d'accomplir le voyage et les opérations de manutention le plus rapidement possible afin que le navire puisse repartir dans le cadre d'un autre affrètement. De son côté, l'affréteur est beaucoup moins concerné par un éventuel retard du navire notamment pendant les opérations de manutention. Or, d'une manière générale, les opérations de chargement et de déchargement au port de départ et d'arrivée sont sous la responsabilité de l'affréteur. Ces opérations peuvent durer plus longtemps que prévu et perturber ainsi la gestion du navire. C'est la raison pour laquelle une durée maximum ou "laytime" va être imposée à l'affréteur pour effectuer ces opérations. En de dépassement du laytime, l'affréteur va être contraint de payer de lourdes pénalités (payable par journée de retard), appelées "demurrages".

Le laytime fait l'objet de nombreuses clauses dans le cadre de la charter party et s'interrompt dans certaines situations, en particulier les jours fériés et en cas d'intempéries.