

QUELQUES ASPECTS DE L'OBLIGATION DU FRETEUR CONCERNANT
LE NAVIRE DANS LE CONTRAT D'AFFRETEMENT AU VOYAGE

Mohammed BENAMAR¹

Il fut un temps où l'Algérie possédait l'une des premières flottes de navires de commerce dans le monde arabe et en Afrique. En effet, dans les années 1970-1980, l'armement national était composé de 79 navires tous types confondus.

Au fil du temps, la crise aidant², l'absence d'investissement dans le domaine a induit une nette diminution du nombre de navires exploités. Un grand nombre de navires vieillissants ont été désarmés ou vendus.

Actuellement, la flotte algérienne est composée de seulement six navires, un nombre insignifiant. La part de cette flotte dans le transport du commerce extérieur ne dépasse pas 2 % du trafic.

Pour faire face à cette situation, les pouvoirs publics ont initié un plan d'acquisition et de modernisation des navires. Celui-ci est en cours. Il prévoit à moyen terme l'acquisition de 22 navires.

En attendant la concrétisation de ce plan, l'armateur algérien a recours à l'affrètement pour combler quelque peu le déficit en navires.

L'affrètement est l'une des formes d'exploitation du navire. L'affrètement de navires résulte d'un contrat librement négocié entre les parties. C'est donc le domaine de la liberté contractuelle. Le code maritime algérien³ renferme des dispositions qui ne sont pas impératives, mais seulement supplétives à la volonté des parties contractantes.

Le contrat d'affrètement qu'il soit au voyage à temps ou coque nue est généralement matérialisé par une charte-partie. Comme tout contrat, le contrat d'affrètement est générateur des obligations des parties.

1 Professeur. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Tlemcen.

2 Crise qu'a connue le pays à partir des années 1980.

3 Cf. Ordonnance n° 76-80 du 23/10/1976 complétée et modifiée par la loi 98-05 du 25 juin 1998.

Nous nous intéresserons à l'obligation principale assumée par l'armateur c'est-à-dire le fréteur et qui consiste à mettre un navire à la disposition de l'affréteur.

I – PRESENTATION DU NAVIRE CONVENU EN BON ETAT DE NAVIGABILITE

Le navire est l'élément fondamental du contrat d'affrètement. Ce contrat est conclu « intuitu navis »¹. Le fréteur doit désigner le navire, si du moins aucun nom de navire ne figure dans la charte, de le présenter et de mettre à la disposition de l'affréteur un navire en bon état de navigabilité d'un point de vue nautique, mais aussi commercial².

L'article 652 du code maritime algérien, à l'instar des législations étrangères, dispose que le fréteur doit non seulement présenter un navire en bon état de navigabilité, mais maintenir ce bon état pendant le voyage.

Le navire doit être armé, équipé, approvisionné et muni des documents nécessaires à son navigabilité y compris les documents imposés par le code ISM et le code ISPS.

Les chartes indiquent la plupart du temps que le navire sera « en bon état, clos et étanche » ou encore « en état de naviguer en toute sécurité ». En effet, le navire doit avoir une coque suffisamment étanche et solide pour naviguer en toute sécurité dans les mers et océans où il doit se rendre ; il doit être muni de moyens de propulsion nécessaires, compte tenu de son importance et des navigations qu'il doit entreprendre, ainsi que des agrès et appareils convenables.

L'obligation du fréteur à présenter un navire au début du voyage et à le maintenir pendant tout le voyage en état de navigabilité s'explique par le fait que dans l'affrètement au voyage, le fréteur conserve tous les pouvoirs sur son navire ; lui seul a donc la possibilité de maintenir le navire en état de navigabilité³.

L'affrètement n'a de signification économique que si l'affréteur reçoit un na-

1 Cf. Mohammed BENAMAR : Les affrètements en droit algérien. Ordonnance n° 7680- du 23/1976/10/. Thèse de doctorat 3^e. cycle. Aix-en-Provence, 1983, p. 81.

2 Cf. Philippe DELEBECQUE Droit maritime. Précis Dalloz. 13^e. édition, Paris, 2014, p. 430.
E. du PONTAVICE ; P. CORDIER : Transport et affrètement maritimes. Encyclopédie Delmas, 2^e. 3^e. édition, Paris, 1990, p. 313

vire apte au service prévu par la charte. Ainsi, le défaut de navigabilité du navire entraîne des sanctions pour l'armateur-fréteur. La sanction la plus directe est celle de la résolution unilatérale du contrat par l'affréteur. Ce dernier s'apercevant que le navire n'est pas en état de bonne navigabilité, après sommations appropriées, décide la résolution du contrat et recherche un nouvel affrètement¹. La résolution unilatérale ne peut toutefois intervenir qu'en cas de manquement grave de l'armateur à son obligation de délivrer un navire en état de bonne navigabilité. Si l'affréteur a agi trop rapidement alors que le défaut constaté (malpropreté d'une cale, par exemple) pouvait être aisément réparé, il s'expose à des dommages et intérêts².

L'affréteur peut aussi demander des dommages et intérêts en réparation du préjudice qu'il aura subi particulièrement le coût du fret supplémentaire, lorsqu'il aura affrété un nouveau navire au lieu et place du navire convenu dans le contrat d'affrètement qui a entraîné la résolution unilatérale du contrat.

II – PRESENTATION DU NAVIRE A LA DATE ET AU LIEU CONVENUS

L'article 654 du code maritime exige la présentation du navire déterminé dans le contrat à la date et au lieu fixés afin d'être chargé. Selon cette disposition, l'armateur-fréteur ne peut mettre à la disposition de l'affréteur que le navire désigné par la charte-partie. S'il présentait un autre, même équivalent, l'affréteur pourrait mettre fin au contrat. En effet, la considération du navire, secondaire dans le contrat de transport, est primordiale dans le contrat d'affrètement.

Rappelons que ce contrat est conclu « intuitu navis ». Toutes les chartes-parties laissent un blanc pour la désignation du navire et ce blanc est toujours rempli, sauf cas exceptionnels.

Il y a lieu de noter que le fréteur peut, par l'insertion de clauses expresses dans le contrat d'affrètement, présenter un autre navire que celui convenu. Il s'agit des clauses de « substitut » et « sister ship ». Souvent, les chartes-parties

1 Cf. P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime* LGDJ, Paris, 2006, p.496.

2 Cf. P. BONASSIES, C. SCAPEL, *op. cite*, p. 497.

contiennent la clause expresse, suivant laquelle le frêteur mettra à la disposition de l'affréteur tel navire ou son « sister ship » ou encore tel navire ou son « substitut ». Une différence est établie entre la clause « sister ship » et la clause « substitut ».

- Dans le premier cas, c'est-à-dire un « sister ship », le navire doit répondre aux mêmes caractéristiques que le navire initialement désigné. Il n'y a pas besoin dans ce cas de l'accord préalable de l'affréteur sur son nom ; car il suffit de se reporter au LLOYD'S REGISTER, pour voir si les deux navires ont la qualité de « sister ship ».
- Dans le deuxième cas, c'est-à-dire la clause de « substitut », l'armateur-fréteur n'est pas tenu de livrer un navire identique au navire désigné dans la charte-partie, mais un navire apte à remplir le même service.

L'article 654 du code maritime algérien contient une obligation distincte : celle de présenter le navire à la date et au lieu convenu.

Dans le principe, cette obligation du frêteur paraît stricte aussi bien en ce qui concerne la date de mise à disposition, qu'en ce qui concerne le port. Seule, la force majeure peut excuser la non présentation du navire à la date fixée¹.

Cette obligation peut être atténuée si la charte-partie prévoit seulement une date estimée. Ainsi, un retard dans l'arrivée du navire peut être accepté si ce retard demeure toutefois raisonnable.

Le frêteur doit connaître les caractéristiques du port dans lequel il doit se rendre pour charger la marchandise. Il doit connaître son navire et sa capacité d'accoster ou non. Le frêteur est déclaré en faute si le tirant d'eau du navire ne lui permet pas d'entrer au port.

L'obligation du frêteur peut être amoindrie par l'insertion de clauses dans le contrat d'affrètement. Il s'agit de la clause « safe port » (port sûr) et de la « Cancelling clause » (date de résolution).

Lorsque le navire n'arrive pas au port de chargement à la date estimée,

1 Cf. P. BONASSIES, C. SCAPEL, op. cite, p. 497.

une seconde date lui est fixée. Elle varie entre huit et dix jours. A l'expiration de ce délai qu'on appelle date de résiliation « cancelling date », si le navire ne se présente pas au port, l'affrètement a toute la latitude de résilier le contrat. Il peut aussi fixer un second délai, une seconde « cancelling date ».

Il apparaît évident que l'affrètement ne peut se prévaloir de la clause « cancelling date » pour résilier le contrat avant l'expiration de la date ; ceci même s'il reste convaincu que le navire n'arrivera pas au port prévu.

Il reste donc lié à cette date et ne pourra demander la résiliation du contrat, qui est son droit légitime et un droit strict, qu'une fois la date arrivée à terme.

Certains événements peuvent intervenir et empêcher par la même occasion l'arrivée du navire au port de chargement désigné comme la grève, le blocus, la guerre ou les glaces. Ces situations sont généralement prévues par les clauses des chartes-parties.

En somme, la mise à la disposition de l'affrètement est une obligation de l'armateur-frètement. Elle est fondamentale. Cette mise à disposition du navire peut être partielle ou totale et peut concerner l'accomplissement d'un ou plusieurs voyages.

Le navire doit être présenté à la date fixée (ou aux environs de cette date) dans un port prédéfini.

Le frètement doit mettre à la disposition de l'affrètement un navire en bon état de navigabilité. Il doit aussi s'assurer que le navire est convenablement équipé, armé et approvisionné. Tout manquement du frètement à cette obligation entraînera sa responsabilité.