

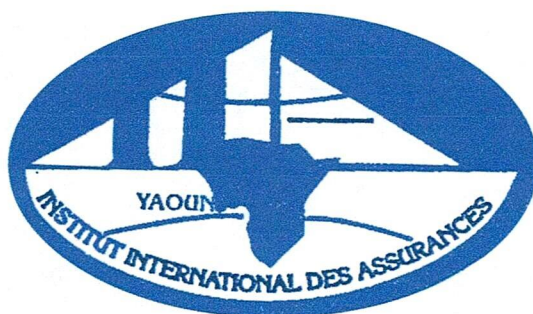
CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (I I A)

B.P. 1575 - Tél : (237) 220.71.52 - Fax (237) 220.71.51

E-mail : iia@serveur.cm.refer.org

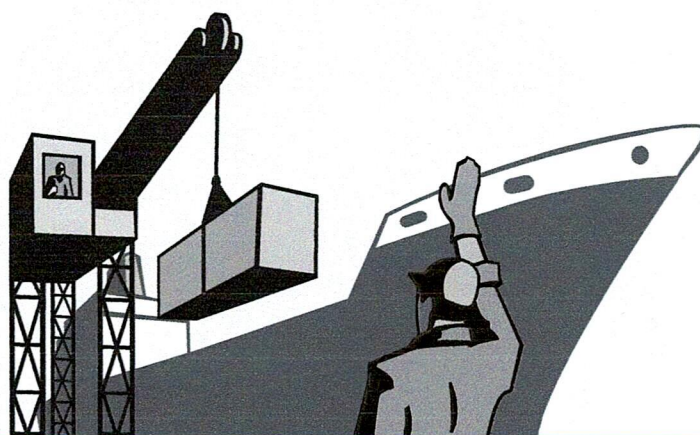
YAOUNDE / CAMEROUN



Mémoire de **Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en Assurances**
(DESS-A)

THEME DE MEMOIRE

« CONTRIBUTION À LA PRÉVENTION
DES RISQUES DÉCOULANT DE L'AFFRÈTEMENT DU NAVIRE »



Réalisé et soutenu par :
Bernard ACLOMBESSI

Sous la direction de :
M. Moumouni CHABI SIKA
*Inspecteur Général Adjoint
de l'Africaine des Assurances*

17^{ème} Promotion 2004-2006

*L'Institut N'entend Donner Aucune Approbation ni
Improbation aux Opinions Emises*

Dans Les Mémoires.

*Ces Opinions Doivent Etre Considérées Comme Propres
A Leurs Auteurs.*

In memoriam

« *Quand le soleil s'éclipse on en voit la grandeur* ». B. Garcian

- *A mon père, feu Kinsé ACLOMBESSI pour sa clairvoyance*
- *A ma tante, feu Ganlèkin KAKE*
- *A mon oncle, feu Akabassi KAKE*
- *A mes frères et sœurs trop tôt rappelés de ce monde*

Dédicace

« Le fruit le plus agréable au monde est la reconnaissance » MENANDRE

A Dieu Tout-Puissant, pour la grandeur de son amour.

A ma mère Emma KAKE veuve ACLOMBESSI à qui je dois tout.

A mon épouse pour sa compréhension et son soutien.

A mes enfants pour la part qu'ils ont supportée en vue de l'aboutissement de cette formation.

A tous mes parents et amis pour leur attachement.

Remerciements

« La langue des obligés est courte » NICRITIEN (Peul)

Nous adressons nos sincères remerciements :

A monsieur CHABI SIKA Moumouni Inspecteur Général Adjoint de l'Africaine des Assurances, qui malgré ses charges professionnelles a accepté de diriger le présent mémoire :

Aux honorables membres du jury qui ont bien voulu sacrifier leur précieux temps pour l'appréciation définitive de ce travail.

A tous les éminents professeurs qui se sont investis pour nous donner une formation de qualité dans le domaine des assurances à l'Institut International des Assurances.

Au professeur Jean Gratien ZANOUVI, Directeur de l'Institut, et à tout le personnel pour leurs conseils et leur sollicitude.

Nous avons eu à bénéficier à la fin de notre formation d'un stage pratique de cinq mois répartis successivement entre l'Africaine des Assurances (AA) et la Nouvelle Société d'Assurances du Bénin (NSAB).

Cette opportunité nous a permis d'avoir assez de relations humaines. Pour preuve, nous voudrions remercier particulièrement :

Monsieur Vincent MAFORIKAN, Directeur Général de l'Africaine des Assurances, son staff et tout le personnel de la société pour leur accueil et leur disponibilité

- Monsieur Alain Lath HOUNGUE, Directeur Général de la Nouvelle Société d'Assurances du Bénin (NSAB) et tout son personnel.

- Assibi SAYO, pour sa foi en cette formation.

Nous ne saurions terminer sans oublier d'exprimer notre profonde gratitude : A monsieur Daniel KOKLANNOU, Directeur Général de la société Compagnie Jak pour sa sollicitude.

A mademoiselle Gisèle AMEGAN qui a travaillé sans désemparer pour la réalisation du présent document.

A tout ce beau monde, nous disons " MERCI "

Table des abréviations

Arb	: Arbitrale
Art	: Article
BIMCO	: Baltic and International Maritime Conference
CAMP	: Chambre Arbitrale Maritime de Paris
Cf	: Conférer
Ch	: Chambre
CIMA	: Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
Convention SOLAS	: Safe Of Life At Sea
DMF	: Droit Maritime Français
FIOS	: Free In and Out Ship
GEMP	: Guerre Emeutes Mouvements Populaires
IIA	: Institut International des Assurances
Mar	: Maritime
NOR	: Notice of readiness
OMI	: Organisation Maritime Internationale
Op. cit.	: Opere Citato
P	: Page
P and I clubs	: Protection and Indemnity clubs
Rev	: Revue
RIA	: Robinet d'Incendie Armé
Suppl	: Supplément
Trib. com.	: Tribunal de Commerce
URSS	: Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Sommaire

Introduction

Première Partie : Les risques découlant de l'affrètement du navire

Chapitre 1 : Le contrat d'affrètement

Section 1 : La présentation du contrat

Section 2 : La conclusion du contrat

Chapitre 2 : Les facteurs de risques liés au contrat d'affrètement

Section 1 : Les facteurs liés au contrat proprement dit

Section 2 : Les facteurs découlant du régime de la responsabilité

Deuxième Partie : La politique de prévention des risques liés à l'affrètement du navire

Chapitre 1 : La prévention des risques en assurance

Section 1 : La notion de prévention

Section 2 : Les moyens de prévention

Chapitre 2 : La mise en œuvre de la prévention des risques dans l'affrètement du navire

Section 1 : Au niveau du contrat d'affrètement

Section 2 : Au niveau de l'exploitation du navire affrété

Conclusion

RESUME

La présente étude qui a pour thème : « Contribution à la prévention des risques découlant de l'affrètement du navire » s'inscrit dans le cadre des solutions envisageables en vue d'aider les sociétés d'assurances de la zone CIMA à accroître leur chiffre d'affaires dans un environnement en voie de développement, par l'augmentation de leur chance d'accès à la couverture de certains risques maritimes.

Pour y parvenir, nous l'avons structurée en deux parties. La première, consacrée aux risques découlant de l'affrètement du navire, présente dans un premier chapitre, le contrat d'affrètement, le cadre juridique dans lequel il baigne, ces différentes variantes, sans éluder comment il se forme et s'exécute. A ce niveau, la délicatesse de la charte-partie, l'importance des clauses qu'elle comporte et les modalités de son exécution constituent les aspects les plus captivants. Le deuxième chapitre expose les facteurs de risques liés au contrat d'affrètement. Localisés aussi bien au niveau du contrat qu'au niveau du régime de la responsabilité, ces facteurs de risques au niveau du contrat peuvent être, en ce qui concerne le navire, la non-conformité, l'innavigabilité et les accidents en mer. Quant à la cargaison, il y en a qui sont spécifiques au transport maritime. C'est le cas de l'itinéraire du voyage, la qualité des ports et la qualité des zones de navigation. S'agissant des facteurs communs à tous les modes de transport, nous avons retenu entre autres : la manutention, l'arrimage, l'eau, le vol et le chapardage, la contamination, l'incendie, la guerre émeutes, mouvements populaires (GEMP), les forces dynamiques, et la fraude maritime. Les facteurs découlant du régime de la responsabilité sont pour la plupart du temps l'œuvre des différentes clauses applicables dans le contrat et s'apprécient suivant la nature du contrat et selon qu'il s'agisse de l'exécution de la charte-partie, ou alors du cas de coexistence de la charte-partie avec un connaissance maritime.

La deuxième partie traite de la politique de prévention des risques liés à l'affrètement du navire. Elle présente dans un premier chapitre consacré à la prévention des risques en assurances, la notion de prévention, son intérêt pour les parties au contrat d'assurance c'est-à-dire que l'assuré et l'assureur ont tous les deux, intérêt à conjuguer leurs efforts pour prévenir les risques assurés étant donné que dans tout sinistre, il y a toujours quelque chose de perdu définitivement, et d'autre part, la prévention permet d'agir sur la fréquence de survenance du risque, mais aussi sur son ampleur. La notion de prévention a été complétée par une énumération des moyens de prévention que sont notamment : les moyens matériels c'est-à-dire les ressources financières suffisantes devant servir à l'acquisition du matériel de qualité adapté au risque considéré, et les moyens humains qui doivent être compétents et d'un effectif suffisant. Enfin, le deuxième chapitre de cette partie qui termine l'étude est consacré à la mise en œuvre de la prévention des risques dans l'affrètement. Il propose cette démarche à deux niveaux. Au niveau du contrat et précisément en ce qui concerne la charte-partie, il aborde les préalables nécessaires ainsi que les règles de prudence devant gouverner sa rédaction, et s'agissant du navire, l'autorité à attacher aux différents titres et autres certificats délivrés par les organismes de contrôle sans occulter les installations appropriées et l'épineux problème du dernier voyage entrepris. Au niveau de l'exploitation du navire affrété, la mise en œuvre de la prévention tourne autour des risques liés au trafic, regroupant les risques auxquels s'expose le navire et les risques encourus par les tiers d'une part, et ceux liés à la cargaison d'autre part. Ici, certaines précautions sont à prendre avant le transport, pendant le transport et à l'arrivée des marchandises à destination.

Nous avons la conviction que cette modeste contribution appuyée par une volonté politico-économique de nos Etats servira à quelque chose d'utile dans l'essor de nos sociétés d'assurances, pour un développement économique de nos pays respectifs.

SUMMARY

The present dissertation heading: "Contribution to risks prevention deriving from ship chartering" lies within the scope of possible solutions in order to help the insurance companies of zone CIMA to increase their sales turnovers in a developing environment, by the increase of their capacities to warrant certain maritime risks.

For that purpose, we structured it in two parts. The first, devoted to the risks rising from the chartering of the ship, presents within a first chapter, the chartering contract, the legal framework in which it bathes, these various alternatives without eluding how it is formed and is carried out. At this level, the delicacy of charter-party the importance of the clauses which it comprises and the methods of its execution constitute the most captivating aspects. The second chapter exposes the factors of risks related to the contract of affreightment. Located as well on the level of the contract as on the level of the mode of the responsibility; these factors of risks on the level it contract can be with regard to the ship, nonconformity, the unnavigability and the accidents at sea. As for the cargo, there are some who are specific to the maritime transport. It is the case of the route of the voyage, the quality of the ports and the quality of the zones of navigation. Being the factors common to all the means of transport, we retained inter alia: handling, stowing, water, flight, and pilfering, contamination, the fire, the war strikes, riots and civil commotion, dynamic forces and maritime fraud. The factors rising from the mode of the responsibility are for most of the time the work of various applicable clauses in the contract and is appreciated according to the nature of the contract and according to whether it is about the execution of charter-party, or then in the event of coexistence of charter party with a maritime bill of lading.

The second part deals with the prevention policy of the risks related to the freighting of the ship. It presents in a first chapter devoted to the prevention of the risks in insurance, the concept of prevention, its interest for the parts with the contract of insurance i.e. the policyholder and the insurer have both, interest to combine their efforts to prevent the assured risks since in any disaster, there is always something lost definitively and in addition, the prevention makes it possible to act on the frequency of supervening of the risk, but also on its width. The concept of prevention was supplemented by an enumeration of the means of prevention which are in particular: average materials i.e. sufficient financial resources having to be used for acquisition of the material of quality adapted to the risk considered, and the human means which must be qualified and of a sufficient manpower. Lastly, the second chapter of this part which finishes the study is devoted to the implementation of the prevention of the risks in the freighting. It proposes this step on two levels. On the level of the contract and precisely with regard to charter-party, it approaches the preconditions necessary as well as the rules of prudence having to control its drafting, and being the ship, the authority to be attached to the various titles and other certificates issued by the organizations of control without occulting the suitable installations and the thorn-bush problem of the last voyage undertaken. On the level of the exploitation of the chartered ship, the implementation of the prevention turns around the risks related to the traffic, gathering the risks to which exposes the ship and the risks incurred by the thirds on the one hand and those related to the cargo on the other hand. Here, some care are to be taken before transport, during the carriage and on arrival of the goods with destination.

We have the conviction that this modest contribution supported by a politico-economical will of our States will be used for something useful in rise of our insurance companies, for an economical development of our respective countries.

Introduction

Le besoin de sécurité est la chose la plus recherchée de tous les temps et l'assurance constitue l'une des principales activités qui se donne pour vocation de procurer cette sécurité dans plusieurs domaines.

L'assurance agit non seulement en réparant les dommages subis par les personnes et leurs biens, mais aussi en prévenant la survenance de ces dommages.

Le fait est que les actes que l'homme pose chaque jour pour améliorer ses conditions de vie engendrent des risques qu'il faut couvrir. C'est à cette tâche de couverture des risques que s'attèlent les sociétés d'assurances.

Le commerce maritime est l'une des activités qui attirent d'énormes capitaux en même temps qu'elle comporte de très gros risques. Cela peut s'expliquer par le caractère dangereux du milieu marin, dû au fait de son isolement de la terre ferme ; par l'importance en quantité et en valeur des marchandises transportées par mer ; par le coût du moyen de transport utilisé et la somme d'intérêts qu'il représente.

Tout cela témoigne l'ampleur et la complexité des risques qui envahissent sans cesse le commerce maritime et dont les plus importants pour les usagers constituent ceux qui concernent les transports par mer, réalisés très souvent au moyen de l'affrètement maritime.

Le commerce international constitue un facteur de développement très important pour toutes les nations. Le transport maritime demeure l'un des supports les plus utilisés par le commerce international tandis que les assurances transports accompagnent le développement du commerce en général et celui du commerce international en particulier.

Toutefois le faible niveau économique de la plupart des pays de l'espace CIMA et le coût très élevé des chantiers navals rendent difficile l'accès de ces pays à l'acquisition des navires.

Malgré les efforts déployés chaque jour par les institutions spécialisées de la CIMA pour asseoir une culture d'assurance dans les habitudes de nos populations et des opérateurs économiques intervenant dans le champ du commerce maritime, force est de constater que beaucoup reste encore à faire pour en arriver à bout dans ce secteur.

Cette situation explique la nécessité pour grand nombre de nos opérateurs de recourir à l'affrètement des navires, qui du reste, n'est rien d'autre que la location des navires. En somme, l'affrètement est l'opération par laquelle un propriétaire de navire appelé " Fréteur " s'engage moyennant le paiement d'un loyer appelé " Fret ", à mettre à la disposition d'une personne appelée " affréteur ", un navire soit pour effectuer un ou plusieurs voyages, ou soit pour que ce dernier l'exploite pendant un certain temps en vue de le restituer à la fin du

contrat. Quoique paraissant simple, telle que décrite ci-dessus, l'exécution du contrat d'affrètement comporte de nombreux risques qui présentent par ailleurs une complexité en raison du transfert de responsabilité qu'il opère entre les parties au contrat d'affrètement proprement dit d'une part et entre l'affréteur et le chargeur dont la marchandise est transportée par un navire affrété d'autre part.

L'assurance des marchandises transportées (assurance sur facultés) incombe au chargeur selon que les incoterms en fassent le vendeur ou l'acheteur ou leur représentant.

Le chargeur reste donc un acteur passif dans l'exécution du contrat d'affrètement ; restent alors le fréteur et l'affréteur liés par un contrat dont l'objet est la mise à la disposition du second par le premier d'un navire. L'assurance qui intéresse précisément le navire est appelée "assurance sur corps".

Tant que le navire se trouve sous la direction et sous le contrôle de l'armateur, aucun problème ne se pose étant entendu qu'il n'y a pas transfert de responsabilité. Cependant tout se passe autrement dès lors que le navire est pris dans les liens d'un contrat d'affrètement. Le plus probant étant le contrat d'affrètement à temps dans lequel le navire affrété sera exploité sous la direction et sous le contrôle de l'affréteur pendant un certain temps. L'on perçoit alors aisément les difficultés qui surgissent car, le navire change momentanément de maître, le capitaine passant sous le commandement opérationnel de l'affréteur dont il exécute les ordres pour tout ce qui relève de la gestion commerciale du navire même s'il conserve en lieu et place du fréteur-armateur, la gestion nautique.

Aussi le contrat d'affrètement comporte-t-il de nombreuses clauses dont l'interprétation requiert une certaine expérience et une parfaite maîtrise des rouages du domaine maritime. Les parties seront à chaque fois obligées de s'en remettre à la compétence des professionnels non seulement pour la rédaction de la charte-partie, mais aussi et surtout pour son interprétation, car les conflits en cette matière font payer à leurs mis en cause de très gros sous.

Les assurances maritimes constituent l'une des sous-branches les plus redoutées de la branche transports. Pour cela la double nécessité de concilier la prudence dont l'affréteur maritime est tenu de faire preuve dans l'exécution d'un contrat d'affrètement eu égard aux responsabilités auxquelles il se trouve devoir faire face dans ledit contrat, et le respect de l'engagement de l'assureur maritime, qui consiste à payer le sinistre en cas de survenance, sans pour autant affecter son équilibre technique nous a incité à nous pencher sur la présente étude qui a pour thème : « **Contribution à la prévention des risques découlant de l'affrètement maritime** ».

En effet **assurance** et **prévention** sont étroitement liées, car ce sont deux formes de solidarité.

- Solidarité pour aider ceux qui sont frappés par le sort ;
- Solidarité pour prévenir les accidents et faire baisser le nombre de victimes.

C'est la raison pour laquelle la profession d'assurance, depuis plusieurs années a beaucoup investi dans la prévention des accidents de toutes sortes.

La prévention consiste à éviter le sinistre (à réduire sa fréquence), en préconisant des mesures propres à limiter le nombre des sinistres et à réduire le montant des cotisations.

De grands efforts sont fournis par les assureurs, en liaison avec les directions techniques des entreprises et leurs chargés des risques (Risk managers) ainsi qu'avec les industriels spécialisés pour améliorer, tester, contrôler et divulguer les moyens de prévention.

Dans la pratique, les assureurs tiennent compte également de la sinistralité propre à chaque entreprise, surtout pour les plus importantes d'entre elles. Cette habitude répond à une nécessité commerciale et à l'attente des assurés qui, après quelques années sans sinistre, souhaitent voir leur budget d'assurance diminuer. Elle est contraire à la mutualisation des risques qui voudrait que chaque assuré apporte sa juste contribution au pot commun destiné à indemniser ceux des assurés qui sont victimes de sinistres. Elle retrouve cependant une certaine justification si l'on considère que l'absence de sinistre, ou une statistique de sinistres plus favorable que la moyenne, peut certes résulter de la chance, mais en fait, provient le plus souvent d'une bonne organisation de l'entreprise, d'une meilleure surveillance des risques, d'un effort de prévention plus efficace et donc d'une moindre mise en risque de la mutualité des assurés. En outre, l'espoir de la prise en compte dans l'avenir d'une sinistralité réduite pour sa propre tarification est une puissante incitation pour chaque entreprise à améliorer la prévention surtout dans un domaine aussi sensible comme les assurances maritimes.

Notre intention en abordant cette étude contributive n'est pas d'épuiser les réflexions sur tous les aspects d'un domaine si vaste, car une pareille démarche serait fastidieuse voire prétentieuse. Le constat est que les moyens de nos assurés transport demeurent limités et nos compagnies d'assurance aussi doivent tenir et grandir. Pour cela, il paraît intéressant de ramener tout juste les risques en la matière, à une proportion raisonnable, accessible à nos jeunes compagnies d'assurance et la prime à la portée des assurés. Ce faisant nous aurons réussi à ouvrir le domaine des affrètements en matière d'assurance à une réflexion plus profonde et surtout plus profitable aux différents acteurs.

Ainsi, nous proposons-nous de structurer notre étude en deux grandes parties :

Première partie : Les risques découlant de l'affrètement du navire

Deuxième partie : La politique de prévention des risques liés à l'affrètement du navire

Chacune de ces deux parties sera subdivisée en deux chapitres. Dans la première partie, un premier chapitre sera consacré à la présentation du contrat d'affrètement ; ce qui nous permettra ensuite d'identifier au moyen d'un second chapitre, les différents risques susceptibles de découler de l'exécution dudit contrat. Quant à la deuxième partie réservée à la politique de prévention, qui constitue la toile de fond de notre étude elle abordera dans son deuxième chapitre, les moyens de prévention que nous estimons utiles dans le cadre de la gestion des risques en matière d'affrètement maritime. Mais avant, il nous paraît nécessaire d'attirer l'attention sur la notion de prévention des risques et son intérêt aussi bien pour l'assureur que pour l'assuré dans l'exécution du contrat d'affrètement : ce sera l'objet du premier chapitre.

Première partie

Première partie : Les risques découlant de l'affrètement du navire

L'affrètement du navire est une opération très délicate avec des règles et des usages qui lui sont spécifiques. Il est matérialisé par un contrat appelé charte-partie qui lie les deux parties contractantes (armateur-fréteur et affréteur), et a pour objet un navire.

L'affrètement est un contrat de location qu'il faut distinguer du contrat de transport matérialisé par un titre appelé connaissance, et qui comporte l'engagement pris par le capitaine du navire d'assurer le déplacement d'une cargaison déterminée d'un port à un autre.

L'on comprend que le navire en circulant en mer avec, à son bord, la cargaison et l'équipage court assez de risques que l'assureur aura à couvrir au delà des limites de la prévention. Pour mieux cerner les facteurs de risques relevant du domaine de l'affrètement du navire, nous estimons nécessaire de présenter dans un premier chapitre, le contrat d'affrètement et les difficultés qui jalonnent sa réalisation. Cette démarche nous mettra en bonne posture pour identifier, dans le second chapitre, les facteurs liés d'abord au contrat d'affrètement proprement dit, et ensuite ceux découlant du régime de la responsabilité dont ledit contrat, dans son exécution, opère le transfert.

Chapitre 1 : Le contrat d'affrètement

Le contrat d'affrètement est un contrat d'adhésion c'est-à-dire qu'il se forme par l'accord des deux parties contractantes. Mais il se caractérise par une prédominance de la volonté des parties et les dispositions conventionnelles par rapport aux dispositions légales. Le présent chapitre sera consacré à sa présentation et à sa conclusion.

La présentation se fera à travers la définition du contrat et sa réglementation avant l'examen des différents types d'affrètement tandis que la conclusion du contrat abordera aussi bien la formation du contrat que son exécution. Cela nous permettra d'étudier une bonne partie des clauses usitées lors de l'exécution du contrat.

Section 1 : Présentation du contrat

La présentation du contrat d'affrètement essayera de décrire le contrat à travers sa définition, le cadre juridique dans lequel il baigne et qui nous permettra essentiellement de distinguer le contrat d'affrètement du contrat de transport, avant d'exposer les différents types d'affrètement qui existent.

Paragraphe 1 : Définition et réglementation de l'affrètement du navire

A- Définition du contrat d'affrètement

Le contrat d'affrètement est celui par lequel « Le frèteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur »¹

Il se présente sous la forme d'un contrat de louage de chose dans lequel nous avons le propriétaire de la chose : le frèteur, le locataire : l'affréteur et la chose elle-même : le navire.

C'est un contrat conclu généralement pour les besoins d'activités commerciales sur un marché international où règne entre cocontractants le principe sacro-saint de la liberté.

B - Cadre législatif et réglementaire

Lors de la rédaction du code de commerce de 1807, dont le livre deuxième est la transcription des dispositions de l'ordonnance de Colbert ² d'Août 1681 sur la marine, le transport sous charte-partie était pratiquement le seul moyen connu pour réaliser un transport maritime.

¹- Cf Art. 1^{er} Loi française n° 66-429 du 18 Juin 1966

²- Colbert (Jean-Baptiste), Homme d'Etat français né à Reims (1619-1683). Il créa l'inscription maritime et son ordonnance de 1681 portant organisation de la marine, fit office de premier code de la marine marchande française

Les dispositions légales régissant les transports parcellaires sous connaissement étaient contenues dans des textes non codifiés depuis la mise en vigueur de la convention internationale de Bruxelles du 25 Août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et de la loi française du 2 Avril 1936 en vigueur dans les Etats d'Afrique d'expression française jusqu'en 1960, qui en a donné la transcription.

La distinction très nécessaire du contrat d'affrètement est due à la réforme du droit maritime commercial, inspirée de l'évolution de la pratique et des enseignements de la doctrine moderne représentée notamment par le doyen CHAUVEAU et le doyen RODIERE.

En effet, la Loi française n° 66-429 du 18 Juin 1966, sur les contrats d'affrètement maritime, complétée par le décret n° 66-1078 du 31 Décembre 1966 ayant inspiré l'ordonnance n° 74-24 du 14 Mars 1974 portant code de commerce maritime de la République du Bénin, a introduit une différence tranchée entre les contrats de transport régis par les dispositions impératives auxquelles le transporteur maritime ne peut se soustraire et les contrats d'affrètement régis par des dispositions supplétives.

En substance, dans le premier contrat, l'armateur s'oblige à mettre à la disposition de l'affrèteur et pour une certaine durée ou pour effectuer un voyage ou un transport convenu, un navire choisi au préalable.

Dans le second, l'obligation du frèteur est de transporter des marchandises ou des colis d'un port à un autre.

La Loi du 18 Juin 1966 sur les contrats d'affrètement et les transports maritimes indique dans son article premier, 2^e alinéa : « Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application (Décret du 31 Décembre 1966) ».

La Loi a donc un caractère supplétif et c'est en fait la volonté des parties qui régit la matière. Par ailleurs les dispositions légales peuvent être annulées et remplacées par une clause dactylographiée.

Les clauses dactylographiées comme les clauses imprimées s'inspirent directement des usages et de la jurisprudence anglaise en matière d'affrètement et prévoient une clause d'arbitrage à Londres.

Les clauses dactylographiées revêtent une très grande importance parce qu'elles constituent la preuve d'une attention marquée des parties au contrat.

Il faudra retenir au total, pour distinguer le contrat de transport maritime du contrat d'affrètement maritime, les dispositions de l'article 1^{er} de la Loi du 18 Juin 1966 citée ci-dessus, qui précisent : « Par le contrat d'affrètement, le frèteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur ».

Enfin, les responsabilités découlant du contrat d'affrètement sont régies par la Loi du 3 Juillet 1967 sur les assurances maritimes Titre VII du livre du code des assurances.

Paragraphe 2 : Les différents types d'affrètement

D'une manière générale, il existe trois types d'affrètement utilisés dans le cadre de l'exploitation commerciale des navires.

A- L'affrètement au voyage

L'affrètement au voyage porte à la fois sur un navire désigné et une cargaison transportée sous la double gestion nautique et commerciale de l'armateur qui fournit un service : le déplacement d'un navire et de sa marchandise d'un point à un autre.

B- L'affrètement à temps

L'affrètement à temps porte sur un navire utilisé pendant une certaine durée par l'affrèteur et sous la gestion commerciale de ce dernier, la gestion nautique étant assurée par le frèteur.

C- L'affrètement coque nue

L'affrètement coque nue concerne un navire désigné, non équipé ou avec des équipements incomplets mis à la disposition de l'affrèteur par le frèteur.

Il faut signaler que l'autonomie de ces trois types d'affrètement n'est pas, dans la pratique, aussi nette que dans ces définitions. Les classifications classiques cèdent devant les nécessités ponctuelles, et ce sont les dispositions de la charte qui permettront de savoir s'il y a ou non « Demise of ship », c'est-à-dire, s'il y a ou non mise du navire à la disposition de l'affrèteur.

Section 2 : Conclusion du contrat

Cette rubrique sera consacrée à la formation et à l'exécution du contrat d'affrètement. La partie réservée à la formation présentera les éléments constitutifs du contrat et notamment les parties et l'acte qui porte leurs engagements respectifs. Une prédominance sera observée au niveau de l'exécution en raison de la pluralité des clauses applicables au contrat et le fret qui constitue la contrepartie de l'obligation du frèteur.

Paragraphe 1 : La formation du contrat

Le contrat d'affrètement est un contrat consensuel c'est-à-dire qu'il se forme par l'accord des parties contractantes. Cet accord des parties est constaté par écrit dans un

document appelé « Charte-partie » requis à titre probatoire. Mais il peut arriver que les parties se fassent représenter.

A - Les parties au contrat

Le contrat d'affrètement met généralement en présence deux personnes : le fréteur et l'affréteur. Toutefois il arrive que dans certains cas, des représentants se substituent à ceux-ci.

1) Les parties proprement dites

a) Le fréteur

C'est une personne physique ou morale qui détient le navire en tant que partie à un contrat d'affrètement. Le fréteur est généralement le propriétaire du navire, mais il peut aussi être celui qui l'exploite commercialement, en vertu d'un contrat d'affrètement qu'il a lui-même conclu avec le propriétaire. Parfois il est désigné par l'expression armateur-fréteur, ce qui signifie que c'est lui-même qui assure l'armement du navire en même temps qu'il le tient à la disposition de celui qui aura besoin de ses services moyennant le paiement du fret.

b) L'affréteur

C'est celui qui conclut un contrat d'affrètement pour se réserver l'utilisation d'un navire ou de ses capacités de port. C'est la personne à la disposition de laquelle le navire est mis selon les modalités prévues dans les différents types de charte-partie.

Dans l'affrètement au voyage, l'affréteur peut être le propriétaire de la cargaison transportée, ou la personne contractuellement chargée d'en assurer le déplacement alors que dans l'affrètement à temps, l'affréteur exploite commercialement le navire afin de transporter les marchandises à lui confiées par des chargeurs ou des sous-affréteurs.

Le terme « chargeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer³. Il convient donc de ne pas confondre les deux appellations « affréteur » et « chargeur ».

Par contre, il arrive qu'un navire affrété fasse de nouveau l'objet d'un autre contrat d'affrètement. Ce nouveau contrat d'affrètement prend le nom de sous-affrètement et modifie le nom de l'affréteur initial qui devient fréteur dans le sous-affrètement. Il est alors appelé "affréteur principal" dans ses rapports avec le propriétaire du navire et "armateur disposant"⁴

³ Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer (Règles de Hambourg)
art 1^{er} alinéa 3.

⁴ Disponent owner (en anglais).

dans ses rapports avec le sous-affrèteur.

Il n'est pas rare de voir les parties se faire représenter dans la pratique des affrètements.

2) La représentation des parties

Une personne qui est partie au contrat peut donner à un tiers, mandat de conclure le contrat en son nom et pour son compte. Les textes n'exigent pas un mandat spécial, ce mandat étant commercial peut être prouvé par tous les moyens entre les parties. Toutefois, le représentant, avant de signer, déclarera agir « en qualité d'agent » ce qui permettrait à son contractant de savoir qu'il a en face de lui, non pas le propriétaire du navire (si c'est ce dernier qui est son mandant), mais plutôt un représentant. Autrement, le prétendu représentant qui n'a pas signé comme agent ne peut se dégager, du moins en présence d'un contractant qui ignorerait sa qualité.

Les personnes habilitées à exercer la représentation sont généralement les courtiers.

A cet effet, l'article 80 du code de commerce définit le statut des courtiers et énonce entre autres choses, qu'ils font le courtage des affrètements.

Les courtiers maritimes exercent leur profession dans les ports. Ils sont assermentés et possèdent une double qualité : officiers publics nommés par arrêté ministériel et commerçants selon l'article 632 du code de commerce, ils ont de multiples activités.

Dans tous les ports où ils sont établis, ils ont le monopole des affrètements de navires, l'intervention des courtiers libres n'étant pas tolérée.

Les contrats qu'ils établissent ont le caractère d'actes authentiques ; ils en conservent les minutes et en tiennent registre. Ils ont également le monopole de la traduction des déclarations, chartes-parties, connaissements contrats et tous autres actes en justice ; la constatation du cours des frets et la vente publique sur décision judiciaire et la vente volontaire des navires.

Leur principale attribution de nos jours est la conduite des navires c'est-à-dire qu'ils servent de truchement aux capitaines et aux membres de l'équipage pour toutes les formalités à remplir à l'entrée et à la sortie des navires, tant auprès de l'administration des douanes que des tribunaux de commerce.

Toutefois ils ne sont pas autorisés à accomplir ces formalités pour leur propre compte, mais ils peuvent agir comme intermédiaires dans toutes les opérations touchant aux navires, au transport de marchandises et au fret.

Le rôle du courtier est prépondérant du fait que, bien que les parties puissent elles-mêmes conclure une charte-partie sans le secours du courtier, elles lui font généralement appel pour la rédiger, en raison de l'expérience qu'il possède même lorsqu'elles ne se sont pas entendues

directement au préalable. L'on exige beaucoup du courtier. Il doit connaître les principaux ports, leurs tirants d'eau ⁵, leurs moyens de manutention, l'importance de leurs frais, la nature et la particularité de toutes les marchandises, leur densité, leur volume, leurs conditions d'arrimage ⁶ et de transport. Il doit connaître la géographie maritime, la carte économique, le droit maritime, les principales langues étrangères, etc. il doit être actif, diligent, exact, honnête, ponctuel, psychologue, discret, savoir saisir l'occasion de réaliser les affaires au moment opportun, en tenant compte de leur degré d'urgence.

Le courtier est un mandataire qui répond de ses fautes dans l'exécution de son mandat.

Enfin, le fréteur et l'affréteur ont tout avantage à s'en remettre aux courtiers pour leurs opérations maritimes, car, toutes les aptitudes qui leur sont reconnues et la confiance qu'ils ont inspirée font d'eux, des intermédiaires souvent indispensables.

Après l'examen des parties au contrat et de leur représentation éventuelle, il serait intéressant d'aborder l'acte qui contient leurs engagements respectifs et sert de preuve au contrat.

B - La Charte-partie

Le Décret français n°66-1078 du 31 Décembre 1966, qui ne donne pas une définition de la charte-partie, bien que portant sur les affrètements, présente en son 1^{er} alinéa, la charte-partie en ces termes : « L'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties ».

Le mot « charte-partie » vient de l'italien « carta partita » en référence à la très ancienne pratique, qui consiste à couper en deux, et de façon irrégulière, le document rédigé, afin de le reconstituer au moment où les parties se réunissent.

1) La rédaction de la charte-partie

La charte-partie tenait son authenticité de sa rédaction par des offices spécialisés de notaires institués dans les sièges d'amirauté ⁷. De nos jours, la charte-partie n'acquiert la forme d'un acte authentique que lorsqu'elle est rédigée par un courtier juré, étant donné que la loi reconnaît à ce dernier, la compétence en matière de courtage d'affrètement. Le cas échéant, un seul exemplaire suffit. Mais encore faudrait-il que le seul exemplaire eût été déposé entre les mains d'un tiers qui n'est pas mandataire exclusif des parties.

C'est la forme sous seing privé que prend donc couramment le contrat d'affrètement, mais

⁵ Distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille.

⁶ Bonne répartition de la marchandise dans une cale du navire.

⁷ Conformément à la Loi du 23 ventôse de l'an II

cependant avec une altération quand au principe du double original énoncé par l'article 1325 alinéa 1^{er} du code civil ⁸. Nous sommes ici en matière commerciale certes, mais si le droit commercial ignore en principe la règle du double original, c'est parce qu'il n'exige pas non plus la preuve écrite.

En pratique, la charte-partie est établie en deux originaux signés par les parties ou leurs représentants et il en est tiré un certain nombre de copies à leur usage.

a) Les énonciations et spécifications de la charte-partie

Les énonciations et spécifications varient en fonction du type de la charte-partie.

Toutefois certaines énonciations sont communes à tous les types de charte. Il s'agit surtout des éléments d'individualisation du navire qui sont essentiellement :

le nom des parties ;

le nom du navire. On distingue trois cas.

Le navire dénommé (en cas de disparition du navire nommé, le fréteur n'est pas tenu de le remplacer pour exécuter le contrat).

Le navire nommé ou substitut (le fréteur doit présenter le navire nommé ou son substitut)

Le navire à désigner (le fréteur s'engage à présenter un navire capable de transporter la quantité de marchandises aux dates indiquées)

- Les garanties de navigabilité (le fréteur doit posséder tous ses certificats de navigabilité à bord).

- La nature de la cargaison

Les ports de chargement et de déchargement

- La position du navire

- Le taux de fret et les conditions de paiement (le fret sera payé à la tonne, au mètre cube ou à forfait).

- Le début des jours de planche et leur cadence

- Les surestaries

- La dispatche

- La clause « time to count », indiquant le départ du temps de planche.

- Les clauses de cumuls de protection

- Le taux du fret.

⁸- « Les actes sous seing privé qui contiennent des conventions synallagmatiques, ne sont valables qu'autant qu'ils ont été faits en autant d'exemplaires qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct ».

En ce qui concerne la charte au voyage, elle doit en outre énoncer l'importance et la nature de la cargaison ; ceci est déterminant pour l'exécution même de la charte, pour la fixation du fret,

pour la responsabilité du frèteur ; les lieux de chargement et de déchargement ; le temps prévu pour ces opérations, appelé dans le langage maritime : « temps de planche » ou « jours de planche ».

La charte à temps quant à elle, requiert une mention spéciale : « la durée du contrat », qui est généralement réductible par avenant.

La charte coque nue a pour spécificité de mettre à la charge de l'affrèteur, l'armement du navire et son équipage ; toute chose qui lui confère la gestion nautique et la gestion commerciale.

Signalons que ces dispositions réglementaires sont supplétives et que l'omission de telle ou telle d'entre elles n'entraînera pas la nullité de la charte-partie. Mais les parties au contrat sont généralement tenues de préciser un assez grand nombre d'autres points. D'ailleurs ces difficultés sont aplanies grâce à l'usage de formules types pour les chartes, élaborées sous la forme d'imprimés comportant des blancs que les parties doivent remplir ou compléter au besoin, par des clauses dactylographiées ou manuscrites.

b) Les clauses insérées

Les chartes-parties contiennent des clauses qui varient en fonction du type d'affrètement, des caractéristiques du navire, de la nature de la cargaison ou simplement de la convenance personnelle des parties.

Ainsi, trouve-t-on dans les chartes-parties, des clauses imprimées et des clauses rajoutées. Ces clauses peuvent être additionnelles, manuscrites ou dactylographiées. Ce qui pose le problème de la valeur des clauses rajoutées par rapport aux clauses imprimées.

Dans tous les cas, les clauses rajoutées doivent l'emporter sur les clauses imprimées pour plusieurs raisons :

D'abord, parce qu'elles sont postérieures à la rédaction des clauses imprimées ;
Ensuite, parce qu'elles sont l'effet d'une attention particulièrement marquée des contractants ;
Enfin, parce qu'en matière d'affrètement, la liberté contractuelle est la règle, et la réglementation l'exception. Les tribunaux n'hésitent jamais à faire prévaloir les clauses manuscrites ou dactylographiées sur les clauses imprimées.

c) Les clauses importantes pour l'affrèteur

Suivant les types de charte-partie, le risque va évoluer très différemment pour l'affrèteur.

Ainsi, dans les chartes-parties classiques, on peut distinguer deux sous-catégories : Les chartes dites « Alongside » (le long du navire) et les chartes « FIOS » (free in and out ship)

*** Les chartes-parties dites « Alongside »**

Dans ce type de contrat, l'affréteur est tenu de livrer la marchandise à quai le long du navire et l'armateur est tenu de la livrer à destination à quai le long du navire.

C'est au fréteur armateur qu'incombe les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement. Ces opérations étant effectuées à ses frais et risques.

*** Les chartes dites « FIOS »**

Dans ce type de contrat, l'affréteur est tenu de livrer la marchandise à bord, arrimée, et l'armateur fréteur est tenu de la livrer à destination panneaux ouverts, les frais et risques des opérations de mise à bord et de déchargement incombent ainsi à l'affréteur. Dans une charte « FIOS », l'affréteur sera responsable des dommages causés au navire au cours des opérations de chargement et de déchargement, ainsi que des dommages aux tiers. Ces dommages pourront être causés, soit par les marchandises elles-mêmes (chute des colis sur le navire), soit par les appareils utilisés pour les opérations de manutention.

d) Les clauses particulières

De même dans les chartes-parties au voyage concernant les liquides en vrac, certaines clauses peuvent aussi influencer le poids du risque pour l'affréteur. Ainsi, dans la « London Tanker Voyage Charter Party », certaines clauses dactylographiées viennent relever le fréteur de la responsabilité qui pèse sur lui du fait des conditions types des chartes-parties. Telle par exemple, la clause « Les Tanks ont été nettoyés à la satisfaction de l'affréteur ».

Il existe d'autre part des « clauses usuelles de protection »

On distingue :

Les clauses d'exception, indiquant à partir de quel moment la responsabilité de l'armateur n'est plus engagée (force majeure, négligence du capitaine, incendie....etc.).

- La clause relative au transfert de responsabilité de l'affréteur.
- La clause « avarie commune »
- La « New – Jason clause », obligeant les affréteurs à participer aux avaries communes.
- La clause de litige, prévoyant le lieu de l'arbitrage.
- La clause de pénalités, prévoyant l'indemnité à payer en cas de non-exécution du contrat.
- La clause de déviation, donnant la possibilité au capitaine de remorquer, se faire remorquer, assister ou se faire assister, sans que cela soit considéré comme un détournement.
- La clause soute, permettant de souter là où le navire peut le faire.

- La clause de guerre prévoit les droits et devoirs des parties en cas de déclaration de guerre intéressant les pays des contractants
- La clause de glace : l'affrètement est annulé en cas d'obstruction par les glaces.
- La clause de grève : prévoit le décompte du temps en cas de grève.
- La « Both to blame collision » : prévoit la répartition du règlement des avaries en cas d'abordage avec un autre navire et de torts partagés.
- La clause « Paramount » : prévaut sur toutes les autres ; elle fait cumuler les avantages du droit commun de l'affrètement et ceux de la législation sous connaissement ;
- La clause « Commission » : prévoit le taux de commission de courtage.
- La « négligence clause », par laquelle l'armateur se déclare irresponsable des fautes commerciales du capitaine. Il faut souligner que cette clause n'est valable que dans les rapports entre fréteur et affréteur. Elle ne peut être opposée au tiers porteur d'un connaissement. Elle a pour effet le plus souvent de réduire considérablement les recours en cas d'avarie c'est-à-dire d'aggraver les risques de l'assureur de la cargaison, aggravation qui échappe assez souvent à l'attention des assureurs.

2) Les fonctions de la charte-partie

Aux termes de l'article 99 de l'Ordonnance béninoise n°7424 du 14 mars 1974, « L'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties ».

C'est la charte-partie qui constitue donc la preuve du contrat d'affrètement.

Par ailleurs, il ressort de ces dispositions, que la charte-partie est requise à un double titre :

En tant qu'écrit, elle sert de preuve au contrat quoique cet écrit est requis à titre probatoire et exception faite aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute ; elle constate les accords intervenus entre celui qui dispose du navire (le fréteur) et celui qui s'en réserve l'usage moyennant paiement d'un loyer appelé fret (l'affréteur).

La charte-partie règle les rapports de droit et les obligations réciproques du fréteur et de l'affréteur.

La charte-partie permet la distinction entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport. En effet, la charte-partie matérialise toujours un contrat d'affrètement tandis que le connaissement est un document signé et délivré par le capitaine, de transporter d'un port à un autre, une certaine cargaison.

Il faut signaler qu'il arrive parfois qu'un connaissement soit émis sous l'empire d'une charte-partie. Il en est ainsi lorsque l'affréteur d'un navire émet sous son en-tête, des connaissements à des tiers pour justifier entre ces derniers et lui, les contrats de transport conclus.

Enfin, c'est la charte-partie qui permet de mieux s'orienter parmi les différents types d'affrètement, grâce aux énonciations qu'elle porte.

3) Les différents prototypes de chartes-parties

Ce sont des conférences d'armateurs qui ont fait élaborer ces contrats types, afin d'établir une typologie facilitant les opérations de leurs membres ainsi qu'une interprétation uniforme des clauses usuelles. Les contractants utilisent donc parfois les chartes types qui sont soit connues et usitées dans les opérations d'affrètement maritime, soit des chartes de type plus spécialisé.

Au nombre des chartes de type général établies par une conférence d'armateurs et de chargeurs assistés de leurs assureurs de responsabilités composant la Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)⁹, dont le siège se trouve à Copenhague, nous pouvons citer :

a) Chartes-parties au voyage :

- La « Gencon » Uniform General Charter Party), révisée en 1922
- La « Lutetia », type de charte fréquemment utilisé en France
- La « Synacomex », utilisée dans les négoce de grains et les transports des céréales
- L' « African Phos », utilisée pour les phosphates d'Afrique du Nord
- La « Mauritanore », utilisée pour les trafics de minerais en provenance de Mauritanie
- L' « Intertankvoy 76 » et la « London Tanker Voyage Charter Party », pour les trafics d'huiles et dérivés.

b) Chartes-parties à temps :

- « La Baltime 1939 », la plus connue et très appréciée des frêteurs dont elle protège bien les intérêts.
- La « Linertime », type de charte (d'esprit affréteur), utilisé pour les cas d'affrètement pour des lignes régulières et des trafics océaniques, par opposition à la Baltime, plus spécialement réservée au « short trade »
- La « NYPE » (New York Produce Exchange Time Charter).

En dehors de ces chartes, ci-dessus, il existe des chartes encore plus spécialisées eu égard à certaines marchandises ou à certains trafics. Il s'agit de :

La « Shell Time », utilisée pour le trafic du pétrole

- La « Supply Time », utilisée pour les offshores.
- La « Centrocon », destinée au transport des grains
- La « Medcon 1922 », utilisée en matière de charbon

⁹- Autrefois appelé *Baltic and White sea conference*

- La « Dencon », utilisée sur la ligne Danube (Danube Berth Contract)
- La « Sovcoat », agréée en 1962 par la BIMCO et particulière aux exploitations de charbon, cokes et goudron de houille en provenance de l'URSS ;
- La « Coastcon », destinée aux navires partant de la côte orientale d'Angleterre, d'Ecosse, de Belgique, de Hollande et d'Allemagne des ports situés entre l'Elbe et Brest.
- La « Scafin », utilisée au départ de la Scandinavie ou de la Finlande.
- La « Binacon 1914 » (British North American Wood Charter Party), destinée au transport de bois,etc.

Cette liste n'est pas limitative car, en effet, il y a aujourd'hui une multitude de chartes-parties en circulation parmi lesquelles on en trouve de plus spécialisées et, il n'est pas rare de trouver des chartes de type national. C'est le cas de la Lutetia en France, de la Nipponvoy 1963 aux Japon et la Nuvoy en Pologne.

Dans la pratique maritime, malgré la spécialisation de ces prototypes de chartes-parties, la liberté des conventions en matière de contrat d'affrètement fait que chacun prend son bien où il le trouve car, toutes ces chartes sont à la disposition du public sans droits d'auteur ni réserves quelconques. Cependant, il importe de les connaître pour la bonne marche des activités maritimes.

Après avoir mis en exergue les principaux éléments qui entrent dans la formation du contrat d'affrètement, il convient d'aborder l'exécution proprement dite du contrat.

Paragraphe 2 : L'Exécution du contrat

L'exécution du contrat d'affrètement se traduit chez le frèteur par la mise du navire ou de ses capacités de port à la disposition de l'affrèteur, et, chez ce dernier, par l'utilisation du navire contre le paiement du fret.

Nous essayerons de retracer les conditions dans lesquelles ces charges qui pèsent sur les contractants sont respectivement assumées.

A- La mise à disposition du navire par le frèteur

La mise à disposition du navire constitue l'obligation essentielle qui pèse sur le frèteur. L'on ne saurait concevoir dans un contrat d'affrètement, que le frèteur se dispense de mettre un navire à la disposition de l'affrèteur ; il y aurait à la fois atteinte à l'essence du contrat et violation des dispositions de l'article 1174 du code civil ¹⁰ qui prohibent les

¹⁰ « Toute obligation est nulle lorsqu'elle a été contractée sous une condition potestative de la part de celui qui s'oblige » Art 1174 du code civil.

engagements purement potestatifs. Reste donc la question de la conformité du navire à livrer et les modalités de cette livraison.

1) Les caractéristiques du navire mis à la disposition de l'affréteur

Le fréteur ne mettra pas un bâtiment quelconque à la disposition de l'affréteur encore moins un navire qui n'est pas désigné au contrat. Il est en effet tenu de fournir à l'affréteur, le navire sollicité et dont les caractéristiques sont clairement indiquées dans la charte-partie. Il ne fournira pas un vraquier en lieu et place d'un pétrolier. D'ailleurs à cet effet, les chartes sont très claires sur la désignation du navire, car sans être de son essence, la désignation du navire est de la nature du contrat d'affrètement.

Toutes les chartes-parties comportent, immédiatement après la désignation des parties, le nom du navire avec la désignation de son pavillon national (Greek flag, par exemple), son tonnage brut et net et son port en lourd ¹¹.

D'autres précisions sur les caractéristiques propres suivent généralement quant à sa vitesse en nœuds marins ¹², au nombre de ses panneaux de cale, au gréement ¹³ dont il est pourvu ou à l'équipement spécifique requis par l'affréteur pour l'exploitation qu'il envisage (par exemple, le transport de marchandises réfrigérées ou, s'il s'agit de porte-conteneurs, la capacité de port en équivalent de 20 pieds). Mais ces précisions complémentaires ne figurent généralement que dans les time charters ; car dans l'affrètement au voyage, le fréteur est responsable de l'aptitude du navire à la bonne réalisation du transport qu'il a contracté pour la marchandise désignée.

Lorsque les caractéristiques du navire sont indiquées dans la charte, elles engagent le fréteur qui est garant de leur réalité dans les termes du droit commun. Toutefois, le fréteur a la faculté de remplacer le navire désigné au contrat. Il en est ainsi lorsque la charte indique « tel navire ou son sister-ship ¹⁴ » ou encore « tel navire ou son substitut ¹⁵ ». Cette clause de remplacement permet d'éviter la résolution de la charte, faute d'objet, aux torts et griefs du fréteur éventuellement, si le navire désigné au contrat se trouve immobilisé par de graves avaries où s'il vient à se perdre avant sa livraison, étant donné que le contrat peut être conclu pendant que le navire en question se trouve encore ailleurs, dans le cadre d'un autre contrat en cours d'exécution.

¹¹- *Deadweight (en anglais)*

¹²- 120^{ème} partie du mille marin soit 15,43 m

¹³- *Voir lexique*

¹⁴- "Frère du navire" désigné au contrat.

¹⁵- Un navire qui, sans ressembler à celui désigné, peut lui suppléer.

Il existe une différence entre les termes « substitut » et « sister-ship ». En effet, un « substitut » est un navire qui peut être sensiblement différent du navire initialement accepté par l'affrèteur ; aussi, dans la pratique des affrètements, les parties doivent-elles se mettre d'accord sur le substitut. Quant au « sister-ship », il doit avoir les mêmes caractéristiques que le navire désigné au contrat, à quelques détails près. Mais dans tous les cas, le navire remplaçant doit être apte à remplir le même service que celui désigné. Sauf indication précise du contraire, le choix du navire remplaçant appartient au frèteur et l'accord préalable de l'affrèteur sur son nom n'est pas nécessaire car il suffit de se reporter à une société de classification ¹⁶ pour voir si deux navires ont la qualité de « sister-ship » ; par contre le recours à la société de classification n'aurait aucun sens pour un « substitut ».

2) Les modalités de la mise à disposition

D'après l'article 103 alinéa 1^{er} de l'Ordonnance n°74-24 du 14 mars 1974 du Bénin et l'article 6 du Décret français n°66-1078 de 1966, le frèteur s'oblige à présenter le navire désigné à la date et au lieu convenus par les parties. C'est dire donc que le navire ne doit pas être livré n'importe où ni en temps voulu par le frèteur.

a) Le port de charge

Qu'il ait été fixé par la charte ou laissé dans certaines limites géographiques, le port doit être un « port sûr où le navire doit pouvoir demeurer toujours à flot et en toute sécurité ». C'est ce que signifient les clauses « port sûr ¹⁷ » et « quai sûr ¹⁸ »

La qualité d'un port sûr dépend selon le Doyen Rodière, des circonstances météorologiques du moment, mais aussi des prévisions ordinaires que l'on peut en faire, suivant l'année, des dimensions du navire et de la configuration du port, de ses approches et chenaux d'accès. C'est la conception physique du port sûr ; mais il doit l'être aussi politiquement et sanitairesment ¹⁹.

b) La place du chargement

Elle dépend de l'affrèteur. Ainsi, lorsque celui-ci dispose dans le port de charge, d'un poste à quai à lui affecté en permanence, le problème ne se pose pas. Mais si par contre il n'en a pas un, ce qui est d'ailleurs fréquent, ce sont les autorités portuaires qui fixent le lieu précis où le navire doit être amarré. Dans tous les cas, en l'absence de stipulation contraire à la

¹⁶- Voir lexique

¹⁷- Safe port (en anglais)

¹⁸- Safe berth (en anglais)

¹⁹- RODIERE (R) " Traité général du droit maritime " Dalloz Tome 1 P. 185

charte, il est à considérer que le fréteur a exécuté son obligation de présenter le navire, lorsque celui-ci est prêt à exécuter sur le champ les instructions des autorités du port, même si celles-ci tardent à venir pour des raisons de congestion portuaire, par exemple. Ce problème est réglé par la délivrance de la « notice de prêt à charger ²⁰ » par le capitaine. La « notice de prêt à charger » est un billet qui notifie à l'affréteur que le navire est arrivé, tenu à sa disposition et prêt à charger. Son importance réside dans le fait que c'est son acceptation par l'affréteur qui détermine le point de départ des staries du navire.

c) L'époque de la mise à disposition

S'il est vrai que le navire doit être livré dans un port sûr et prêt à charger au temps convenu à la charte, il est tout aussi vrai que ce temps n'est pas toujours fixé de façon précise et c'est ce qui explique l'usage fréquent dans les contrats d'affrètement, des approximations au moyen des termes : « environ » ; « vers » (la fin décembre par exemple).

Il arrive en effet, que le navire ait à terminer un voyage antérieur. D'ailleurs très souvent, les chartes stipulent que le dernier voyage entrepris doit être terminé. Dans ce cas, la précision de la date de mise en charge comportera une certaine marge d'imprécision telle que : « fin Août environ », à laquelle la date limite ²¹ fixera un plafond comportant un délai de grâce de quelques heures et qui, si elle est dépassée permettra à l'affréteur de prononcer la résiliation du contrat aux torts et griefs du fréteur, s'il y a faute de sa part.

Une fois le navire mis à la disposition de l'affréteur, le fréteur doit espérer au cours de la durée de l'affrètement, le paiement du fret.

B- Le paiement du fret par l'affréteur

Le fret est la contrepartie de l'utilisation du navire ou de ses capacités de port réservées par l'affréteur au contrat. Cependant, c'est un terme qui est utilisé indifféremment pour désigner le loyer du navire, le prix du transport des marchandises et parfois même les marchandises transportées. Enfin, la fixation du fret est régie par des normes claires et bien définies. Il serait intéressant d'examiner la notion de fret, sa fixation, le fonctionnement des marchés de fret et sa garantie de paiement.

1) La notion de fret

Selon Léon LAVERGNE, le fret ou nolis ²² est le mot traditionnellement attaché au prix du loyer du navire affrété. Il désigne aussi le prix du transport de la marchandise ²³. Par

²⁰- Notice of rediness (NOR) notice d'arrivée. Voie lexique.

²¹- Voir lexique

²²- "Nolis" est un terme méditerranéen

²³- LAVERGNE Léon " Les transports par mer" refondu et mis à jour par LAFAGE (GH) en 1975 René MOREUX et Cie Editions à Paris Page 67.

assimilation naturelle entre le prix du transport maritime et l'objet du transport, le mot s'applique à la marchandise véhiculée.

Le fret est librement fixé par les parties selon la loi du marché dans un contexte qui est par nature international. Il varie dans son mode de calcul et dans son taux, non seulement selon le type d'affrètement envisagé, mais aussi selon la nature de la cargaison à transporter. Ainsi, il y aura un marché des affrètements différent pour les céréales en vrac, les minerais en vrac ou les hydrocarbures ; à la nature de la cargaison répondant le plus souvent un type de navire spécialisé tels que les « tankers », les « frigorifiques » avec leur capacité de port, leurs aptitudes techniques et commerciales. Dans l'affrètement à temps, la mesure du fret ²⁴ est généralement une unité de temps : jour, semaine, mois, année..., ou encore un fret global..

Dans l'affrètement au voyage, le fret est taxé en général à l'unité de poids ou de volume tonne ou mètre cube. Il peut aussi être taxé sur la base d'un certain rapport entre le poids et le volume, que ce soit le tonneau d'affrètement du texte français ou l'unité prévue par les « échelles » de Bombay, de Calcuta, Ceylan, etc.

Le prix du fret est souvent fixé par tonne anglaise de 1016 kg ou par tonne métrique, mais lorsqu'il s'agit de marchandises volumineuses, de nature et densité diverses, le prix du fret est généralement fixé par mètre cube ou par 40 pieds cubes. Pour les bois et selon leur provenance, on le calcule par mètre ou par stère ²⁵, on utilise aussi les mesures internationales telles que le « fathom » ²⁶. En ce qui concerne les animaux, c'est ordinairement par tête que le fret est fixé.

2) Les modes de calcul

Deux modes de calcul sont utilisés, dans la pratique, pour la détermination du fret : il s'agit du « forfait » et du « fret à la quantité ».

a) Le fret forfaitaire ou « Lumpsum freight »

Il est dû par l'affréteur quelle que soit la quantité chargée, pourvu qu'elle ne dépasse par celle qu'il a annoncée, compte tenu au besoin, d'une marge de tolérance. Mais s'il venait à charger plus qu'il n'était prévu, il devrait un supplément de fret calculé en proportion du fret forfaitaire. L'absence totale de chargement ne devrait avoir aucun effet sur la dette de fret ; celle-ci devrait rester entière car, selon l'ancien article 288 alinéa 3 du code de commerce, il y avait alors dédit volontaire de l'affréteur qui ne devrait payer que le demi-fret. Cette règle a

²⁴ Hire (en anglais)

²⁵ Stère = 1 m³

²⁶ Mesure de longueur un peu inférieure à 2 mètres.

été maintenue mais avec une importante modification dans l'article 13 du Décret français n°66-1078 du 31 décembre 1966.

Toutefois certains événements influent sur la dette de fret et qui sont prévus par les clauses des chartes telles la « clause de glace ²⁷ » ; la « clause de grève ²⁸ » de l'imprimé « Gencon » ou encore, la « clause des risques de guerre » ²⁹

b) Le fret à la quantité

Sauf clause contraire, c'est la quantité mentionnée au connaissement, affectée ou non d'une tolérance d'usage, qui servira de base au calcul du fret. Dans la pratique, l'on se réfère aux clauses des chartes. Ainsi par exemple, la charte Synacomex utilisée pour le trafic des grains ouvre à l'affréteur, l'option d'un fret taxé par tonne de 1016 kg soit sur le poids chargé (moins 0.50 %) soit sur le poids délivré ; cette option devant être déclarée avant le début du déchargement. Quant à la charte Mauritanore utilisée pour le transport du minerai de fer de Mauritanie, elle calcule le fret par tonne de 1016 kg sur le poids délivré ou bien, en cas de non pesage au port de déchargement sur le poids mentionné au connaissement.

3) Le fonctionnement des marchés de fret

Le marché des frets, spécialement en ce qui concerne les affrètements au voyage et à temps est mondial. Outre celle de Londres qui est la plus importante, des bourses existent dans presque tous les grands ports de commerce, leur rôle étant essentiellement une régularisation des taux de fret afin d'éviter de trop grandes fluctuations. Cela permet de dégager un cours moyen au jour le jour et de réduire ainsi l'acceptation de conditions déraisonnées. En outre les armateurs et courtiers vont y puiser des renseignements utiles sur les besoins locaux ou saisonniers, ce qui leur permet de diriger leurs navires vers les ports où un manque de tonnage se manifeste ou est prévisible.

Signalons qu'autrefois il y avait des accords de conférences ³⁰. C'étaient des armateurs groupés en conférences. Les participants s'accordent donc sur certains taux de fret, s'engagent à ne pas traiter au dessus de ces taux et à consentir des rabais à leurs clients fidèles. Si un armateur, adoptant le tarif de la conférence, le publie et l'offre au public, ses co-contractants usagers de ses services, peuvent, par leur acceptation, lier des contrats sur la base de ce tarif, et, en particulier peuvent invoquer les rabais de fidélité qu'ils comportent, à condition de remplir les conditions auxquelles l'octroi desdits rabais se trouve subordonné.

²⁷- « Ice clause » (en anglais)

²⁸- « General strike clause » (en anglais)

²⁹- « War risks clause » (en anglais)

³⁰- Voir RODIERE (R) *op. cit.* *Infra* 82. p. 103

4) *La garantie du paiement du fret*

Les chartes-parties prévoient généralement que le fréteur aura un « lien » c'est-à-dire un privilège sur la cargaison en garantie du paiement du fret et même en garantie du recouvrement de toutes sommes qu'il aurait dû payer pour le compte de l'affréteur ³¹. Ce privilège est confirmé par l'article 114 de l'Ordonnance béninoise n°74-24 du 14 mars 1974 en ces termes : « le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret. S'il n'est point payé lors du déchargement, il ne peut les retenir à bord, mais il peut les consigner en mains tierces ou les faire vendre ».

Si le fréteur n'est point payé lors du déchargement des marchandises, il ne peut les retenir dans son navire mais il peut les consigner en mains tierces et les faire vendre, sauf à l'affréteur à fournir caution.

La consignation est autorisée par ordonnance sur requête et la vente par ordonnance de référé. Si la vente en justice ne suffit pas à désintéresser le fréteur, il conserve son recours pour le surplus contre l'affréteur et l'article 305 alinéa 2 du code de commerce le précisait. Si le fréteur peut ainsi obtenir dédommagement par la vente des marchandises, l'affréteur ne peut pas le lui imposer, car, jamais la dation en paiement ne peut être imposée au créancier. La règle est à rapprocher de celle qui ne permet pas à l'affréteur de se libérer de sa dette de fret par l'abandon de la cargaison.

Notons enfin, que la créance garantie par le privilège du fréteur est constituée par le fret afférent au voyage et par ses accessoires dont les surestaries s'il y a lieu.

Après avoir essayé de présenter le contrat d'affrètement il nous paraît intéressant d'aborder au chapitre suivant, les facteurs de risques qu'il comporte. Cela va de soi étant entendu que toute politique de gestion des risques commence nécessairement par une identification des facteurs de risques.

³¹- Voir article 18 " *Baltimé 1939*" et article 8 " *Gencon*"

Chapitre 2 : Les facteurs de risques liés au contrat d'affrètement

L'affrètement du navire tel que décrit ci-dessus présente pour les parties contractantes des risques réels. Le régime de la responsabilité constitue également une autre source de risques non moins importante.

Toutefois il serait illusoire de cerner ici tous les risques découlant de l'affrètement en raison de leur multitude et de leur complexité. Nous nous en tiendrons à quelques uns que nous présenterons en deux sections à savoir :

- Les facteurs liés au contrat proprement dit
- Les facteurs découlant du régime de la responsabilité

Section 1 : Les facteurs liés au contrat proprement dit

Comme nous l'avons précédemment signalé certaines clauses viennent relever l'armateur de sa responsabilité. Face à la valeur souvent très élevée des chargements, il est impérieux pour l'affréteur de choisir des armements fiables. En effet, l'insolvabilité de l'armateur, les sociétés écran « one ship, one company », les sous-affrètements, les ventes de navire en cours ou avant le début du voyage sont autant de risques contre lesquels il est difficile de se prémunir, et pour lesquels les recours sont longs, difficiles et extrêmement coûteux. Nous nous appesantirons ici sur les facteurs liés au navire et ceux qui concernent la cargaison.

Paragraphe 1 : Les facteurs liés au navire

Ils sont relatifs à sa non conformité, son innavigabilité et aux accidents en mer.

A- La non conformité du navire

L'on veillera dans l'exécution du contrat à ce que le navire mis à la disposition de l'affréteur par le frèteur soit celui désigné à la charte, armé, équipé et en tous points apte à effectuer le ou les voyages pour lesquels il est affrété. S'il n'en est pas ainsi et que le frèteur mettait n'importe quel navire ou un navire non adapté au transport envisagé, des risques peuvent de cet fait survenir et entraîner la mise en jeu de la garantie de l'assureur de l'affréteur. Il s'agit surtout des tractations liées au non respect de son engagement par l'armateur-frèteur qui pourraient provoquer un retard dans l'exécution d'un contrat de transport conclu par l'affréteur avec un chargeur. Il suffit de penser aux conséquences que pourrait entraîner la mise à disposition d'un hydrocarburier en lieu et place d'un vraquier.

B- L'innavigabilité du navire

Le navire représente une somme d'intérêts considérables. Pris dans les liens d'un contrat d'affrètement, le navire ne doit pas être innavigable et cette innavigabilité s'apprécie "in concreto" et à tous points de vue.

Il en est ainsi de :

- l'aptitude du navire à effectuer les voyages pour lesquels il est affrété ;
- l'adéquation et la fiabilité des équipements et installations à bord (Défaillance ou dérèglement des appareils frigorifiques ou fuite de gaz en cours de voyage) ;
- les documents administratifs requis à bord de tous les navires par les autorités portuaires ;
- les preuves de la compétence et de l'expérience du capitaine et des membres de l'équipage.

De même en ce qui concerne le navire, en matière de risques, les sociétés de classification jouent, il faut le reconnaître, un rôle essentiel mais qui ne met pas toujours à l'abri de sinistres. En effet, elles fixent la cote du navire, et donc son aptitude théorique à transporter tel type de marchandises (vrac, conteneur, gaz, colis spéciaux, etc.).

Ces sociétés définissent des normes légales de construction, de sécurité, d'entretien et de contrôle des navires. Elles exécutent des tâches de conseil et d'assistance technique.

Plusieurs difficultés demeurent cependant :

Les sociétés de classification sont fiables à des degrés extrêmement variables et des sociétés de classification de complaisance existent.

- La vie d'un navire n'est pas toujours aisée à retracer. La solvabilité de l'armateur n'est pas toujours facile à déterminer, l'armateur lui-même est, quelque fois difficile à identifier, compte tenu des sous-affrètements, opérateurs de navires, etc.
- La vérification de la garantie d'assurance sur corps n'est pas toujours aisée ; cette couverture n'est pas toujours réelle.
- La couverture « P and I » qui couvre la responsabilité civile de l'armateur est elle aussi souvent sujette à caution et nécessite des vérifications.

L'état d'un navire évolue rapidement dans le temps, et ce d'autant plus vite que le navire est ancien. Un navire de 20 ans, mal entretenu, se dégrade en quelques mois, sans forcément risquer le naufrage, mais en multipliant les risques d'avaries de machine, d'appareil à gouverner ou encore d'avaries électriques dont les conséquences sont quasiment immédiates en cas de transports sous température dirigée.

C- Les accidents en mer

Il s'agit entre autres des accidents tels que l'abordage ou collision du navire avec un corps fixe, mobile ou flottant, l'échouement, le heurt, l'incendie et l'explosion.

Paragraphe 2 : Les facteurs liés à la cargaison

L'affrèteur est tenu de fournir la cargaison prévue à la charte. Elle doit être disponible. La nature de la cargaison à transporter est généralement indiquée dans l'affrètement au voyage. Cependant certains affrètements sont faits pour le transport « de marchandises diverses et légales » sans autre précision. Dans ce cas, sont implicitement exclues, toutes les marchandises dangereuses inflammables, explosives, corrosives, ainsi que le matériel de guerre et de façon explicite, toutes les marchandises prohibées par les pays exportateurs, les pays importateurs et le pays dont le navire bat pavillon. Le frèteur reçoit la cargaison mais ne la charge ni ne la décharge. Certains facteurs liés à la cargaison sont spécifiques au transport maritime. D'autres sont communs à tous les modes de transport.

A- Facteurs de risques spécifiques au transport maritime

Il s'agit surtout de l'itinéraire à suivre pendant le voyage, la qualité des ports et la qualité des zones de navigation.

1) L'itinéraire du voyage

Les opérations de chargement terminées, le navire doit quitter le port sans délai et se rendre en droiture à destination. Le capitaine n'a en principe le droit de dérouter que pour préserver l'expédition maritime d'un danger politique, pour prêter assistance à un navire en péril ou pour toute autre raison ayant pour lui le caractère d'une contrainte matérielle ou morale.

2) La qualité des ports

L'affrèteur doit désigner un port sûr où le navire peut se rendre en sécurité et séjourner toujours à flot pour les opérations de chargement et de déchargement. Si le frèteur n'a pas connaissance des ports de chargement lors de la signature de la charte et n'a pu les agréer, les ports que désigne ultérieurement l'affrèteur doivent être des ports sûrs où le navire puisse entrer, accoster, opérer et évoluer sans difficulté.

3) La qualité des zones de navigation

Il existe des dispositions de séparation du trafic contenues dans certaines conventions internationales sur la sécurité maritime qui interdisent de navigation, certaines zones en raison de leur dangerosité. C'est le cas par exemple du détroit de Sumatra situé entre l'Indonésie et la Malaisie, du détroit de Gibraltar, le Canal de Panama, le Canal de Suez, des zones étroites où la navigation est très dense, des zones de guerre (à cause des mines) et de certaines zones déclarées spéciales.

Enfin, la nationalité du pavillon du navire a une grande importance du fait des crises dans le monde contemporain. Il suffit de penser aux difficultés que rencontrerait de nos jours, un navire israélien pour faire escale dans les ports arabes. Le boycott est actuellement étendu par les pays arabes du « front de refus » à tous les navires ayant fait escale dans un port israélien.

B- Facteurs de risques communs à tous les modes de transport.

Ils sont classés en huit grandes catégories.

1) La manutention, le stockage, l'arrimage

Ces risques représentent 43% des dommages selon les statistiques mondiales des assureurs³² et proviennent le plus souvent :

- des accélérations et décélérations rapides pendant les opérations de hissée, de virage ou de descente lors des opérations de chargement ou de déchargement ;
- des fausses manœuvres ou défaillance des appareils de levage et de manutention.
- des manutentions rudes pendant les opérations de transit ;
- du poids trop important de colis ou palettes empilées les uns sur les autres ou des colis lourds posés sur des colis légers et fragiles ;
- du dépassement de la hauteur de gerbage des conteneurs. Les normes ISO prévoient au maximum 9 conteneurs en pleine charge.

Cependant les derniers navires porte-conteneurs ouverts (dépourvus de pont) peuvent recevoir jusqu'à 13 conteneurs empilés ; ce qui fait qu'en fond de pile certains conteneurs se retrouvent affaissés ou écrasés sous les forces dynamiques qui s'exercent sur les marchandises.

- de l'écrasement des marchandises par les dépassements de poids dus par des déclarations erronées ou intentionnelles dans le but de réduire le fret pour des raisons économiques.

2) Les dégâts causés par l'eau

Il s'agit des avaries par mouille : eau douce, eau de mer du fait d'orages, de mers agitées, de tempête, du défaut d'étanchéité, des fuites, perforations du conteneur ; la condensation ou buée de cale : les moisissures dues à des variations de température surtout sur de longs trajets, à l'humidité de l'air ambiant , au suintement de la marchandise elle-même, à une ventilation insuffisante, à une insuffisance ou absence de produits desséchants dans les conteneurs.

³²- MARCQ (Jean Patrick) " Risques et assurances transports" Editions (L'ARGUS) 2002 page 48.

Attention à la nouvelle génération de porte-conteneurs sans pont. Ils permettent certes d'augmenter les capacités des navires mais augmentent considérablement le risque de mouille car ils laissent pénétrer plus facilement les lames et paquets de mer dans les cales. Elle peut être un élément d'aggravation de risque.

3) *Le vol et le chapardage*

Ils représentent 21% des dommages.

Il s'agit d'effractions de cartons d'emballages et des vols de tout ou partie des marchandises qui y sont contenues. Ce sont aussi des détournements de colis, de palettes, de conteneurs. La fréquence des vols est favorisée par l'insuffisance des mesures de sécurité sur les aires de chargement de déchargement, de transit ou de stockage. De même, des erreurs sur la destination des marchandises, du fait d'un marquage insuffisant, mal adapté ou incompréhensible, sont autant de facteurs aggravants

4) *La contamination des marchandises*

Les dommages liés à la contamination des marchandises peuvent provenir d'odeurs d'une expédition antérieure, de matières résiduelles, des marchandises incompatibles chargées dans la même cale, le même conteneur, peuvent conduire, à des réactions chimiques entre les marchandises.

5) *L'Incendie, l'Explosion*

L'incendie ou l'explosion peuvent provenir de la marchandise elle-même ou du véhicule de transport. Cela peut être : l'étincelle et l'incendie causés par la friction de ferrailles ; la combustion spontanée, la chaleur extérieure et/ou des réactions chimiques de marchandises ; des dommages causés par les émanations de fumée qui altèrent ou dénaturent la marchandise ; enfin, c'est l'incendie du moyen de transport.

6) *Les risques de guerre émeutes, mouvements populaires (GEMP)*

Par suite de déclenchement d'une guerre, la marchandise peut se trouver bloquée dans un port, sur un quai ou détruite dans des endroits très lointains du point de départ. Il est très difficile de cerner la notion de risques de guerre notamment avec le développement des risques d'attentats et d'actes de terrorisme dans le monde. Ce risque ne peut plus être considéré comme négligeable. A cet égard, la destruction des tours jumelles du World Trade Center à New York le 11 septembre 2001 a permis de prendre conscience de la forte concentration de valeurs en transports.

Une grève des dockers, des douaniers ou des transporteurs routiers peut à tout moment immobiliser la marchandise, l'exposer aux risques de vol et de pillage. A fortiori, si la marchandise est périssable, le risque de perte totale devient important.

7) Les forces agissant sur les marchandises

En effet, tout corps de masse M soumis à une accélération G subit une force égale à $M \times G$. De ce fait, les contraintes de choc sont toujours exprimées en G . Le symbole G représente l'accélération de la pesanteur.

Ainsi, dans les transports maritimes, les forces dynamiques maximales agissant sur les marchandises au cours de leur transport sont consignées dans le tableau ci-après ³³ :

Moyen de transport	Longitudinales	Transversales	Verticales
Maritime	0.4	1.0	2.2

8) La Fraude maritime

C'est un acte de malhonnêteté ou de tromperie dans le but de nuire à autrui ; la fraude est un acte de mauvaise foi accompli en contrevenant à la Loi ou aux règlements et nuisant au droit d'autrui.

Depuis la création de l'International marine Bureau en 1981, plus de deux mille actes de piraterie ou de fraude ont été répertoriés. Jusque dans la moitié des années 1970, ce problème affectait les compagnies maritimes locales et les marchés d'assurances locaux. De nos jours, la fraude prend des proportions mondiales et a attiré l'attention des intervenants habituels du commerce international (assureurs, banquiers, transporteurs chargeurs,...). A cet effet, l'Organisation Maritime Intergouvernementale (OMI) a adopté en novembre 1979 une résolution concernant les problèmes de baraterie ³⁴ et de détournement illégal des navires et de leurs cargaisons.

Section 2 : Les facteurs découlant du régime de la responsabilité

La liberté contractuelle régissant le domaine des affrètements fera observer ici une prédominance des dispositions conventionnelles de responsabilité par rapport aux normes impératives qui sont du ressort de la Loi.

³³- Extrait de MARCQ (Jean-Patrick) op. cit. page 51

³⁴- Voir lexique

Nous examinerons d'abord les responsabilités dans l'exécution de la charte non toutefois sans occulter le problème posé par le cas particulier du connaissement émis en vertu d'une charte-partie.

Paragraphe 1 : Les facteurs liés à la responsabilité des parties au contrat

Au cours de l'exécution du contrat d'affrètement, des dommages peuvent être causés notamment :

- à des tiers par le navire et/ou par des engins de manutention pendant les opérations de chargement et de déchargement :
- au navire par un accident de navigation, par un engin de manutention ou par la cargaison elle-même :
- à la cargaison.
- Le partage des responsabilités en découlant varie donc avec le type d'affrètement et les clauses de la charte-partie.

Dans l'affrètement coque nue, l'affrèteur a la charge de l'entretien du navire et des réparations et remplacements autres que ceux rendus nécessaires par le vice propre dudit navire. Il recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes et supporte tous les frais d'exploitation. Il est l'armateur au sens étymologique du terme et assure toutes les responsabilités inhérentes à cette qualité. Il assurera donc le navire, les recours de tiers et sa responsabilité de transporteur maritime. Il n'aura de recours contre le frèteur qu'en cas de vice du navire.

Dans un affrètement au voyage, le frèteur conserve la gestion commerciale du navire et le capitaine reste son préposé pour tout ce qui concerne la manutention et le déplacement de la marchandise. L'article 109 de l'Ordonnance béninoise n°74-24 du 14 mars 1974 pose la présomption que le frèteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie. Mais il s'agit d'une présomption simple que la preuve des diligences du frèteur va faire tomber.

La diligence personnelle du frèteur est reprise par les clauses de non responsabilité tirées des dispositions conventionnelles établies par les conférences d'armateurs notamment la « BIMCO »

Le type en est la clause qui déclare le frèteur non responsable sauf s'il a manqué à la « due diligence » formule anglaise que le texte français de la convention de Bruxelles de 1924 a traduite par l'expression de « diligence raisonnable ». Ces clauses ont donc pour effet, que le frèteur ne sera responsable que lorsqu'il aura manqué à cette diligence raisonnable, notamment dans la mise en état de navigabilité du navire ou dans son armement ou

équipement s'il en est resté chargé comme c'est le cas dans l'affrètement au voyage ou dans l'affrètement à temps.

De ce fait, il sera responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises, seulement dans le cas où la perte ou le dommage aura été causé par un arrimage inadéquat ou par manque de soin diligent de la part du fréteur.

La charge de la preuve positive du manquement du fréteur à la « due diligence » incombe, selon les imprimés de charte à l'affréteur.

Pour ce qui concerne la responsabilité du fait d'un vice caché du navire qui n'aurait pas échappé à un examen vigilant, elle sera considérée comme application particulière de l'obligation de diligence raisonnable pesant sur ce même fréteur. Mais parfois les chartes sont explicites à cet égard ³⁵. L'exercice de la diligence raisonnable doit s'apprécier pendant toute la durée de la charte dans les affrètements au voyage et à temps.

S'agissant des clauses relatives aux fautes des préposés, il faut remarquer que c'est à ces clauses qu'a été donné l'appellation générique de « négligence clause » des préposés nautiques. Cette clause signifie que le fréteur n'est pas responsable des fautes commises par le capitaine et l'équipage. Il faut préciser que cette exonération est particulière au droit maritime.

Pour les affrètements au voyage, la charte « Gencon » fréquemment utilisée rend le fréteur responsable « de l'arrimage impropre ou négligent (sauf s'il est effectué par l'affréteur) » et l'imprimé « Synacomex » le rend également responsable « du mauvais arrimage, du fardage insuffisant ou impropre, de l'absence de ventilation efficace... »

En ce qui concerne les clauses d'exclusion de certains faits déterminés, l'imprimé « Gencon » vise aussi bien l'exclusion de certains faits déterminés que l'exclusion des fautes des préposés, lorsque les dommages résultent d'une faute d'arrimage. De même les chartes au voyage « Lutetia » et « Synacomex » exemptent de la responsabilité du fréteur aussi bien les faits extérieurs au navire, tels que l'acte de Dieu, les périls de la mer ou l'incendie, que des faits relatifs au fonctionnement du navire ou de ses machines, tels que les ruptures d'arbres ou les vices cachés qui n'auraient pas été causés par un manque de diligence raisonnable du fréteur à mettre le navire en bon état de navigabilité.

Enfin, les clauses limitatives de réparation sont celles qui établissent un plafond à la réparation que devra le fréteur s'il est reconnu responsable du dommage causé.

En droit commun, la validité de ces clauses n'a jamais été discutée. Elle reste donc entière en matière d'affrètement. Les clauses limitatives sont d'usage courant dans les chartes au voyage. Tel est le cas des clauses 13 et 16 contenues respectivement dans les chartes

³⁵- Voir clause 12 *Lutetia* 1929

« Gencon » et « Lutetia 1929 ». Toutes ces clauses limitent la réparation due au montant des dommages prouvés sans pouvoir excéder le montant du fret estimé.

Il faut signaler que si ces clauses limitatives ne paraissent pas en usage dans l'affrètement à temps, c'est parce que le montant du loyer, qui dépend de la durée d'exécution de la charte, est indéterminé et ne peut donc servir de plafond.

Dans l'affrètement à temps :

« Le frèteur est personnellement et directement obligé par les insuffisances de son navire ».

Mais puisque la nature de la cargaison n'est connue que dans l'affrètement au voyage, l'adaptation du navire devra être plus appropriée dans cette forme d'affrètement que dans l'affrètement à temps. Toutefois, si l'affréteur dûment avisé par les services de contrôle de l'inaptitude du navire au transport de la marchandise ordonne néanmoins de procéder au chargement, il accepte sciemment les risques de l'opération et ne peut se plaindre de la détérioration de la marchandise constatée à l'arrivée.

Autrefois une présomption existait contre le capitaine responsable des marchandises reçues sur le navire. Mais cette règle énoncée par l'ancien article 222 du code de commerce n'est plus valable aujourd'hui. Au regard de la cargaison, le capitaine est considéré à présent comme le préposé du frèteur ou de l'affréteur selon que la gestion commerciale appartient à l'un ou à l'autre.

« Le frèteur est responsable des fautes de son capitaine qu'il a choisi et qu'il a imposé à l'affréteur, dans la mesure où les termes de la charte n'en font pas le préposé occasionnel de l'affréteur ».

Dans l'affrètement à temps, le frèteur cède la gestion commerciale du navire dont il ne conserve que la gestion nautique. La responsabilité du capitaine n'engagera donc celle du frèteur que si les faits du capitaine entrent dans la gestion nautique du bâtiment. Il n'y a pour le frèteur à temps et concernant la cargaison aucune obligation de résultat. La preuve que doit faire l'affréteur pour engager sa responsabilité est triple. Il doit successivement établir que :

- La perte ou l'avarie de la marchandise est survenue à bord du navire et non au cours des opérations de manutention, de réception ou de livraison ;
- L'innavigabilité du navire ou l'insuffisance de son armement ou équipement ;
- La relation causale entre la faute invoquée et le dommage subi.

Cette triple preuve sera généralement donnée par les rapports d'expertise.

Le vice caché fait figure de cas fortuit qui vient dégager la responsabilité du débiteur. Le frèteur doit établir que le vice caché affectait les traits ordinaires de la force majeure. Ce n'est pas une imprévisibilité absolue, une insurmontabilité absolue qui sont requises. C'est ici

qu'il faut souligner l'autorité à attacher aux certificats de navigabilité, aux visites et aux certificats des sociétés de classification.

Lorsque le navire vient de passer une visite en vue d'une nouvelle cotation et qu'il l'a obtenue, on doit penser que le vice qui se révèle peu de temps après était vraiment un vice caché qu'un examen vigilant ne pouvait pas déceler ; le fréteur sera dégagé.

Cette solution légale est confirmée par les clauses des chartes à temps.

Dans un affrètement à temps aux conditions par exemple de la Baltime 1939, l'affréteur prend en location le navire pour une période donnée. La pleine capacité et portée du navire y compris la capacité légale du pont seront à sa disposition.

Le capitaine exécutera tous voyages, donnera l'assistance coutumière avec l'équipage du navire et sera aux ordres de l'affréteur pour tout ce qui concerne l'emploi, l'agencement ou autres dispositions.

Le fréteur fournit et paie tous approvisionnements et gages, l'assurance du navire, les fournitures pour le pont et la machine pendant le service.

L'affréteur a bien l'entière gestion commerciale du navire, le fréteur ne conservant que la gestion nautique.

L'affréteur sera donc responsable de tous les dommages causés au navire et aux tiers par le « management » de la cargaison. C'est ainsi que la clause n°13 précise qu'il sera responsable des pertes ou dommages causés au navire ou à l'armateur par les marchandises chargées en contradiction avec les conditions de la charte-partie ; ou par suite de soutage, ou chargement, ou arrimage ou déchargement des marchandises impropres ou sans soin, ou par suite d'actes négligents de sa part ou de la part de ses préposés.

Il sera de même responsable des conséquences du non respect de la clause concernant l'emploi du navire qui doit être limité « aux trafics légaux pour le transport de marchandises licites seulement, entre ports et lieux bons et sûrs où il pourra demeurer toujours à flot et en sécurité ».

En ce qui concerne les dommages à la cargaison, il faut au préalable noter que les connaissements sont émis pour le compte et sous la responsabilité de l'affréteur, et distinguer selon que lesdits connaissements sont négociés ou non.

Si ces connaissements sont négociés, le destinataire porteur agira contre l'émetteur du connaissement en vertu non pas des clauses de la charte à laquelle il n'est pas partie mais en vertu des dispositions de la Loi du 18 Juin 1966 ou de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924, et ceci par voie judiciaire si besoin est. L'affréteur ou le fréteur indûment recherché et condamné agira à son tour, dans le cadre de la charte-partie, contre le véritable responsable, par voie d'arbitrage, le premier contre le fréteur pour vice ou mauvais entretien du navire ou

de la machine ; le second contre l'affréteur en vertu de la clause n°9 aux termes de laquelle : « Les affréteurs indemniseront les armateurs de toutes conséquences ou responsabilités résultant de la signature par le capitaine, les officiers ou agents, des connaissements ou autres documents.

Mais si par contre les connaissements ne sont pas négociés mais conservés par l'affréteur, ni la Loi du 18 Juin 1966, ni la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 ³⁶, ne seront applicables et le destinataire qui sera le plus souvent l'affréteur ne pourra agir contre le fréteur que dans le cadre de la charte-partie et par voie d'arbitrage uniquement.

S'agissant des clauses relatives à la diligence personnelle, selon la charte « Linertime » par exemple, le fréteur doit exercer sa diligence raisonnable « avant et au début de chaque voyage » ³⁷. Ainsi, dans l'exécution d'une charte à temps « Linertime », l'on relève la sentence arbitrale suivante :

« Un mauvais état du système d'évacuation des mailles, dont les valves refoulaient dans les cales, entraîne la responsabilité du fréteur pour les dommages causés à la marchandise en vertu de la clause 12 de la charte-partie » ³⁸.

En ce qui concerne les clauses relatives aux fautes des préposés, pour les affrètements à temps cela peut s'expliquer par le fait que les fautes de caractère commercial commises par les préposés nautiques ou terrestres n'engagent que la responsabilité de l'affréteur, puisqu'il assure la gestion commerciale du navire et les opérations qui s'y réfèrent ; pour les fautes nautiques dans la mesure où elles exonèrent l'affréteur de toute responsabilité à l'égard des porteurs de connaissance, elles ne peuvent évidemment donner lieu à une action récursoire de cet affréteur contre le fréteur.

Pour ce qu'il en est des clauses d'exclusion de certains faits déterminés, la charte à temps « Linertime » contient en sa clause 13, des exceptions mutuelles, qui paraissent reproduites de la liste des cas exceptés de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 sur les transports sous connaissance.

Paragraphe 2 : Cas de coexistence d'un connaissance avec une charte-partie

La responsabilité du fréteur à l'égard du porteur du connaissance varie selon que le connaissance émis est resté entre les mains de l'affréteur qui y figure comme chargeur ou

³⁶- PERILLIER (René) " Manuel de l'Assureur maritime et transports" L'Argus 2, rue de châteaudun, 75009 Paris 1978 page 359

³⁷- Voir Linertime art. 12 C in ACHARD (R) "Exploitation du navire affrètement règles communes" fascicule 1215 infra 82 Page 16.

³⁸- Sentence CAMP, n° 350, 8 Avril 1980 : DMF 1980, 692 in ACHARD (R) op. cit. infra 79 p. 16

destinataire ou si c'est plutôt un titre à ordre qui a circulé et qui se trouve en possession d'un tiers porteur étranger à la charte-partie. La responsabilité de ce dernier est confirmée par la clause d'identification du transporteur responsable ³⁹ tandis que les privilèges maritimes sur les relations contractuelles engagent d'office la responsabilité du propriétaire du navire dans la réparation du préjudice subi par les propriétaires des marchandises transportées. Nous traiterons ici de la nature du connaissance émis, du cas où plusieurs connaissances sont émis par le frèteur, par l'affréteur d'une part, et des actions susceptibles d'être exercées par le tiers porteur contre le frèteur et par le frèteur contre l'affréteur d'autre part.

La nature du connaissance émis influence le régime de la responsabilité selon qu'il est à ordre ou non à ordre.

A- Lorsque le connaissance est non à ordre

Il y a ici, par hypothèse, identité entre le porteur du connaissance et l'affréteur et la charte souscrite est une charte au voyage.

Le connaissance alors délivré par le frèteur au voyage, qu'il soit nominatif ou non, ne contient pas le plus souvent, toutes les mentions habituelles à ce titre de transport ; il porte donc une formule de renvoi à la charte. Dans ce cas, sous le régime de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 comme de la Loi du 18 Juin 1966, aucun doute ne peut exister ; la création d'un connaissance dans de telles conditions ne modifie pas la nature du contrat, qui reste un transport sous charte-partie, non astreint au régime impératif des transports sous connaissance. Ce dernier ne peut bénéficier qu'au tiers porteur du connaissance étranger au contrat d'affrètement ⁴⁰. La chambre arbitrale maritime de Paris a également statué dans le même sens ⁴¹.

B- Lorsque le connaissance à ordre est détenu par un tiers porteur

Le tiers porteur d'un connaissance émis en vertu d'une charte-partie bénéficie de la protection accordée par le législateur aux porteurs de connaissance sans que la moindre dérogation ou restriction puisse dériver de l'existence de la charte-partie. Il est bien évident que le destinataire de la marchandise ne peut se voir opposer les clauses du contrat d'affrètement du navire auquel il n'est pas partie.

³⁹- *Identity of carrier clause (en anglais)*

⁴⁰- RODIERE (R) *op. cit.* Tome 1, *infra* 1951 in ACHARD (R) *op. cit.* fascicule 1215 *infra* 94 p. 18

⁴¹- *Sentence n° 169, 3 mars 1976. DMF 1976, 765*

C- Cas où plusieurs connaissements sont émis par l'armateur-fréteur

Dans le cas où plusieurs connaissements ont été émis par l'armateur, ce qui n'est possible que dans l'affrètement au voyage, où l'armateur lui-même ou ses agents consignataires émettent des connaissements en exécution de la charte-partie, le tiers porteur ne connaît que l'armateur-fréteur qui s'est engagé à transporter la marchandise et c'est à lui qu'il s'adresse pour obtenir livraison ou qu'il présente ses réclamations pour pertes ou avaries. Il y a alors deux titres distincts : la charte-partie n'ayant d'effet qu'entre les parties au contrat d'affrètement, l'armateur et l'affréteur, et faisant leur Loi d'une part, et le connaissement, réglant les rapports du destinataire de la marchandise avec l'armateur, soumis à la législation d'ordre public des connaissements d'autre part. Cette situation entraînera inmanquablement une action du tiers porteur de connaissement contre l'armateur- fréteur et une action récursoire de l'armateur-fréteur contre l'affréteur.

1) L'action du tiers porteur contre l'armateur - fréteur

Le tiers porteur victime d'un préjudice consécutif à l'inexécution ou à la mauvaise exécution du transport de sa marchandise, actionne en responsabilité l'armateur-fréteur sur la base de son connaissement et des dispositions impératives de la convention de Bruxelles de 1924 ou de la Loi interne régissant les transports par mer. L'armateur ne peut mettre en échec cette action en invoquant les clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité contenues dans la charte-partie que le connaissement fasse ou non référence à celle-ci.

2) L'action récursoire de l'armateur - fréteur contre l'affréteur

L'armateur - fréteur poursuivi par le tiers porteur du connaissement exerce son action récursoire contre l'affréteur au voyage. Son action est fondée sur les dispositions de la charte-partie fixant leurs obligations respectives dans le transport de la marchandise :

- l'affréteur lui doit alors garantie, si la cause des dommages ou pertes survenues à la cargaison entre dans l'un des cas d'irresponsabilité du fréteur prévus dans la charte-partie ⁴².
- L'affréteur ne doit pas garantir l'armateur-fréteur, si le dommage subi par la marchandise a pour cause une faute personnelle de ce dernier tel que l'état défectueux du navire au départ dû à un manque d'entretien, ou encore si le dommage doit être imputé à une négligence du capitaine ou de l'équipage, dont l'armateur-fréteur est resté le commettant responsable.
- La responsabilité des dommages peut enfin être partagée entre l'affréteur et l'armateur-fréteur, si les dommages ont pour cause un cumul de fautes incombant respectivement à l'un et à l'autre.

⁴²- Sentence ch. arb. mar. Paris n° 291 13 Février 1979, 381

D- Cas où plusieurs connaissements sont émis par l'affréteur

Dans le cas où les connaissements ont été émis par l'affréteur et sous son en- tête commerciale, ce qui est l'apanage des affrètements coque nue et à temps, le tiers porteur du connaissement étranger à la charte-partie, n'est lié qu'à l'affréteur qui lui a délivré le connaissement et s'est engagé vis-à-vis de lui comme transporteur de la marchandise, responsable de sa livraison à destination. Sur le plan judiciaire, le mécanisme des actions est l'inverse de celui exposé précédemment. Le tiers porteur du connaissement réclamant une indemnité pour pertes ou avaries aux marchandises, actionne l'affréteur transporteur sur la base des dispositions de la convention de Bruxelles de 1924 ou de la législation interne les incorporant. Le recours en garantie de l'affréteur - transporteur contre l'armateur-fréteur ne peut éventuellement être recueilli que dans les termes et conditions de la charte souscrite. Il en est ainsi notamment dans le cas où il est prouvé que les pertes ou avaries ont été la conséquence d'un aménagement défectueux du navire, le rendant impropre au transport pour lequel il a été affrété ⁴³.

Par contre, d'autres décisions ont refusé toute action directe du porteur du connaissement émis par l'affréteur contre le fréteur à temps, lorsqu'à la suite du non-paiement du fret, à l'armateur, celui - ci a fait décharger les marchandises du navire, le porteur du connaissement ne peut se prévaloir d'une faute qu'à l'égard de l'affréteur à temps ou de son agent ; mais pas d'action contre le fréteur ⁴⁴.

La responsabilité du fréteur à temps est parfois recherchée par l'affréteur pour des actes ou négligences commis par le capitaine dans le cadre de la gestion commerciale du navire, alors même qu'il devient le préposé occasionnel de l'affréteur à temps dans le cadre de cette gestion. Ce recours est voué à l'échec ⁴⁵.

Le présent chapitre qui s'achève constitue le second volet de la première partie de l'étude consacrée à la présentation du contrat d'affrètement et des risques qu'il comporte pour les parties et singulièrement pour l'affréteur.

Par souci de synthèse, il est certain que cette première partie n'a pu présenter de façon exhaustive, ni le contrat d'affrètement ni les risques attachés à son exécution encore moins l'épineuse question de la responsabilité découlant de l'affrètement. Cependant elle aura eu pour mérite d'indiquer quelques pistes autour desquelles pourrait se déployer la politique de prévention.

⁴³- Rouen 10 juin 1952, DMF 1952, 539 ; CAMP n° 165 du 23 juin 1976 DMF 1976, 764

⁴⁴- Trib. com. Paris, 18 octobre 1978 ; DMF 1979, 106

⁴⁵- CAMP n° 199, 21 février 1977, DMF 1977, 621.

Il semble établi à la lumière de cette première partie, que l'existence des risques, leur diversité et leur multitude ne font aucun doute dans le domaine de l'affrètement maritime ; il n'est pas davantage contesté que dans les assurances maritimes, la réparation des torts exige très souvent des montants importants ; toutes choses qui obligent à l'observance de certaines mesures de prévention.

C'est pourquoi la deuxième partie de la présente étude sera consacrée à la politique de prévention des risques liés à l'affrètement du navire. Ce qu'il est intéressant d'examiner ici, c'est la mise en œuvre de cette politique de prévention. Mais auparavant, nous pensons nécessaire de présenter d'abord un aperçu de la notion de prévention des risques en assurance.

Deuxième partie

Deuxième partie : La politique de prévention des risques liés à l'affrètement du navire

Nous avons déjà essayé de présenter le contrat d'affrètement maritime et les principaux facteurs de risques qui s'y rattachent. L'assureur maritime, dans son rôle de protecteur, s'engage généralement moyennant une prime à couvrir les risques qu'il juge assurables dans cette branche. Cependant l'autre aspect du rôle de l'assureur consiste à prévenir la survenance des sinistres par souci de sauvegarde de l'équilibre de son résultat technique et de l'accroissement de la mutualité qu'il a organisée et qu'il gère.

Les risques découlant de l'affrètement des navires sont nombreux, variés et se situent à plusieurs niveaux .

Il est intéressant d'aborder à présent comment prévenir ces risques. Pour y parvenir, nous envisageons évoquer dans un premier chapitre , la prévention des risques en assurance qui précèdera le dernier chapitre qui appelle la mise en œuvre de la prévention dans l'exécution du contrat d'affrètement du navire.

Chapitre 1 : La prévention des risques en assurance

Si l'on agit sur la fréquence ⁴⁶, c'est pour réduire le nombre de sinistres de cette nature, en agissant sur les causes qui engendrent les sinistres.

On cherche ainsi à éliminer le risque : c'est l'objet de la prévention.

Le présent chapitre se bornera à exposer la notion de prévention des risques et son intérêt avant d'aborder les moyens de prévention.

Section 1 : La notion de prévention des risques

La notion de prévention sera étudiée à travers la définition et l'intérêt de la prévention pour les parties au contrat d'assurance ; il s'agit de l'assureur et de l'assuré.

Paragraphe 1 : Définition de la prévention

A- Au sens large

Selon le Robert méthodique, « la prévention est l'ensemble des mesures préventives contre certains risques ». Il s'agit des moyens susceptibles d'être utilisés pour empêcher un événement malheureux de se produire. C'est le cas par exemple des visites techniques périodiques imposées par les pouvoirs publics aux véhicules automobiles et de la possession d'un permis de conduire pour les conducteurs de véhicules en vue de réduire le nombre d'accidents de circulation.

B- Au sens strict

En termes d'assurance, la prévention consiste à éviter le sinistre (à réduire sa fréquence) alors que la protection cherche à en limiter les effets (à en réduire le coût).

Il s'agit pour l'assureur, de préconiser des mesures propres à limiter le nombre des sinistres et à réduire le montant des cotisations.

C'est le cas des systèmes de sécurité (alarmes contre le vol ; sprinklers, détecteurs d'incendie, etc).

Paragraphe 2 : Intérêt de la prévention

La prévention a un intérêt aussi bien pour l'assureur que pour l'assuré.

A- Pour l'assureur

De plus en plus, on compte sur l'assureur non seulement pour régler les sinistres lorsqu'ils surviennent mais encore pour les prévenir. La prévention des risques intéresse l'assureur pour plusieurs raisons. D'abord, par la prévention des risques la fréquence des

⁴⁶ Voir lexique

sinistres diminue sensiblement et même si le sinistre survenait malgré la mise en œuvre des mesures préventives, en raison de l'inexistence de la prévention risque zéro, l'ampleur du sinistre sera réduite et moindre sera l'indemnité due par l'assureur. Ensuite, compte tenu de l'impact d'une statistique de sinistres favorable sur la tarification du risque, la prime calculée par l'assureur pour un risque protégé sera moindre, attractive pour l'assuré et donc servira de motivation aux assurés vers cette garantie. Or, plus le nombre des assurés augmente dans un bon risque, plus stable est l'équilibre technique de l'assureur.

En clair, l'assureur aura toujours intérêt à payer le moins possible de sinistres tout en recherchant à couvrir le plus possible de risques ; ce qui lui permet de sauvegarder son équilibre technique et d'accroître sa mutualité, afin de faire jouer la “ loi des grands nombres ” sans laquelle l'assurance ne saurait exister.

B- Pour l'assuré

La prévention intéresse l'assuré à un double titre :

- D'abord, réduisant le coût total des sinistres, elle doit se traduire par une réduction des tarifs des assureurs et donc des contributions (primes) demandées aux assurés pour alimenter la mutualité ;
- Ensuite la survenance d'un sinistre cause toujours à l'assuré d'innombrables gênes, tracasseries, perturbations voire douleurs qui ne seront jamais entièrement compensées par les prestations de l'assureur. D'où la nécessité de prévenir la survenance du sinistre. « Assurance d'accord, mais prévention d'abord ». Le fait est qu'il y a toujours quelque chose de perdu définitivement dans la survenance d'un sinistre. Autant s'efforcer, à défaut d'éviter le sinistre, tout au moins d'en réduire les conséquences. L'assuré recherchera toujours le plus possible de sécurité tout en visant à payer le moins possible de cotisation. Cet avantage lui est offert grâce à la prévention. Aussi, nombreuses sont les peines éprouvées par l'assuré dans le cas d'un sinistre et qui ne soient pas couvertes par l'assurance en vertu du “ principe indemnitaire ” applicable en assurance dommages et qui consiste à payer le dommage “ réellement ” subi, tout le dommage et rien que le dommage.

La prévention joue un très grand rôle dans l'assurance. Il est important d'indiquer les moyens de prévention des risques découlant de l'exécution du contrat d'affrètement.

Section 2 : Les moyens de prévention

La prévention apparaît à l'évidence, comme un passage obligé de tout assureur. Mais elle a un coût et sa pratique soulève de sérieuses difficultés en ce qui concerne la formation des vérificateurs, le coût des conseils en prévention et du matériel. Il est intéressant d'examiner les moyens matériels et les moyens humains qui constituent tous les deux les

appuis indispensables pour le déploiement d'une politique efficace de prévention des risques.

Paragraphe 1 : Les moyens matériels

Ils se traduisent concrètement par l'équipement de l'entreprise ou de l'objet mis en risque, en matériel fiable, approprié et bien adapté à la prévention du risque concerné. Cela fait naturellement appel aux ressources financières.

A- Les ressources financières

Le souci permanent de tout bon chef d'entreprise devrait être de chercher à pérenniser sa société. Et, pour le réussir, il a intérêt à investir dans la prévention des risques pour la protection de son affaire. L'on ne doit donc pas craindre de consacrer un budget consistant à la rubrique de la prévention des risques de l'entreprise. Certes, il ne s'agit pas d'immobiliser tous les revenus de l'entreprise dans la prévention au point de compromettre sa survie. Mais l'évaluation du coût de la prévention sera effectuée avec le concours des ingénieurs et des experts afin de déterminer le seuil raisonnable compte tenu des spécificités de l'entreprise, de ses capacités et surtout de sa taille. Cet effort de l'assuré devra être soutenu également par l'assureur qui parfois procède ainsi pour éviter la survenance de nouveaux sinistres de même nature sur des matériels identiques non encore endommagés. Les moyens financiers nécessaires à la prévention ne devront en aucun cas faire défaut il y va de l'intérêt de tous et les programmes d'investissement de l'entreprise doivent prendre en compte la rubrique " " "prévention" avec l'assistance et les conseils de l'assureur. Le coût d'un navire n'est pas d'un montant à la portée du premier venu. Le domaine maritime est un domaine assez sensible où circulent des marchandises de valeur considérable. Il va donc de soi qu'il n'y ait aucune raison de lésiner sur les ressources financières suffisantes pour mener une politique de prévention des risques dans une telle entreprise eu égard aux capitaux mis en risque. Un autre problème se pose quant à la nature et à la qualité du matériel de prévention.

B- Le matériel de prévention

En matière de prévention, le matériel de prévention doit être du matériel adapté au risque à prévenir et être du matériel de qualité. Il est dangereux voire suicidaire de chercher à ruser avec la prévention en acquérant du matériel de qualité douteuse et/ou non adapté. Ici encore, la collaboration de l'assureur est très utile. En effet, les experts de l'assureur et le risk manager de l'entreprise (s'il y a lieu), doivent se donner la main dans les études qui conduisent à l'analyse et à l'évaluation des risques encourus afin d'en déterminer le matériel de qualité qui conviendrait à leur prévention, et leur coût. Avec les progrès technologiques,

nous assistons sans nul doute à une amélioration quasi-permanente de la qualité et donc de la performance du matériel en vogue jusque là, en raison du développement subséquent des risques nouveaux. Le schéma sera donc d'évoluer avec le progrès scientifique. Il suffit pour s'en convaincre de rappeler le fait que, de nos jours, les alarmes électroniques sont conçus grâce à une entente entre les assureurs automobiles et les fabricants d'automobiles. De même, la télé surveillance est très développée aujourd'hui pour la sécurité des maisons, des magasins et autres. Les détecteurs automatiques d'incendie et les extincteurs automatiques (Sprinklers), les Robinets d'Incendie Armé (RIA), les bouches d'incendie et les colonnes sèches, etc.

L'installation et l'entretien de cette série de matériel reviennent cher. Toutefois l'on ne doit pas s'en passer en raison du traumatisme que constitue la survenance d'un sinistre. Il faut retenir qu'une bonne politique de prévention requiert l'acquisition de matériel performant, de qualité et adapté. La prévention à un coût et ne saurait être prise à la légère.

Parfois l'on a beau investir dans l'acquisition du matériel approprié performant et bien adapté mais qui se révèle finalement vain, en raison d'une simple négligence ou carrément d'une ignorance.

A quoi serviraient des colonnes sèches, des bouches d'incendie ou des sprinklers en cas d'absence de l'eau dans les citernes ou dans les réservoirs d'eau prévus à cet effet ? Ou encore à quoi servirait une télésurveillance dont la défaillance n'a pas été constatée à temps par un vérificateur, ou un simple surveillant ?

Que se passerait-il enfin si de telles installations effectuées à grands frais souffrent cruellement d'un défaut d'entretien ? Il importe de souligner le rôle très important et la place de choix qu'occupe l'homme dans tout dispositif de prévention.

Paragraphe 2 : Les moyens humains

L'homme constitue un élément clé dans toute politique de prévention. Par sa présence, il peut surveiller les installations et fournir en temps réel le complément nécessaire pour une parade efficace ; donner l'alerte, suivre l'état de marche des équipements ou les délais prévus par le fabricant pour en assurer périodiquement l'entretien, afin d'éviter que le matériel ne se détériore ou ne tombe en ruine. Mais au delà de la nécessité de la présence humaine ou tout au moins son intervention, il importe de mettre l'accent sur son aptitude à utiliser le matériel et son effectif.

A- La compétence

Une chose est d'avoir le matériel de prévention mais une autre est de disposer d'un personnel qualifié qui en maîtrise bien l'usage. Cet aspect de la question pose le délicat problème de la formation de l'équipe chargée d'utiliser le matériel de prévention à bon

escient. Il ne sert à rien d'avoir une équipe d'intervention incompétente. Le fait est que tout ce gros investissement se révélerait inutile, car, en de pareilles circonstances, lorsqu'un sinistre va se déclencher, malgré la présence de tout l'équipement, de tout le matériel nécessaire et du personnel recruté et régulièrement payé pour cette tâche, rien ne pourra se faire pour empêcher le sinistre, même pas pour en limiter l'ampleur. Il est donc indispensable d'assurer non seulement la formation de l'équipe d'intervention mais aussi et surtout de veiller à l'adaptation constante de sa formation à l'évolution et à l'amélioration du mode d'utilisation du matériel et d'éveiller en elle les réflexes de dynamisme nécessaires à toute intervention rapide et efficace. Une équipe disponible et bien formée ne pourrait être à même de cerner rapidement le déclenchement d'un sinistre si elle n'était pas d'un effectif suffisant.

B- L'effectif

L'effectif de l'équipe doit tenir compte de la taille de l'entreprise. Cela est d'autant plus important lorsqu'il s'agit d'un navire de taille et que le sinistre se déclenche en mer. Le fait est que malgré toute la batterie de règles contenues dans de nombreuses conventions internationales et notamment la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ⁴⁷, des sinistres se produisent toujours même si ces différentes mesures réduisent sensiblement les conséquences. Le problème de l'effectif est un problème sérieux qui mérite d'être pris en considération surtout dans le cas de l'exploitation du navire car c'est un milieu très sensible aux valeurs en risque très importantes. Ce serait fausser le problème à la base à vouloir réduire exagérément l'effectif de l'équipe d'intervention eu égard au budget déjà élevé engagé pour l'équipement en matériel de prévention et en personnel. Reconnaissons-le, ce n'est pas facile d'engager chaque fois des dépenses pour couvrir des besoins de cette nature, c'est pourquoi l'assureur non seulement sera sensible et regardant de cela, mais également devra encourager cet effort de l'assuré, étant donné que tous les deux y ont intérêt.

Après ce chapitre consacré à la présentation relativement brève de la prévention des risques à travers la notion de prévention et les moyens qu'elle requiert, il convient d'aborder à présent la mise en œuvre de cette prévention dans toute sa réalité dans le cadre de l'affrètement du navire.

⁴⁷- *La convention SOLAS (Safe Of Life At Sea)*

Chapitre 2 : La mise en œuvre de la prévention des risques dans l'affrètement du navire.

Nous avons essayé depuis le début de cette étude indiquer les différents éléments nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de prévention des risques. Ici, il s'agira de procéder à une sorte de synchronisation pour obtenir une image cohérente et harmonieuse de l'idéal vers lequel doit tendre toutes les parties à un contrat d'assurance en général et singulièrement dans le cas d'un contrat d'affrètement du navire en termes de prévention.

Pour rester fidèle à notre démarche, cette rubrique se présentera sous deux angles étant entendu que dans l'affrètement du navire, il arrive que l'on ait à distinguer le contrat d'affrètement qui lie exclusivement le fréteur et l'affréteur, de l'exploitation du navire affrété qui lie prioritairement l'affréteur et le chargeur.

Section 1 : Au niveau du contrat d'affrètement

Dans le contrat d'affrètement les risques se situent principalement au niveau de la charte-partie elle-même et au niveau du navire objet du contrat. Ici nous sommes en présence des deux contractants : l'armateur-fréteur et l'affréteur.

Paragraphe 1 : La charte-partie

L'importance de la charte-partie en tant qu'élément matérialisant le contrat, oblige les contractants à observer des règles de prudence à divers niveaux.

Aussi existe-il de nombreux prototypes de chartes-parties dans le monde avec la faculté pour les parties d'y insérer des clauses dactylographiées et/ou des clauses manuscrites ; toutes choses qui nous amènent à suggérer quelques préalables avant d'aller aux moyens susceptibles de prévenir les risques inhérents à la charte-partie.

A- Les préalables à la rédaction de la charte-partie

Ils se résument en trois questions.

1) Quel type d'affrètement conclure ?

Avoir une idée claire et précise de l'exploitation à laquelle l'on destine le navire à affréter : s'agit-il d'un affrètement au voyage d'un affrètement à temps ?

2) Quel type de navire affréter ?

Connaître les marchandises à transporter, leur nature, leurs caractéristiques, leur quantité, le ou les voyages à effectuer, (quand il s'agit d'un affrètement au voyage), la durée du contrat (dans le cas d'un affrètement à temps) ; les lignes à effectuer ; les zones de navigation ; les

ports à toucher par le navire, leurs habitudes et leurs équipements ; la situation socio-politique et économique du ou des pays où le navire doit se rendre.

Bien connaître les caractéristiques requises pour que le navire affrété soit adapté en fonction de tous les éléments ci-dessus définis. Une enquête sur les antécédents de l'armement auquel le navire appartient et sa visite seraient d'un précieux concours pour l'appréciation de la réalité de ces aspects.

3) Quel armement choisir ?

L'armement à retenir doit être crédible et fiable sa notoriété doit être réputée et attestée par les usagers du domaine. Il doit être à même de répondre aux attentes de l'affrètement dans la fourniture à ce dernier d'un navire adapté au contrat, armé et équipé en tous points pour servir à l'usage auquel il sera destiné dans l'exécution du contrat d'affrètement.

B- La rédaction de la charte-partie

Ce travail assez complexe pour les non initiés n'incombera certainement qu'au courtier juré, en raison de son expertise en la matière, pour le bien des parties au contrat d'affrètement surtout de l'affrètement, et par osmose, de l'assureur.

Le courtier assurera la rédaction de la charte-partie en veillant chaque fois, à la compréhension par les parties des différentes clauses avant de les insérer. Ces clauses ne doivent souffrir d'aucune confusion ni d'aucune équivoque, car, elles sont la source de nombreuses difficultés et donc des facteurs des risques.

Pour ce faire, le courtier d'affrètement est tenu à un devoir de conseil. Certaines clauses méritent d'être examinées et méritent que l'on s'y penche un moment.

1- Les clauses de livraison et de délivrance du navire

Ces clauses doivent être claires et compréhensibles pour les parties car un retard dans la livraison ou la délivrance du navire peut provoquer un risque financier lourd qui engagerait facilement la responsabilité civile de la partie coupable et exposer la garantie de son assureur vis-à-vis de son cocontractant.

2- Le paiement du fret convenu par l'affrètement même s'il n'a pas utilisé toute la capacité de port mise à sa disposition. Cette clause peut entraîner une réaction hostile de l'affrètement par rapport au "faux fret".⁴⁸

⁴⁸ Portion du fret correspondant à la capacité non utilisée

3- La clause des ports “ bons et sûrs ” pose le problème de savoir quand est-ce qu’un port peut être considéré comme étant “ bon et sûr ” ? Ce n’est pas évident pour un chargeur débutant.

4- Les clauses de non responsabilité du fréteur, sauf preuve de son dol ou de sa faute lourde telles que :

- La diligence raisonnable du fréteur
- La négligence clause des préposés nautiques
- Les clauses d’exclusion de certains faits déterminés

5- Les clauses limitatives de réparation auxquelles s’ajoutent de nombreuses règles et le régime de la responsabilité.

Il est donc évident que la compréhension et l’application de ces différents éléments de la charte-partie ne sauraient être à la portée du premier venu ; d’où la nécessité voire l’obligation pour les parties de recourir à l’expertise et au professionnalisme des courtiers jurés pour la rédaction de la charte-partie.

Cela contribuerait sensiblement à la prévention de beaucoup de risques liés à des erreurs d’appréciation ou à de mauvaises interprétations qui engageraient la responsabilité de l’affréteur et que son assureur sera tenu de couvrir, quitte à exercer un éventuel recours.

Paragraphe 2 : Le navire

L’exécution du contrat d’affrètement commence par la mise du navire désigné à la disposition de l’affréteur par le fréteur. L’affréteur sera donc appelé à réceptionner le navire et à en user pour un ou plusieurs voyages, ou encore pendant un certain temps déterminé, en vue de le restituer au fréteur à la fin du contrat.

On distingue respectivement aux deux niveaux de livraison et de délivrance du navire, les risques liés à l’innavigabilité et ceux relatifs à la délivrance.

Nous esquisserons les moyens de prévention à utiliser pour chacun de ces deux séries de risques.

A- L’innavigabilité du navire

Les facteurs de risques à ce niveau sont de plusieurs ordres à savoir : l’état physique et technique du navire et le défaut des installations appropriées.

1) L’état physique et technique du navire

Au plan structurel, le navire est composé pour l’essentiel d’une coque et d’un moteur. Il doit être étanche, stable et assez robuste pour résister aux assauts de la mer et aux

événements naturels (tempêtes, marées hautes, etc). L'on comprend donc que soumis à des normes de construction rigoureuses mais variables selon la nature et l'usage auquel on le destine, il soit l'objet d'une surveillance administrative qui se manifeste par des visites périodiques par l'inspection de la navigation maritime ou les sociétés de classification.

Il faut ici, souligner l'importance à attacher aux certificats délivrés à la fin du chantier naval, après les vérifications administratives portant sur la coque ainsi que sur les organes moteurs et de direction du bâtiment, pour l'obtention du permis de navigation. La cote donnée au navire exprime sa solidité et son bon état général. Les navires en parfait état ont une cote 3/3. Deux autres chiffres accompagnent la cote ; l'un s'applique à la qualité de la coque et des accessoires, l'autre à celle des machines, appareils, moteurs et accessoires. La cote est renouvelée tous les quatre ans après visite et exécution des travaux qui seront jugés nécessaires par les experts de la société de classification pour sa maintenance.

- Le certificat de jauge :

D'une valeur internationale, il est délivré après le jaugeage du navire qui est l'opération consistant à déterminer le volume des espaces intérieurs ou, plus exactement des espaces clos du navire. Depuis 1854, elle était effectuée selon une méthode dite de morsoon .

Mais la convention de 1969 sur la jauge brute du navire a adopté une nouvelle méthode entrée en vigueur le 17 juillet 1994 et dont la formule est :

$$\text{Jauge brute} = \frac{L \times B \times D \times 0,68}{2,83}$$

L = Lenght (longueur)

B = Breath (largeur)

D = Draught (Tirant d'eau)

La qualité de l'équipage est aussi un élément qui compte dans l'appréciation de l'innavigabilité du navire.

a) L'équipage du navire

Il doit être composé de gens qualifiés, en nombre suffisant. En dehors du diplôme qu'ils ont obtenu à la fin de leur formation dans une école spécialisée, les membres de l'équipage doivent justifier la détention d'un brevet ⁴⁹ à eux délivré par suite d'un certain

⁴⁹ Certificate of competency de la convention STCW

nombre de voyages et dont le défaut entraîne le débarquement de l'officier contrevenant qui est par ailleurs tenu au paiement d'une amende et remplacé à bord du navire.

L'effectif des membres de l'équipage est déterminé par une nomenclature des postes établie pour chaque type de navire, de sorte que tous les postes prévus sur cette nomenclature doivent être pourvus sous peine d'innavigabilité. Cependant, l'effectif des membres de l'équipage n'est pas fonction de la taille du navire. Tout dépend de l'expérience acquise par chaque pays dans le domaine maritime et surtout de la performance des équipements dont le navire est doté.

C'est à ces deux conditions prévues pour l'équipage (la qualification et l'effectif suffisant) qu'est subordonnée la délivrance d'un document spécifiant les effectifs minima de sécurité⁵⁰ et qui relève des documents de bord.

- Les documents de bord

Pour être légalement navigable, le navire doit avoir obtenu les permis nécessaires et son accès ne doit pas être prohibé par certaines lois ou règles. Il doit avoir la documentation requise par les lois internationales, locales ou celle relevant de la discrétion des autorités portuaires. Dans ce cadre, l'on distingue l'acte de béninisation (pour le Bénin) : Il s'agit là d'un acte administratif qui confère au navire, le droit de porter le pavillon de la République du Bénin⁵¹. A cela s'ajoutent les titres de navigation et les titres de sécurité parmi lesquels l'on peut citer :

Les titres de navigation :

* Le rôle d'équipage : titre principal de navigation délivré obligatoirement aux navires pratiquant la navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels ou agents du service général. Il doit énumérer tous les marins du bord depuis le capitaine jusqu'au mousse⁵². Il est renouvelé tous les ans.

* Le permis de circulation : Il remplace le rôle d'équipage à bord des navires qui en sont dispensés. Sa validité est prorogée annuellement par un visa de l'administrateur des affaires maritimes et par l'apposition d'un nouveau timbre. Son renouvellement n'intervient qu'en cas de changement de propriétaire ou de péremption du titre.

Les titres de sécurité

* Le certificat de navigabilité : Certificat international de franc-bord qui doit être délivré aux termes de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, à tout navire qui a été

⁵⁰- *Minimum safe manning document (en anglais)*

⁵¹- *Acte de francisation (en France)*

⁵²- *Marin subalterne*

visité et marqué conformément aux dispositions de ladite convention. Autrement un certificat international d'exemption pour le franc-bord est délivré en vertu de l'article 6 de la même convention.

* Le certificat de sécurité de construction pour navire de charge : Il est délivré après visite à tout navire de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux qui satisfait aux prescriptions de la règle I/10 de la convention SOLAS de 1974 relative aux visites des navires de charge.....

* Le certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux... ;

* Le certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio téléphonique pour navire de charge ;

* Le certificat international de jaugeage ;

* le certificat de dératisation ;

* Le certificat d'immatriculation ;

* Le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, délivré aux pétroliers et à tout autre navire ;

* Le certificat de sécurité pour navire à passagers ;

* Le certificat d'habitabilité pour navire à passager

* L'attestation de conformité pour les navires transportant des marchandises dangereuses et le manifeste ou plan de chargement des marchandises dangereuses pour ces navires-là ;

* Le certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;

* Le certificat national ou international d'aptitude au transport des produits chimiques dangereux en vrac ;

* Le certificat national ou international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ;

* Le certificat de sécurité pour navire spécial ;

* Le rapport sur la mesure du bruit, etc.

b) Les documents de bord

* Le journal de mer : Il est relatif à l'armement et aux ventes maritimes. Il est en principe rédigé par le capitaine, coté et paraphé par le président du tribunal de commerce du port d'attache⁵³ du navire. Il contient outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise.

* Le livre de bord : Il complète le journal de mer sur tout navire. Il est coté et paraphé par

⁵³ Domicile légal du navire

l'administrateur des affaires maritimes, et visé chaque jour par le capitaine. Il est constitué du journal passerelle, du journal machine, du journal radio et du journal des engins de levage.

* Sur le journal passerelle, doivent être consignés par ordre chronologique, tous les faits relatifs à la sécurité du navire en toutes circonstances, les conditions météorologiques, les événements intéressant la sauvegarde de la vie humaine en mer, les renseignements relatifs à la conduite du navire ainsi que les consignes du capitaine à l'usage des officiers du quart sur la passerelle.

* Le journal machine est tenu sous l'autorité du chef mécanicien qui y consigne chronologiquement tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien de l'appareil propulsif et des auxiliaires.

* Le journal radio : Il présente un résumé de toutes les communications relatives au trafic de détresse, d'urgence et de sécurité ; un résumé des communications entre la station du navire et les stations terrestres ou mobiles ; une mention des incidents de services importants ; la position du navire, au moins une fois par jour ; les diverses mentions touchant à l'entretien et aux essais des appareils.

Sur ces journaux doivent également figurer les renseignements et les diverses mentions réglementaires relatifs à la sécurité, au travail, à la discipline à bord, etc. A tout cela, il faut ajouter d'autres documents de sécurité tels que la brochure sur la stabilité à l'état intact et le document spécifiant les effectifs minima de sécurité et les brevets de capitaine, d'officier et de matelot.

Lorsque l'un quelconque de ces documents viendrait à manquer, cette situation rendra le navire inapte à pénétrer dans les eaux intérieures des pays à traverser. Il sera alors jugé innavigable.

L'innavigabilité du navire étant un facteur de risque, l'assureur maritime et les parties au contrat d'affrètement ont tous intérêt à veiller à l'existence de ces documents à bord du navire, car les préjudices causés par le défaut de ces titres ou documents engageront toujours l'une ou l'autre des deux parties et donc la garantie de son assureur.

Un autre facteur de risque constitue la défaillance de l'aménagement ou des installations appropriées au niveau du navire objet du contrat.

2) Le défaut des installations appropriées

L'on devra veiller dans le cadre de la prévention des risques relatifs au navire, à ce que les installations à bord du navire soient appropriées.

Il s'agit surtout des appareils de manutention et des aménagements intérieurs du navire qui, sans mettre en cause la stabilité de ce dernier, ne seraient pas aptes à recevoir et à assurer la

conservation de la cargaison dans de bonnes conditions. Ainsi, un navire a été jugé innavigable lorsque ses appareils frigorifiques fonctionnent mal ou sont dépourvus de tamis de rechange, ce qui l'empêchait de fonctionner pendant tout le voyage ou lorsque ses thermomètres sont inexacts. Pareillement est responsable de l'endommagement de la marchandise le défaut de réfrigération des cales provenant du percement d'une conduite frigorifique (ayant provoqué une fuite de fréon) résultat d'un phénomène de corrosion connu, puisqu' affectant la quasi-totalité des conduites frigorifiques apparentes ou non ⁵⁴.

Au niveau des appareils de manutention du navire, il faudra veiller à l'état de la grue qui est un engin de levage par excellence et très sollicitée. Par suite de fatigue, le fût de la grue soumise à des tourbillons de vent peut se rompre. Cette rupture du fût peut entraîner des dommages importants aussi bien pour le navire lui-même que, pour les marchandises à bord ou à quai et aux tiers. La prévention de ces risques consiste à adapter un régime de fonctionnement au vireur faible ; à surveiller le jeu entre les pièces lors des révisions ; à effectuer un traitement thermique des surfaces et à détecter des criques grâce aux techniques de ressuage, ultrasons rayons X. Cette situation provient de contraintes extérieures importantes et répétées (température choc, efforts répétitifs, vibrations), ou d'une conception défectueuse. Il y a donc création de micro fissures (l'amorce de la rupture étant toujours superficielle car les contraintes y sont maximales) jusqu'à la rupture.

La navigabilité du navire doit non seulement exister au moment de la mise à disposition mais également pendant tout le voyage. Les appareils d'un navire peuvent être en parfait état de fonctionnement au départ et se dérégler au cours du voyage. Or, le fréteur a la gestion entière du navire, il est donc raisonnable qu'il veille durant toute la durée de la charte à leur entretien. Le fréteur a l'obligation contractuelle de vérifier, au cours du contrat, le bon état des appareils de réfrigération pour être en mesure de présenter à l'affréteur à l'embarquement un navire « prêt à charger » à savoir, aux termes du contrat « cales propres et sans odeurs ventilés et réfrigéré ». C'est-à-dire un navire convenablement entretenu et apte à acheminer à bon port, la cargaison (fruits et légumes) dans un état normal de conservation.

En ce qui concerne la défaillance des appareils de régulation et de contrôle, c'est-à-dire le dérèglement accidentel des appareils de contrôle ou arrêt de l'ensemble des systèmes de protection, elle peut provoquer une surchauffe du système due à une défaillance du thermostat de sécurité ou encore être à l'origine de grippage d'un moteur par suite d'un mauvais contrôle

⁵⁴ CA Paris, 5^e ch. B. 22 Octobre 1986, *Sitram c/Cies ass. et cofruitel en Lamy Transport* 1992 n°647 p. 465.

de la température. L'on peut prévenir ces types de risques grâce à une maintenance stricte et en procédant à des contrôles périodiques effectués par des organismes spécialisés.

Pour les cas de surtension, l'on peut faire mettre en place des régulateurs de tension pour les appareils fragiles, un système de contrôle des appareils par thermographie à infrarouge et instaurer la surveillance de l'état des circuits d'alimentation et des connexions électriques.

S'agissant des compresseurs et les turbines à compression, la révision doit être effectuée avant un certain nombre d'heures (15000 heures) de fonctionnement et au moins tous les trois (3) ans.

En cas de contestation, le fréteur fait généralement la preuve de la navigabilité au moyen des certificats de sécurité délivrés par une société de classification. Ces certificats constituent une présomption que le fréteur a fait diligence, mais cette présomption n'est pas irréfragable.

La navigabilité ne doit pas s'entendre seulement comme la régularité de l'état physique technique du navire, mais plutôt comme le résultat des diligences du fréteur, de sorte que si cette navigabilité est mise en doute, le fréteur ne pourra pas être poursuivi s'il établit qu'il a satisfait à ses obligations et tout vice qui aurait été caché au départ et au cours du voyage du navire affrété ne peut engager sa responsabilité.

Si l'innavigabilité du navire est un facteur de risque localisé dans le contrat d'affrètement lors de la livraison du navire par le fréteur à l'affréteur au début du contrat, il n'en demeure pas moins que la délivrance ou restitution du navire par l'affréteur au fréteur en fin de contrat constitue également une étape sujette à des risques.

B- La délivrance du navire

La restitution du navire doit être effectuée à la fin du contrat par l'affréteur dans les conditions de temps et de lieu prévues par la charte-partie, et l'affréteur est tenu de rendre le navire dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils. Cela signifie que l'affréteur doit répondre de tout dommage subi par le navire, en dehors de son usure normale, à moins d'invoquer la force majeure ou la faute d'un tiers.

Lors de la délivrance du navire, les facteurs de risques sont donc notamment :

* La période et le lieu de délivrance (Ici, il faut relever le délicat problème du dernier voyage entrepris) et l'état du navire à la fin du contrat.

1) Le temps et le lieu de livraison

Il faut veiller à ce que la livraison du navire se fasse au moment et dans le lieu prévus à la charte-partie. C'est en général l'affrèteur qui choisit le port de livraison et il doit aviser le frèteur au moins 10 jours à l'avance.

Dans les affrètements à temps, une durée de contrat, indiquée pour un certain nombre de mois avec la formule “ environ ” doit être normalement interprétée comme accordant à l'affrèteur un battement d'une dizaine de jours avant ou après la date prévue pour l'expiration du contrat. Mais s'il arrive que l'affrèteur accuse un retard dans la livraison du navire, sauf preuve par le frèteur d'un préjudice plus élevé, l'affrèteur doit une indemnité calculée pendant les 15 premiers jours, sur le prix du loyer et postérieurement, sur le double de ce prix ⁵⁵.

2) Le dernier voyage entrepris

Le dernier voyage entrepris par un navire en fin de contrat pose parfois des problèmes énormes dans le respect du temps et du lieu de livraison, avec des risques pour le frèteur, l'affrèteur, mais également pour le chargeur, tiers au contrat d'affrètement.

En effet, la question est de savoir ce qu'il y a lieu de faire lorsque le navire en fin de contrat, se trouve devoir effectuer un voyage en vue, ou encore lorsque la charte expire à un moment où le navire se trouve en mer dans le cadre d'un voyage.

Cette question est réglée par les usages et les conventions. « Tout voyage commencé doit être terminé ». Ainsi, l'article 7, 3^e alinéa de la charte-partie type Baltime 1939 précise : « Dans le cas où le navire serait ordonné pour un voyage par suite duquel la période d'affrètement serait dépassée, les affrêteurs auraient l'usage du navire le temps leur permettant de terminer le voyage pourvu qu'il eut été raisonnablement calculé que le voyage permettrait la livraison aux environs de la période fixée pour la fin de la charte, les affrêteurs paieraient le taux du marché, s'il était plus élevé que le taux stipulé dans la présente ».

Si à la date d'expiration du contrat le navire est en mer, la location continue jusqu'à la fin du voyage. Cependant l'affrèteur ne pourrait entreprendre un voyage qui le conduirait trop au delà du terme prévu sans l'accord préalable de l'armateur. Le silence du frèteur auquel le navire n'est pas restitué à temps n'entraîne pas la tacite reconduction. Il faudra donc éviter les abus qui consisteraient de la part de l'affrèteur, à engager le navire dans un très long voyage à la veille de l'expiration de la charte. En ce cas, il doit le fret convenu, à moins qu'il n'ait haussé sur le marché et si cette situation cause un préjudice au frèteur, la responsabilité de l'affrèteur serait entièrement engagée.

⁵⁵ Décret français n° 66-1078 du 31 décembre 1978, art. 30

3) L'état du navire lors de la restitution

Le navire doit être restitué en fin de contrat par l'affréteur dans l'état où il l'a reçu. La livraison du navire appelle des visites contradictoires du navire et le règlement des soutes. Il est procédé à cette occasion à des visites contradictoires du bâtiment au moyen d'expertise et répondant à celles qui avaient dû être faites lors de sa mise à disposition au début de la charte. Ces visites permettront de vérifier si le navire est bien « dans le bon ordre que lorsqu'il a été livré » à l'affréteur, usure normale exceptée. Cela est constaté par un inventaire qui sera comparé à celui du procès-verbal contradictoire établi au début du contrat. A défaut de procès-verbal le navire est réputé avoir été livré en bon état.⁵⁶ Le procès-verbal contradictoire est établi par les ingénieurs.

Pour ce qui concerne les dommages subis par le navire pendant la durée du contrat, du fait de l'affréteur, on les constatera sur l'heure et l'état général du navire ne donnera pas chaque fois lieu à un examen contradictoire des deux parties.

Après la mise en œuvre de la prévention des risques relevant du contrat d'affrètement, notre étude abordera à présent le cas des risques relevant de l'exploitation du navire affrété.

Section 2 : La mise en œuvre de la prévention des risques relevant de l'exploitation du navire affrété

Au cours de l'exploitation du navire dans le cadre de l'affrètement, l'armateur représenté par le capitaine ne verra sa responsabilité recherchée que pour les dommages subis par la cargaison et qui sont liés à l'innavigabilité du navire. Quant à l'affréteur, sa responsabilité est prédominante car il affrète le navire soit pour un ou plusieurs voyages, soit pour l'exploiter dans les opérations de transport pendant un temps.

Dès lors, il s'engage à faire tout seul face aux risques auxquels s'exposent du fait de ses activités :

- Le navire qu'il engage dans le trafic ;
- Les tiers
- Les marchandises qu'il se charge de transporter.

Nous nous proposons de traiter ces risques en les répartissant en deux volets à savoir : des risques liés au trafic qui prendront en compte aussi bien le navire que les tiers et ensuite les risques relatifs aux marchandises transportées.

⁵⁶- Trib com. Seine, 8 novembre 1930, Rev, Dor, Suppl. 9, com. page 83

Paragraphe 1 : Les risques liés au trafic

Ces risques sont encourus par le navire d'une part et par les tiers d'autre part.

A- Les risques encourus par le navire

L'assureur devant couvrir les pertes et les dommages matériels subis par le navire, et surtout en raison du fait qu'il est fait usage de la notion de « fortune de mer » qui signifie que les assureurs sont garants de tout sinistre qui arrive sur la mer ou par la mer ⁵⁷, le champ de la prévention ici doit être élargi. Nous partirons de l'instabilité du bâtiment pour aller aux autres risques.

1) L'instabilité

Un mauvais arrimage peut provoquer un déséquilibre du navire qui pourrait, si l'on n'y prend garde, le faire chavirer. Il y a lieu de veiller à assurer un arrimage qui garantisse l'équilibre et la stabilité du navire. De même, le remplissage du ballast en eau douce ou en combustible permettra de faire lest ou de modifier l'assiette du navire.

Dans tous les cas, l'officier du quart suivra en permanence l'équilibre du bâtiment sur l'eau grâce au dispositif installé sur le navire et qui indique à tout moment sa position et qui est assisté par un ordinateur installé à bord du navire et appelé le « stowage line ordinateur ».

2) L'abordage

La collision entre navire, entre navire et bateau de navigation intérieure, ou entre navire et tout engin ou corps fixe ou flottant pourrait être évitée si le navire était bien équipé, bien armé et surtout si ses installations radio n'étaient pas défectueuses et enfin si l'attention, la compétence et l'expertise de l'équipage étaient irréprochables. Il est souhaitable à cet effet, souhaitable que les visites périodiques auxquelles le navire est soumis auprès des autorités portuaires soient régulièrement suivies, les certificats délivrés à ces occasions faisant foi.

Il faut signaler qu'il peut y avoir abordage sans heurt ; il suffit pour cela qu'un navire soit à l'origine de dommages causés à un autre, par suite d'inobservation des règlements ou par exécution ou omission de manœuvres.

3) L'échouement

C'est un sinistre qui se traduit par la situation d'un navire dont la quille est engagée accidentellement sur un fond rocheux ou sableux et ne peut plus se mouvoir par ses propres moyens. Il ne s'agit pas ici de l'échouement volontaire provoqué par le capitaine pour échapper à un danger plus grand. Pour éviter cet accident, il faut de la part du capitaine, une

⁵⁷- FFSA " Guide de l'Assurance des corps de navires de commerce" Edition 2003 page 11.

parfaite maîtrise des zones de navigation et une connaissance approfondie des principaux ports et leurs tirants d'eau, surtout la géographie maritime et la taille du navire.

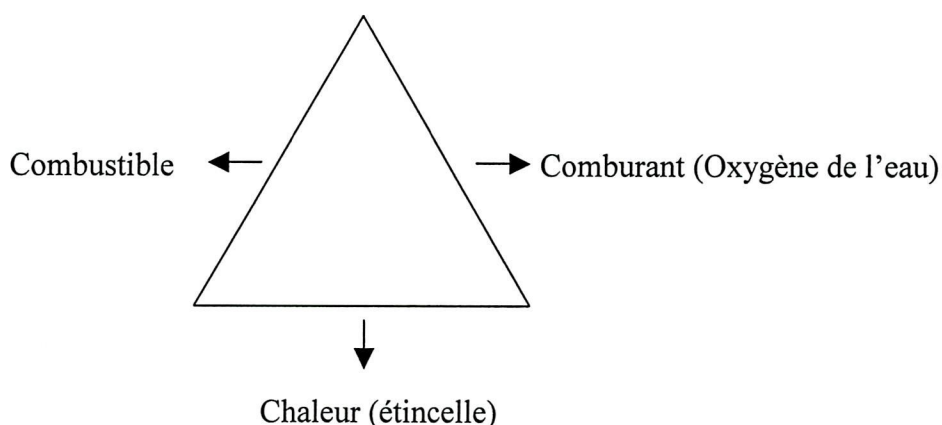
4) *Le heurt*

Les installations et dispositifs prévus à bord du navire pour le renseigner sur l'état de la route pendant sa marche ne doivent pas être négligés ou banalisés par le capitaine ; la sélection des zones de navigation doit être effectuée avec le soin nécessaire, pour éviter autant que possible les zones réputées en icebergs ou tout autre zone réputée dangereuse. Aussi, la solidité du navire devra-t-elle être un critère de choix dans la décision d'engager le bâtiment sur telle ou telle ligne. La compétence du capitaine sera d'une importance particulière à ce niveau.

5) *L'incendie*

Défini comme étant une combustion avec flamme en dehors d'un foyer normal, l'incendie est la résultante d'un ensemble de phénomènes physico-chimiques, qui s'obtient lorsqu'un combustible se mélange avec un comburant en présence d'une source de chaleur. La combustion peut être vive (avec flamme) ou lente (sans flamme).

Pour qu'il y ait combustion, il faut un triangle de feu.



Pour éviter que la combustion se produise, il suffit d'empêcher la réunion de ces trois éléments :

- Le combustible
- Le comburant
- La source de chaleur

pour éteindre le feu, deux solutions sont envisageables : soit on arrête le combustible ou soit on met de l'eau entre le combustible et le comburant pour empêcher le contact entre les deux :

La prévention constituant un intérêt constant pour l'assureur, il a donc besoin d'encourager l'assuré à la prévention afin d'éviter l'éclosion ou la naissance d'un sinistre.

Dans le cadre de l'incendie sur le navire, l'on pourrait rappeler ici les mesures telles que :

- L'interdiction de fumer à un endroit autre que sur le pont du navire ; le nettoyage, la surveillance, le permis de feu ⁵⁸, la vérification préalable des installations électriques ; les sources de chaleur, et la surveillance des produits dangereux, et des produits inflammables à bord du navire et la surveillance générale du navire qu'il soit en stationnement ou en état de marche.

Les mesures de protection consistant à disposer des moyens qui permettent d'éviter la propagation du feu seraient également utiles étant donné l'hypersensibilité et l'isolement du milieu marin. Il s'agit notamment des services de surveillance et de sécurité, du matériel de détection automatique ; des extincteurs ; des robinets d'incendie armé (RIA) ; des bouches d'incendie, des sources d'eau ; des poteaux d'incendie, etc.

Les vérifications doivent porter non seulement sur la réalité de l'existence de ces moyens mais aussi et surtout sur leur aptitude à fonctionner sans oublier au besoin, la formation des personnes chargées de les utiliser.

6) L'explosion

Pour l'assureur, l'explosion est l'action subite et violente de la pression ou de la dépression de gaz ou de vapeur. En effet, tout corps est soumis à deux forces : une force extérieure et une force intérieure.

Il y a explosion lorsque la force intérieure est supérieure à la force extérieure. Dans le cadre de l'explosion du moteur d'un navire, il suffira pour l'éviter, de veiller à ce qu'il n'y ait pas surpression due à la présence de l'eau à la place de la vapeur à l'intérieur des cylindres : c'est le "coup d'eau". Ici les dommages sont pris en compte dans la garantie incendie à la partie "Explosion". Une autre cause de l'explosion se rapporte au "Coup d'eau" qui est le manque d'eau dans les tubes d'eau d'une chaudière et dont les dommages sont pris en compte cette fois-ci non dans la garantie "Explosion" mais plutôt dans la garantie "Bris de machine". La vérification régulière de la présence de l'eau dans les tubes permettrait d'éviter une explosion de cette nature.

7) Les attentats terroristes GEMP

Difficiles à prévenir ces risques, obligent à un devoir de prudence et de flair de la part

⁵⁸- Voir lexique

des usagers car, bien malin est celui qui peut prévoir où et quand pourrait se déclencher un attentat terroriste ou un acte de sabotage. Toutefois l'on pourrait faire appel à la vigilance de l'équipage, dans la surveillance pour éviter toute présence suspecte à bord du navire, ou le chargement de toute cargaison douteuse. L'on pourrait aussi procéder à des vérifications systématiques de toutes les marchandises avant leur arrimage et leur chargement à bord. L'accent sera mis sur la communication.

Ainsi, les installations radio à bord doivent être fonctionnelles pour permettre au capitaine de rester à l'écoute de l'actualité dans le monde, au jour le jour, pour s'informer des situations conflictuelles éventuelles déclenchées sur tel ou tel point du globe.

8) *Les mauvais temps*

Les mauvais temps constituent des facteurs de risques redoutables pour les navires. En effet toute l'expédition peut périr en mer du fait du mauvais temps. Pour s'en prémunir, il est raisonnable à cet effet de rappeler que les prévisions météorologiques ont, de nos jours évolué, notamment par la mise en place de nouveaux modèles de prévision à sept jours en particulier de la part de Météo - France. Ainsi, le système météo tel de prévention immédiate accessible par un P.C. permet de suivre en temps réel l'évolution de la météo. On peut recommander comme mesure préventive à ce niveau, la fermeture des issues du navire par exemple face aux cyclones.

9) *Les zones réputées dangereuses pour la navigation*

Le capitaine doit rester vigilant pour ne jamais engager le bâtiment au cours de la navigation dans les zones réputées pour leur dangerosité. Ces zones ne sont pas inconnues des usagers de la navigation maritime. Cependant il n'est pas inutile de craindre de se répéter pour éviter des risques certains à l'expédition.

D'ailleurs certaines clauses contenues dans les chartes-parties ne manquent pas de les préciser à l'attention des parties au contrat. Une défaillance à ce niveau engagerait directement la responsabilité civile du capitaine, pour faute personnelle, laquelle par ailleurs ferait mettre en doute la compétence de ce dernier.

10) *Le sauvetage en mer*

Les conventions internationales et les usages ont rendu l'assistance ou sauvetage en mer obligatoire pour tout navire. Le fait est que ces opérations sont parfois sources de risques pour le navire assistant surtout lorsque ce dernier n'a pas la capacité requise pour porter assistance avec œuvre utile au navire en détresse.

En pareil cas, il faudra s'assurer que le navire assistant dispose de la taille requise, des équipements et moyens nécessaires pour réussir dans cette mission d'assistance, sans danger

pour lui-même. Cela requiert de la part du capitaine, une parfaite connaissance des caractéristiques de son navire et ses aptitudes à porter assistance avant de l'engager dans cette opération.

B- Les risques encourus par les tiers

Il s'agit notamment des faits accidentels du navire affrété ou de ses engins susceptibles de causer des dommages aux tiers, tels que les manœuvres ou les opérations de manutention. C'est le cas par exemple des dommages causés par le navire affrété aux installations portuaires ou à des marchandises appartenant à des tiers et disposées sur le quai en attente d'être chargées.

Il peut aussi arriver que les engins de manutention du navire causent, du fait d'une défaillance fonctionnelle, dommage à des marchandises transportées par le navire lui-même. Ce cas sera attribué à un vice propre du navire, engageant la responsabilité de l'armateur que l'affréteur recherchera par voie d'arbitrage.

S'agissant des dommages causés à un autre navire par le navire affrété ils relèveront d'une faute nautique incombant au capitaine en tant que préposé de l'armateur lequel pourra alléguer la faute personnelle du capitaine.

Pour prévenir les différents risques liés aux opérations de manutention il aura suffi de procéder à la vérification de l'état des engins de manutention du navire et y faire les réparations nécessaires à temps et faire surveiller les opérations de manutention par l'un des agents, qui au besoin, servira de guide au conducteur des appareils de manutention du navire. Il faudra par ailleurs bien dégager le lieu de débarquement et le sécuriser afin de faciliter les mouvements aux engins de levage lors des opérations de manutention surtout lorsqu'elles sont effectuées par le navire lui-même.

En ce qui concerne les heurts entre deux navires en manœuvre dans un port, l'on tiendra compte de la capacité d'accueil de chacun des ports à toucher par le navire et toutes les fois qu'un port ne serait pas en mesure d'offrir les conditions optimales d'accueil pour permettre au navire d'y demeurer à flot et en toute sécurité pour opérer, il vaudra mieux dans ce cas, pour le navire d'attendre en rade jusqu'à ce qu'un poste disponible se dégage sur le quai, avant qu'il n'y soit conduit par un remorqueur ⁵⁹. A cet effet, la connaissance de la cadence d'arrivée des navires et de leur caractéristiques sont nécessaires.

Tous ces éléments devront être intégrés au processus de désignation des " ports bons et sûrs " par l'affréteur. L'attente sur rade constitue aussi un facteur de risque. En effet, le

⁵⁹- *Bâtiment de navigation conçu pour déplacer d'un point à un autre d'autres bâtiments dans un port, sur un fleuve, une rivière ou en mer.*

problème qui se pose est de savoir si le navire est arrivé lorsqu'il est en attente sur rade.

Certes, il est arrivé mais pas encore pour le chargeur, parce qu'il n'est pas encore à quai et par conséquent n'est pas prêt à opérer. Or, lorsque le navire arrive en rade au port, le capitaine envoie la notice d'arrivée au chargeur qui doit faire preuve de prudence et de vigilance car, s'il la signe dès réception, cette signature déclenche le départ des staries ⁶⁰. Donc avant de signer la notice, le chargeur devra attendre que le navire soit à quai. C'est une situation complexe dans laquelle le capitaine et le chargeur jouent chacun de son côté la carte de l'intelligence. Ainsi, le capitaine a intérêt à envoyer la notice le plus tôt possible et le chargeur à l'accepter le plus tard possible avant de lancer le départ des opérations de manutention. Cela se comprend car, il s'agit d'une affaire de gros sous et où c'est le plus dynamique qui gagne. Dans un cas comme dans l'autre, nous pensons qu'il faut faire preuve d'objectivité. Il est aussi intéressant d'examiner comment prévenir les risques qui pèsent sur la cargaison au cours de l'exploitation du navire affrété.

Paragraphe 2 : Les risques liés à la cargaison

En dehors de l'affrètement au voyage dans lequel le frèteur connaît la marchandise parce qu'il s'agit là presque d'un contrat de transport, dans l'affrètement à temps et l'affrètement coque nue, l'affréteur seul a connaissance de la marchandise transportée étant donnée son statut de transporteur vis à vis du chargeur dans le cadre de l'exploitation du navire affrété.

Les facteurs de risques liés à la cargaison se situent notamment avant, pendant le transport de la marchandise et à leur arrivée à destination.

A- Les précautions à prendre avant le transport

Cette étape est la plus importante parce qu'elle détermine les conditions de transport de la marchandise ; ce qui signifie que l'affréteur s'y attellera avec sérieux et beaucoup d'attention. Elle se subdivise en plusieurs sous étapes.

1) Les emballages

Le défaut, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage ou de la préparation de la marchandise font l'objet d'exclusion tant au niveau des incoterms que des contrats de transport et d'assurance.

Il est donc nécessaire que le produit à transporter soit bien connu ainsi que sa situation et les conditions dans lesquelles il sera exposé au cours de son transport. L'emballage doit être

⁶⁰ Voir lexique

conçu compte tenu de la partie la plus sévère. De même, un emballage approprié permettant à la marchandise transportée de parvenir intacte à destination peut constituer une raison valable pour l'obtention d'un taux d'assurance attractif ou raisonnable.

Il est particulièrement nécessaire d'adapter l'emballage compte tenu des dangers auxquels la marchandise sera exposée au cours du transport d'une part, et de la nature des manutentions auxquelles elle sera soumise d'autre part.

L'emballage peut revêtir des formes variées selon la nature de la marchandise et le type de navire choisi. Ainsi il importe avant tout, de préparer la marchandise par une mise en carton, en caisse, en sac, fûts ou balles ; veiller à augmenter la résistance en cas de groupage.

Dans le cas de transport en conteneur, le risque d'avaries étant réduit, la résistance de l'emballage pourra être abaissée. Il faut signaler que si le conditionnement est bien conçu, il peut contribuer sensiblement à la protection physique de la marchandise et réduire considérablement le besoin d'emballage. Il peut ainsi mettre la cargaison à l'abri des agressions extérieures telles que les odeurs, les chocs, les variations de température, et offrir aux consommateurs à destination un produit de qualité en parfait état et contribuer à la démarche qualité à laquelle aspire toute entreprise.

Les marchandises doivent être protégées contre les vibrations, accélérations etc. Les cartons résistent aux écrasements provoqués par des empilements ou des pressions latérales. Les colis lourds et/ou spéciaux doivent être conditionnés ou emballés sur des semelles et/ou munis d'oreilles de levage pour permettre des manutentions ou arrimages aisés. L'on doit veiller à protéger les marchandises contre la mouille à l'aide d'un houssage polyéthylène ou barrière étanche sous vide avec produits dessiccants. Les pièces susceptibles de corrosion doivent être protégées avec des produits gras ou des inhibiteurs de corrosion.

2) La palettisation

La marchandise sera ensuite palettisée ⁶¹, mise sous film et cerclée pour être protégée des intempéries, isolée du sol et faciliter la manutention. A cet effet, un marquage adéquat précisera si les palettes peuvent ou non être gerbées ⁶². Pour gagner sur le fret, il peut être utile de prévoir des cartons plus solides qui permettent le gerbage. Certains chargements disposent de leur propre palettisation, en plastique, papier compressé ou métal. Les palettes doivent supporter à la fois leur chargement et les manipulations répétées. Pour cela, elles doivent avoir une dimension adaptée au navire.

⁶¹- Voir *lexique*

⁶²- Voir *lexique*

3) Le calage

Le calage revêt une importance particulière tant au niveau des cartons ou caisses que du conteneur. L'utilisation de cales et de matériaux divers est indispensable pour combler les vides, et absorber les chocs. L'arrimage doit être soigné, ainsi qu'une répartition uniforme du poids de façon à préserver l'équilibre du navire.

Toutes ces tâches seront faciles grâce au concours d'un professionnel qui saura conseiller l'affréteur ou le chargeur dans chaque circonstance, sur les conditions de transport et de stockage. L'on retiendra par exemple qu'en transport maritime, il faudra toujours penser à l'humidité due à la condensation : « la buée de cale » ou la corrosion.

Le conditionnement, la préparation, l'emballage, la palettisation, la constitution de charges complètes de bout en bout permettent de réduire considérablement les risques d'avaries mais ils ne peuvent les éliminer totalement. Tout ce environnement aura des conséquences sur la couverture d'assurance. Elle reste bien entendu nécessaire mais le risque est réduit aux événements aléatoires.

4) Le marquage des colis

Il constitue la principale protection contre la perte due à des erreurs de routage pour les expéditions inférieures à un engin complet et le premier moyen pour le destinataire de vérifier l'intégrité de la livraison.

Le marquage est porté directement sur le colis ou sur une étiquette collée sur celui-ci. L'encre ou la peinture utilisée devra pouvoir résister à une exposition prolongée à l'humidité et au soleil. Pour prévenir le risque de vol, les marques ne doivent pas dévoiler le contenu, ni même le destinataire, du moins pas en toutes lettres. Dans ce cas les marques devront être reprises sur les documents de transport afin de permettre l'identification des marchandises. Elles comprendront les références de la marchandise sous forme codée (destinataire, numéro de commande), le numéro du colis, le nombre total de colis, le lieu de destination finale. La marchandise devra également renseigner quant à sa sensibilité aux manutentions grâce aux pictogrammes précisant le haut, le bas, la fragilité, la sensibilité à l'humidité ou au soleil, la position du centre de gravité.

La référence par l'intermédiaire, des pictogrammes aura pour principal avantage d'être compréhensible partout dans le monde, à la différence des inscriptions en lettres.

5) L'arrimage

L'arrimage et le mode de chargement doivent être planifiés avant que ne débutent les opérations de mise à bord du navire. Cette planification permet d'optimiser le choix du navire ; de vérifier la possibilité d'un arrimage serré procurant un autocalage convenable des

produits. Chaque plan d'arrimage tient compte des conditions imposées par la nature de la marchandise, la réglementation, en particulier pour les limitations des poids et charges au mètre carré ; la répartition de poids ; l'utilisation des espaces et volumes ; l'incompatibilité des produits entre eux ; la réglementation concernant les marchandises dangereuses ; les possibilités de calage une fois le chargement réalisé ; les facilités de procéder au déchargement sans risques.

6) L'agrément du navire

Avant le chargement, le navire doit être vérifié. En cas de défaillance grave, le chargeur se doit de refuser le chargement. Pour ce faire, les vérifications doivent porter sur l'état des goupilles de verrouillage en cas de chargement de conteneur ; l'absence de fuites audibles ou visibles d'air ou d'huile ; l'étanchéité (le chargeur entrera dans le conteneur et fermera les portes) ; l'absence d'humidité et/ou d'odeurs résiduelles ; l'absence de corrosion sur les organes de saisissage et solidité du plancher, fonctionnement éventuel du groupe frigorifique (réglage thermostat et recyclage).

7) Le chargement

Les marchandises doivent être chargées suivant un plan préétabli. Ainsi, les colis spéciaux doivent être calés par du bois ou soudure dans certains cas. Un sanglage doit être ensuite mis en place, en général avec des sangles synthétiques à cliquet ou avec des chaînes pour les colis lourds. L'arrimage et le calage/saisissage doivent être faits au fur et à mesure du chargement. Les espaces vides doivent être comblés pendant ces opérations qui devront être effectuées par des personnes compétentes connaissant le matériel chargé. Une formation sera peut-être nécessaire.

8) La sécurité

La sécurité des marchandises, surtout de grande valeur, est un problème de plus en plus préoccupant. Un marquage adapté et des précautions d'emballage chez le chargeur sont indispensables. Certaines procédures et des moyens seront mis en place pour éviter les sinistres. Le niveau de protection nécessaire dépend de la nature des marchandises (alcool, vêtement, cosmétiques, informatique.....) ; de leur destination ; du mode de transport.

Des procédures de contrôle sont nécessaires à tous les niveaux du transport, pour éviter les pertes et vols et pour localiser rapidement ces derniers lorsqu'ils interviennent. Avant le départ des marchandises, ces contrôles porteront sur :

- La liste de colisage précise établie par le chargeur ;
- Le comptage contradictoire au chargement ;
- L'on évitera de charger un vendredi soir pour une livraison prévue pour la semaine suivante.

Quant à la protection des biens, le chargeur devra si nécessaire, apposer les scellés sur le conteneur. Parfois, il faudra souder les portes des conteneurs. Les marchandises devront être couvertes par des fils opaques. Il faudra impérativement banaliser les marchandises, utiliser des cartons anonymes et apposer de « faux noms » sur les colis, des codes et les changer régulièrement. Le chargeur avisé étudiera les procédures et conditions de stockage et s'arrangera pour remettre les marchandises au dernier moment.

Exemples de précautions liées aux spécificités des emballages

1) Les sacs

Utilisé pour de nombreuses marchandises sèches, le sac convient parfaitement à l'arrimage à bord des navires, et permet un bon rendement horaire de la manutention. L'arrimage des sacs se fait en long et se conduit sur six ou sept plans de hauteur à la fois, en portant des extrémités du compartiment pour venir vers le centre. Le plus grands soin doit être apporté pour éviter le contact des sacs avec la charpente du navire, spécialement entre les éléments du vaigrage et à hauteur des goussets, des serres etc.

En cale, lorsqu'une première hauteur a été complétée sur toute la surface à utiliser, on recommence une série de six ou sept plans.

Pour éviter la salissure, il convient d'établir alors des passages sur les sacs déjà en place.

Pour assurer la bonne tenue d'un lot de sacs arrimés sur une hauteur importante en partie de cale, les sacs de la façade doivent être arrimés en « breton », tout au moins dans les hauts.

Le calier sera muni des outils nécessaires à la réparation des sacs troués, qui ne doivent être mis en place qu'après avoir été recousus. L'usage des crocs est prohibé. Toutes les palanquées doivent être faites et défaites à l'aplomb du panneau, le balancement ou le traînage de la palanquée étant la cause de nombreuses avaries et d'une grande perte de temps.

2) Les caisses

L'arrimage des caisses doit se faire sur un bon fardage uni et par plans parfaitement horizontaux. Pour les espaces en abord ou dans le corps du chargement qui ne peuvent répondre à cette dernière condition on devra combler avec du bois de fardage jusqu'au niveau du prochain plan de façon que l'ensemble du chargement forme un tout parfaitement homogène et qu'aucune caisse ne soit appelée à supporter un poids susceptible de l'écraser ou de la déformer. Commencer aux extrémités de la cale vers le centre et conduire l'arrimage de travers en travers, sur plusieurs hauteurs éventuellement.

En cale, il est recommandé de disposer une ou plusieurs séries de planche de fardage en travers pour aider à la tenue de l'ensemble lorsque l'importance du chargement conduit à occuper toute la hauteur de la cale.

D'une façon générale, les caisses sont plus résistantes à plat que différemment et l'arrimage doit tenir compte de cette particularité.

Lorsqu'on utilise des petites caisses pour combler les espaces vides entre des emballages de plus grandes dimensions, s'assurer que ces petites caisses ne risquent pas de supporter des pressions pour lesquelles elles ne sont pas prévues. Les grosses caisses résistantes doivent être placées dans les premiers plans et les caisses légères à barroter.

Aucun balancement ni traînage ne doit être toléré. Les espaces demeurés libres autour des caisses seront remplis avec des petites caisses ou tous autres colis convenables. Certaines marchandises réclamant une aération spécialement efficace doivent être arrimées en disposant les caisses en créneaux. Une aération convenable est aussi réalisée par l'interposition, entre chaque plan, de lattes permettant la circulation de l'air sur les faces principales de chacun des colis.

3) Les balles

Elles se présentent sous des formes et des dimensions variées. Les balles ont, le plus souvent, un contour parallélépipédique et représentant un poids et un volume assez important.

La préparation des compartiments est la même que pour les sacs. Les balles représentent généralement une marchandise de coefficient d'arrimage très élevé et il est important d'utiliser au mieux l'espace qui leur est réservé. A cet effet, lorsqu'on arrive au dernier plan, adopter le sens qui assure un barrotage parfait en conduisant les deux ou trois derniers plans ensemble, et en choisissant, pour chaque plan, la position des balles qui doit conduire au remplissage total du compartiment. C'est en général en mettant les derniers plans debout que le barrotage se montre plus facile.

4) Les fûts

Le règlement de 1893 stipule que : Les fûts contenant des liquides ; s'ils sont d'égales dimensions, devront être arrimés par plans horizontaux la bonde en dessus, de manière que les douves des fonds se trouvent dans une position verticale.

Les fûts devront avoir le bouge libre tant sur le fond que dans les abords, et être saisis par quatre bons coins aux collets, tous les vides en abord étant remplis. Chaque fût du premier plan dans la cale et dans les entreponts reposera sur deux cadastres, afin que le bouge ne supporte pas le poids de la cargaison superposée. Il est interdit d'arrimer bouge sur bouge.

Lorsque les fûts sont de dimensions inégales, ou lorsque la finesse des formes du navire s'y opposera d'une façon absolue, l'arrimage horizontal ne sera pas exigé, mais les autres règles ci-dessus détaillées devront être observées.

Dans les cales, tout fût debout ou en travers sera considéré comme mal arrimé. Dans les faux ponts et shelters, les fûts peuvent être arrimés debout à condition de ne former qu'un plan unique et que rien ne soit chargé dessus. Dans le cas où le chargement sur le pont est autorisé l'arrimage se fait en un seul plan debout ou couché. Les fûts seront élevés sur des cales permettant l'écoulement facile des eaux.

5) Les cylindres

Les cylindres métalliques s'arriment debout par plans horizontaux, avec interposition de fardage à chaque plan. C'est dans cette position verticale qu'ils présentent le plus de rigidité et peuvent supporter sans dommage la pression des plans superposés. Un calage approprié doit assurer l'assise de tout fût d'un nouveau plan qui n'est pas supporté entièrement par les fûts du plan inférieur. Cette condition se présente en particulier au second plan dans les cales où le relevé de bouchain donne une superficie utilisable plus considérable au second plan qu'au premier.

Toutes les clefs doivent être faites plan par plan au fur et à mesure que le chargement avance.

6) Les barils

Un certain nombre de marchandises sèches sont transportées en barils souvent légers : ciment, farine, etc. Légers et peu résistants, ces barils sont mieux arrimés debout avec interposition de fardage entre chaque plan. Mêmes dispositions pour le remplissage des vides et la mise en place des clefs, que pour les cylindres métalliques.

7) Les boucauts

Les boucauts de sucre et de tabac doivent être arrimés comme les barils, le dernier plan peut être mis en roule, transversalement. Le calage de tous les éléments, le remplissage des vides et clefs doivent être faits comme pour les cylindres métalliques.

8) Les vrac

Une quantité importante de produits se transporte en vrac dans des navires ordinaires et parfois dans des navires spécialisés. Le charbon, les minerais, les phosphates, les grains sont chargés de cette manière. Il existe deux grandes classes de vrac : Le vrac solide et le vrac liquide.

La manutention se fait normalement par des moyens mécaniques : bennes preneuses, aspirateurs, pompes, etc. Les vracs solides exigent parfois l'étude de la répartition des poids pour assurer la stabilité du navire et aussi l'installation des bardis pour prévenir le ripage de la marchandise.

Le pétrole et ses dérivés réclament des navires spéciaux fortement compartimentés. On charge aussi le vin sur des navires du type des pétroliers et parfois sur des navires normaux dans lesquels des citernes fixes sont installées.

Pour les huiles on peut encore utiliser les compartiments des doubles fonds ou les deep - tanks des navires ordinaires. Dans ce cas la manutention n'est pas faite par les moyens du bord, mais une pompe spéciale assure le transfert.

9) Les pontées

Plusieurs raisons conduisent à mettre des marchandises en pontées. Certains produits présentant un caractère spécial de danger qui oblige à prévoir l'éventualité du jet à la mer en cas d'accident se transportent généralement sur le pont.

D'autres marchandises dont la présence en cale présente des inconvénients graves sont aussi chargées de cette façon, par exemple les traverses de chemins de fer créosotées. Les colis trop encombrant comme les chalands, les locomotives, les avions, etc., ne peuvent être chargés autrement.

Enfin le chargement en pontée peut s'envisager pour un grand nombre de marchandises ne craignant pas les intempéries lorsque tous les compartiments intérieurs du navire étant remplis, le port en lourd total n'est pas encore atteint. Deux conditions sont essentielles pour assurer la bonne arrivée des marchandises chargées en pontée.

- Une stabilité acceptable du navire à tout moment. Il faut tenir compte dans les calculs, tant des surcharges provenant de l'alourdissement du chargement en pontée sous l'effet de la pluie ou des paquets de mer, que de la diminution des poids dans les fonds provenant de la consommation du combustible, de l'eau et des approvisionnements.

- La fixation des colis doit être assurée pour prévenir tout déplacement sous l'effet des mouvements du navire ou des paquets de mer qui pourraient embarquer. Les gros colis hétéroclites seront saisis séparément. Les saisines sont toujours préférables aux accores qui risquent de se déplacer sous l'effet de la mer ou des trépidations du navire. Pour les pontées importantes, il convient de disposer des montants fixés en abord qui assurent la tenue latérale du chargement.

Pour les fûts vides transportés en pontée, on utilise des montants métalliques garnis de filières en fil d'acier disposées horizontalement à hauteur convenable de façon que chaque plan soit parfaitement maintenu.

Le chargement des balles de crin végétal en pontée réclame le bâchage avant le serrage des saisines. Un fardage convenable assurera l'écoulement de l'eau sous la pontée.

Malgré toutes les précautions prises au chargement il faut s'attendre à voir les saisines prendre le mou après quelque temps de mer. Raidir dès que besoin. Dans le cas d'un commencement de désarrimage, reprendre immédiatement la mise en ordre de la partie ayant cédé, car cette situation peut s'aggraver rapidement, conduire à la perte de la pontée et mettre le navire en difficulté. Avant d'envoyer le personnel entreprendre cette opération, venir à la cape ou prendre le vent arrière pour faciliter le travail des hommes afin d'éviter les accidents.

10) Les colis lourds

La manutention des colis lourds réclame la présence à bord d'une bigue de force suffisante ou l'utilisation tant au chargement qu'au déchargement d'engins du port capables de les porter.

Avant de commencer l'opération, s'assurer que tout le matériel est en bon état, capable de résister aux efforts demandés et bien disposé pour le travail à entreprendre. Déterminer l'emplacement où l'on devra mettre le colis et disposer des renforts pour répartir la charge s'il y a lieu. Des pièces de bois de dimensions et de résistance suffisantes peuvent convenir à cet effet. Elles doivent être disposées en long pour intéresser le plus grand nombre de barrots ou de varangues possibles. Préparer le calage nécessaire qui sera réglé à l'aménagement avant d'arrimer les colis.

Les colis lourds de forme particulière comme les chaudières cylindriques ou les embarcations doivent reposer sur un ber épousant la forme du colis.

B- Les précautions à prendre pendant le transport

Au cours du transport, les moyens de prévention porteront d'abord sur la surveillance de la cargaison et éventuellement sur les impacts du voyage sur elle. La connaissance des conditions climatiques et des zones géographiques, leurs particularités ainsi que les contraintes réglementaires seront d'un précieux concours. Le suivi des conditions de conservation des marchandises transportées sous température dirigée est nécessaire. Il s'agit de vérifier de temps en temps pendant le voyage la constance de la température par le réglage et le fonctionnement des appareils frigorifiques.

Concernant la sécurité de la cargaison, une bonne prévention consistera à réduire les ruptures de charges donc les manutentions ; le délai d'acheminement qui limitera les aléas liés aux conditions climatiques, aux mouvements de grève ainsi que les risques de vol et de pertes. Il sera nécessaire de minimiser le nombre de transbordements des marchandises ; vérifier le

degré de contrôle du transporteur à chaque niveau du transport on interdira systématiquement d'abandonner le navire sans surveillance en mer ou à quai.

Ces critères devront intégrer les impératifs commerciaux qui peuvent induire un coût logistique maximal, un délai de livraison maximal et un taux de retard/avarie maximal acceptable afin de maintenir de bonnes relations commerciales.

C- Les moyens de prévention à l'arrivée à destination

L'arrivée de la marchandise à destination constitue une étape essentielle du parcours car c'est elle qui donne lieu à des conflits entre toutes les parties à l'opération de transport notamment au sujet des avaries, des manquants, etc.

Pour prévenir ces risques, lors de la réception de la marchandise à destination, le représentant du transporteur et le destinataire devront conjointement :

- 1- Procéder à l'examen des documents de livraison, et identifier la marchandise ;
- 2- Contrôler les scellés en cas de conteneur complet
- 3- Vérifier la qualité du chargement à l'intérieur du navire ou du conteneur. Si l'on constate des chutes de colis du fait d'un mauvais arrimage ou s'il y a eu des infiltrations d'eau, il peut être utile de prendre des photographies.
- 4- Effectuer un comptage du nombre de colis et un contrôle contradictoire de la marchandise et relever le nombre de colis par pointage sur la liste de colisage
- 5- Vérifier l'état de chacun des colis en signalant au fur et à mesure les avaries éventuelles au représentant du transporteur ;
- 6- Formuler des réserves précises et motivées sur le document de transport dans la forme et les délais impartis pour maintenir la possibilité de recours contre le transporteur et les confirmer. Pour ce faire, il est nécessaire de délivrer une autorité de signature de réception à une personne habilitée ;
- 7- Prévenir l'assureur et demander l'intervention du commissaire d'avaries figurant sur le document d'assurance ;
- 8- Contrôler le contenu des colis dans les délais prévus par la loi ou la convention applicable pour la constatation des dommages non apparents.

On aura remarqué que ces différents moyens ne peuvent pas éliminer totalement les risques. Toutefois, mis en œuvre comme cela se doit, ils ne paraissent pas moins efficaces pour réduire les sinistres aussi bien en fréquence qu'en sévérité. Il y va à la fois de l'intérêt de

l'assureur maritime que du client car, nous ne devons pas perdre le vue que le domaine maritime est un domaine très sensible du point de vue des risques et que les indemnités souvent versées sont de montant assez élevés.

Conclusion

Le contrat d'affrètement du navire est un contrat extrêmement délicat. Régi par le droit international, il engage des intérêts très importants et s'exécute dans un milieu hypersensible où les risques sont envahissants et permanents. Partout où il y a risque assurable, il doit avoir l'assureur. Car, l'assureur a pour vocation d'assurer les risques mais il ne doit pas prendre de risque. Equilibre du résultat technique oblige. En zone CIMA, l'étroitesse de la surface financière de la plupart des sociétés d'assurances réduit, entre autres choses, leur chance d'accéder à la couverture des risques liés à l'affrètement des navires. Nous sommes convaincus qu'une politique de prévention des risques bien menée, permettrait de ramener ces risques à une proportion acceptable pour nos sociétés d'assurances de l'espace CIMA.

Il semble utile de vérifier et de « sentir » le risque quel qu'il soit car, à l'usage, la personnalité de l'assuré et les conditions de travail apparaissent déterminantes. De plus en plus les assureurs devront s'attacher aux modalités de fonctionnement de l'entreprise assurée et spécialement aux mesures de prévention c'est-à-dire aux contrôle de qualité.

Avant toute souscription, l'assureur doit examiner les moyens de prévention existants. Il s'agit d'instaurer, ou de développer, un dialogue avec le client en lui fournissant, les conseils utiles. Un « risque non protégé » devient inassurable si l'on reprend l'analogie avec les risques industriels. Cela suppose une vérification systématique et préalable des entreprises importantes. S'agissant des affaires de moindre importance, des questions spécifiques doivent apparaître dans la proposition. Ces pratiques, heureusement, commencent à être généralisées par quelques sociétés d'assurances à l'instar des pays comme les Etats-Unis et l'Allemagne où les visites de risques même en responsabilité civile jouent un rôle capital en matière de conseil et de prévention. Il est nécessaire de s'inspirer de ce qui se fait pour les risques incendie. A partir d'un questionnaire spécifique et/ou du rapport de visite du risque, on doit analyser et peser minutieusement le risque en fonction de l'expérience de l'entreprise et parfois de l'avis d'experts, ingénieurs notamment. Parfois les statistiques et les normes objectives fiables font défaut. L'imagination peut pour l'instant leur suppléer.

L'assureur a intérêt à encourager par tous les moyens, les efforts de prévention de l'assuré. Et il essaie donc, en évitant qu'à la suite d'un sinistre, l'entreprise assurée ne se retrouve face à d'importantes difficultés de trésorerie, dans son devoir de participer au développement harmonieux de l'économie. Il doit concourir à la fois à l'effort de prévention et à celui de l'information dans ce domaine parfois mal connu. Car, il ne faut jamais oublier que quelle que soit la qualité de l'assurance, un sinistre est toujours un traumatisme tant pour l'entreprise que pour son environnement. Et qu'en conséquence, et en plus des assurances, il

vaut mieux investir dans la prévention et la protection si l'on veut effectivement pérenniser son entreprise.

Aujourd'hui encore le code des Assurances des Etats membres de la CIMA est resté muet en ce qui concerne les assurances maritimes et presque aucune société d'assurances de la zone n'a en portefeuille un contrat couvrant les corps de navire de commerce. Le plus grave est que le certificat d'assurance naguère exigé par l'administration douanière pour l'enlèvement des marchandises importées est en voie de suppression dans certains pays tandis qu'il a disparu depuis bien longtemps dans d'autres.

Nous pensons qu'il est temps pour la CIMA de repenser ce problème et de commencer à réfléchir au moyen de rendre les assurances maritimes obligatoires au sein de la zone. Les transports par mer constituent une source de richesse pour les économies de la zone CIMA en général et singulièrement pour les pays ayant façade sur la mer. En attendant d'organiser le développement à partir de l'agriculture, l'on pourrait déjà s'engager dans une voie de rentabilisation du secteur des assurances maritimes. Le fait est que, nombreux sont les importateurs nationaux et étrangers concernés par ce mode de transport. Un obstacle majeur à cette démarche réside, il est vrai, dans les disparités observées au niveau de la législation de chaque pays. Cependant, l'exemple que constitue l'organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (OHADA) pourrait inspirer les autorités de la CIMA dans ce sens pour le bien de nos sociétés d'assurances et de nos économies nationales.

A decorative frame in the shape of a horizontal star or elongated diamond. It has a double-line border. The word "Annexes" is centered within this frame in an italicized serif font.

Annexes

ANNEXE 1

Modèle de Certificat de sécurité
de construction pour navire de charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION
POUR NAVIRE DE CHARGE

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif,
sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

par

(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Port d'immatriculation

Jauge brute

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

Sécurité de construction pour navire de charge

Port en lourd du navire (tonnes métriques)²

Numéro OMI³

Type de navire⁴

Pétrolier

Navire-citerne pour produits chimiques

Transporteur de gaz

Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé

IL EST CERTIFIÉ :

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/10 de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1978.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'état de la structure, des machines et du matériel d'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus était satisfaisant et que le navire était conforme aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2 de la Convention (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans de lutte contre l'incendie).

3 Qu'en application de la règle I/8 b), le Gouvernement a institué⁴ :

- des visites annuelles obligatoires
- des inspections inopinées

4 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas⁴ été délivré.

² Seulement pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz.

³ Conformément à la résolution A.600(15) intitulée «Système de numéros OMI d'identification des navires», ce numéro peut être indiqué à titre facultatif.

⁴ Rayer les mentions inutiles.

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le
(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent autorisé
qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de
l'autorité qui délivre le certificat)

Modèle de Certificat de sécurité du matériel
d'armement pour navire de charge
(N.B. : Le modèle E se trouve à l'annexe 1)

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent certificat doit être complété par
une fiche d'équipement (Modèle E)

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif,
sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

par

(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire
Numéro ou lettres distinctifs
Port d'immatriculation
Jauge brute

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans
des cases.

Port en lourd du navire (tonnes métriques)²
Longueur du navire (règle III/3.10)
Numéro OMI³

Type de navire⁴

Pétrolier

Navire-citerne pour produits chimiques

Transporteur de gaz

Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/8 de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1978.
- 2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :
 - 2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie;
 - 2.2 que les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions de la Convention;
 - 2.3 que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la Convention;

² Seulement pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz.

³ Conformément à la résolution A.600(15) intitulée «Système de numéros OMI d'identification des navires», ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.

⁴ Rayer les mentions inutiles.

Sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

- 2.4 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;
- 2.5 que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement International pour prévenir les abordages en mer en vigueur;
- 2.6 que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention.
- 3 Que le navire est exploité conformément à la règle III/26.1.1.1 dans les limites de la région d'exploitation
- 4 Qu'en application de la règle I/8 b), le Gouvernement a institué⁴ :
- des visites annuelles obligatoires
- des inspections inopinées.
- 5 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas⁴ été délivré.

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le
(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent autorisé
qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de
l'autorité qui délivre le certificat)

⁴ Rayer la mention inutile.

Modèle de Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge

(N.B. : Le modèle R se trouve à l'annexe 1)

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent certificat doit être complété par
une fiche d'équipement des installations radioélectriques (Modèle R)

(Cachet officiel)

(État).

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée,
sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

par

(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire
Numéro ou lettres distinctifs
Port d'immatriculation
Jauge brute

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans
des cases.

Sécurité radioélectrique pour navire de charge

Zones océaniques dans lesquelles le navire
est autorisé à naviguer (règle IV/2)

Numéro OMI²

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la
construction du navire se trouvait à un stade équiva-
lent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux
de conversion ou de transformation ou modification
d'une importance majeure ont commencé

IL EST CERTIFIÉ :

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/9
de la Convention.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui
concerne les installations radioélectriques;

2.2 que le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans
les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la Convention.

3 Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas³ été délivré.

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le
(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent autorisé
qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de
l'autorité qui délivre le certificat)

² Conformément à la résolution A.600(15) intitulée «Système de numéros OMI d'iden-
tification des navires». Ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.

³ Rayer la mention inutile.

Lexique

Abordage : Collision entre navires ou entre navire et bateau de navigation intérieure.

Accore : Pièce de bois qui étaie un navire pendant sa construction.

Acte de Dieu : Fait dommageable d'origine externe au navire.

Aggravation de risque : Modification, en cours de contrat, du risque initialement couvert et ayant pour effet d'augmenter la probabilité ou l'intensité du risque.

Amirauté : Corps des amiraux ; haut commandement de la marine militaire.

Appareux de manutention (loading gear) : Engins de levage (mâts de charge, grues et bigues) installés à bord du navire et au moyen desquels il embarque et débarque les marchandises.

Arrimage : Ensemble des opérations (Stowage) consistant à répartir et à disposer la marchandise dans les différents compartiments du navire (pour le vrac, on parle de trimming).

Assistance : Action pour un navire de porter secours à un autre bâtiment qui se trouve en danger de se perdre ou déjà perdu par suite d'un événement de mer (avarie de machine, perte de gouvernail, voie d'eau, échouement) pour le conduire dans un port de refuge. Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages causés à la marchandise transportée du fait d'une telle action.

Assurance sur corps : Assurance du navire et de ses accessoires. Cette assurance est à la fois une assurance de chose (couvrant la perte et l'avarie du navire) et une assurance de responsabilité couvrant les dommages causés aux tiers par ce corps.

Assurance sur facultés : Assurance des marchandises transportées à bord d'un navire et, plus largement par tout mode de transport.

Assuré : Personne sur la tête (en assurance vie) ou sur les intérêts (en assurance de dommages) de qui pèse le risque assuré.

Assureur : Personne qui s'engage, par un contrat d'assurance, à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque.

Avarie : Pertes et dommages subis par un navire ou par sa cargaison (ou avarie dommages), ainsi que les dépenses faites pour les sauvegarder à la suite d'une fortune de mer (ou avarie frais).

Avenant : Document modifiant ou complétant une police d'assurance.

Ballast (water or fuel ballast tank) : Espace compris dans le fond du navire sous les cales (appelé également double fond) qu'on remplit, soit de combustible, soit d'eau douce, soit encore d'eau de mer pour faire lest ou modifier l'assiette du bâtiment.

Baraterie : Faute, tromperie, fraude volontaire (vol) du capitaine et/ou de l'équipage. Par extension : préjudice volontaire causé aux chargeurs ou aux transporteurs.

Bardis (shifting boards) : cloisons longitudinales en bois, disposées au centre des cales d'une extrémité à l'autre, pour empêcher le déplacement latéral des grains en vrac : le ripage.

Buée de cale : Résultat de la condensation de la vapeur d'eau sur les parois des cales ayant notamment pour cause l'état hygrométrique de l'air ou la nature de certaines marchandises.

Cancelling date (date limite en français) : date prévue à laquelle l'affrèteur pourra, si le navire n'est pas mis à sa disposition, demander la résiliation du contrat d'affrètement.

Capacité de port : Encore appelé port en lourd, c'est la quantité de poids mort pouvant être chargé sur un navire. C'est sa capacité de port en poids.

Carène (bottom) : partie constamment immergée de la coque, appelée également " Œuvres vivres", par opposition à " Œuvres mortes", expression qui désigne la partie restant constamment émergée.

Chenal d'accès (d'un port) : Passage réservé, naturel ou artificiel, permettant la navigation entre des îles, des écueils, des bancs, et donnant accès à un port ou à la haute mer.

Echouage : Acte de mettre volontairement un navire au sec pour y faire des travaux.

Echouement : Situation d'un navire dont la quille est engagée accidentellement sur un fond rocheux ou sableux et ne peut plus se mouvoir par ses propres moyens. L'échouement peut être volontairement provoqué par le capitaine pour échapper à un danger plus grand. Mais à la différence de l'échouage il constitue, quand même, un sinistre.

Facultés : En assurance, les marchandises transportées, quelle que soit la nature du transport, par opposition à « corps » de navires ou de véhicules.

Fardage : Pièces de bois, nattes ou revêtement placés sur le vaigrage des cales pour préserver les marchandises de l'humidité.

Fathom : Mesure de longueur un peu inférieure à 2 mètres.

Fatigue : C'est une modification de la structure cristalline d'un métal à la suite de contraintes extérieures importantes et répétées (température, choc, efforts répétitifs, vibrations), ou d'une conception défectueuse.

Fréquence : C'est le nombre de fois où un phénomène se produit dans un temps donné où un élément apparaît dans un ensemble donné.

Gerbage : Empilage de charges (colis, sacs, conteneurs).

Gréement (rigging) : Ensemble des cordages (aujourd'hui en acier) qui maintiennent la mâture, les mâtereaux, les mâts de signaux, etc.

Latte : Planchette de bois servant d'armature ou de couverture.

Mouille : Avarie causée à une cargaison par l'humidité ou par une rentrée d'eau.

Mutualité : Groupe de personnes soumises aux mêmes risques qui les mettent en commun et qui décident par la constitution d'un fonds commun alimenté par la contribution proportionnelle de chaque membre, de prendre en charge le règlement des sinistres affectant certaines d'entre elles. La gestion de cette mutualité est en général confiée à un assureur.

Notice of readiness : Avis du capitaine à l'affréteur relatif au moment où ce dernier pourra commencer à charger (ou décharger).

Officier du quart : Officier chargé de la veille à bord du navire, qu'il soit en marche ou en stationnement.

P and I clubs : Une des mutuelles créées par les armateurs britanniques pour la mise en commun des risques de dommages au navire, en réplique à l'importance des primes qui leur étaient demandées

Palan : (Tackle) Appareil constitué de deux poulies et d'un cordage, appelé garant, qui sert à embarquer et à débarquer les colis.

Palanquée : Ensemble des colis soulevés en une seule fois par le palan.

Palette : Support de charge conçu pour effectuer des manutentions par chariots élévateurs à fourche.

Palettisation : Chargement de marchandises sur des palettes.

Permis de feu : Document contractuel établi entre une entreprise qui commande des travaux de soudure, ou travaux par point chaud, et l'entreprise qui les réalise. Destiné à prévenir tout risque d'incendie ou d'explosion.

Pontée : Marchandises chargées sur le pont du navire

Roulis : Mouvement d'oscillation d'un bord sur l'autre que prend un navire autour d'un axe longitudinal sous l'influence d'une force perturbatrice (par opposition à tangage).

Saisine : Cordage servant à maintenir ou à soulever certains objets.

Société de classification : c'est une société dont la mission principale est d'attribuer une cote au navire. C'est-à-dire l'expression de la qualité du navire. En dehors de cette mission ces sociétés exécutent des tâches de conseil, d'assistance technique puis un rôle officiel de contrôle des normes de sécurité légales des navires.

Staries : Temps pendant lequel le navire séjourne dans un port, à la disposition d'un affréteur. C'est le délai dont disposera l'affréteur au port de chargement, et le réceptionnaire au port de déchargement pour manipuler la cargaison.

Varangue : Pièce transversale destinée à consolider le fond d'un navire.

Bibliographie

I- Ouvrages généraux et spécialisés

- 1- COUILBAULT (F), ELIASBERG (C.) et LATRASSE (M.) “ Les grands principes de l’Assurance”
Editions l’Argus de l’Assurance 31-35 rue Froidevaux, 75014 Paris février 2002.
- 2- GOLD (Edgar) “ International Maritime Law Basic Principles” Editions ICOD Malmö (Suède) 1986
- 3- GOLD (Edgar) “International Maritime Law Basic Principles Supplément” ICOD Malmö (Suède) 1986
- 4- LANDEL (James) et CHARRE-SERVEAU (Martine) “Lexique des termes d’assurance”
Editions l’Argus de l’Assurance 31-35 rue Froideraux 75014 Paris Mai 2003
- 5- LAVERGNE (Léon) “ les transports par mer” refondu et mis à jour par LAFAGE (GH)
Edition René Moreux et Cie Paris 1975
- 6- MARCQ (Jean-Patrick) “Risques et assurances transports maritimes routiers aériens ferroviaires fluviaux” Editions l’Argus de l’Assurance 31-35 rue Froideraux, 75014 Paris 2002
- 7- PERILLIER (René) “Manuel de l’Assureur maritime et Transports” Edition l’Argus 2, rue Châteaudun, 75009 Paris 1978.
- 8- PINEAU (Jean) “le contrat de transport terrestre maritime aériens” Editions Thémis Montréal (Québec) 1986
- 9- RODIERE (René) “Traité Général de Droit Maritime : Affrètements et transports”
Editions DALLOZ Paris 1967, tome 1
- 10- RUBISE (Patrick) “l’Assurance des risques techniques” Editions l’Argus 17, rue d’Uzès 75002 Paris Mars 1999
- 11- YEATMAN (Jérôme) “Manuel International de l’Assurance” réalisé à la demande de l’Ecole nationale d’Assurances, institut du Conservatoire national des arts et métiers, Paris.
Editions ECONOMICA, 2005

12- GAROCHE (P.) "Les marchandises et les conditions de leur transport à bord des navires" Deuxième édition revue et corrigée Paris Editions Maritimes et Coloniales 17, Rue Jacob (VI^e) 1956

II- Textes réglementaires et législatifs et conventions internationales

- Code civil
- Convention de Bruxelles du 25 Avril 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Lamy transport 1994 tome 2 page 271.
- Convention des Nations Unies sur le Transport des marchandises par mer 1978 (Règles de Hambourg). Lamy transport 1994 tome 2 page 277.
- Convention internationale pour le sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) Edition récapitulative de 1992 sous l'égide l'OMI
- Décret N° 66-1078 du 31 Décembre 1966 sur les contrats d'affrètements et de transport maritimes. Lamy transport 1994 tome 2 page 286.
- Loi N° 66-420 du 18 Juin 1966 sur les contrats d'affrètements et de transport maritimes. Lamy transport 1994 tome 2 page 286.
- Ordonnance N° 68-38 du 18 Juin 1968 modifiée par l'Ordonnance N° 69-49 du 09 Décembre portant code de la marine marchande du Bénin. JORS n° 18 du 15 Août 1968 page 397.
- Ordonnance N° 74-24 du 14 Mars 1974 portant code de commerce maritime de la République du Bénin. JORD n° 9 du 1^{er} Mai 1974.

III- Articles

- ACHARD (Raymond) " Exploitation de navires : Règles communes" Juris - classeur commercial volume 5 Droit maritime Editions Techniques S.A. Paris, 9, 1986 fascicule 1213 1, 1983
- ACHARD (Raymond) " Affrètement de navires charte-partie au voyage fret obligations du fréteur " Juris – Classeur commercial volume 5 fascicule 1220, 9, 1983
- ACHARD (Raymond) " Affrètement de navires staries et surestaries" Juris – Classeur commercial volume 5 fascicule 1221 9, 1983.
- WARDT (Jean) " Affrètement maritime" Encyclopédie juridique DALLOZ, 2^e édition Paris répertoire de Droit commercial mise à jour 1980, tome I.

IV- Documents

" Guide de l'Assurance des corps de navires de commerce " Fédération Française des Sociétés d'Assurances Edition 2003

ACLOMBESSI (Bernard) " Contribution à l'étude des problèmes liés à l'exécution des contrats d'affrètement au voyage et à temps" Mémoire de maîtrise ès sciences juridiques option Droit des Affaires et Carrières judiciaires Université Nationale du Bénin 1996-1997.

Journée " Formation continue " du 18 Mai 1978 institut du Droit international des transports (IDIT) Rouen

- " Répertoire des textes juridiques et réglementaires en matière transport" publié par le Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB), janvier 1992.

- Robert (Jean Michel) " Arbitrage et Affrètement maritime : les staries" journée d'études du 18 novembre 1982 au Havre

- SCAPEL (Christian et PESTEL-DEBORD (Patrick) " la nouvelle réglementation du transport de marchandises par mer" Deuxième édition, tiré de l'Antenne Inter-Transports, 17 rue Venture 13001 Marseille.

V- Revues et périodiques

DMF Paris (France)

LAMY transport Paris (France)

Index Alphabétique

A

Abordage 35 ; 67 ; 110
Accores 79 ; 110
Acte de béninisation 60 de francisation 60
Acte de Dieu 110
Action récursoire 46
Affrètement 17
Affrètement "coque nue" 18
Affrètement à temps 18
Affrètement au voyage 18
Affréteur 19
Affréteur principal 19
Aggravation 25 ; 38 ; 110
Agrément (du navire) 75
Amenage 80
Amirauté 21
Appareils de manutention 63 ; 110
Approches (d'un port) 29
Armateur 19 ; Armateur disposant 19
Arrimage 37 ; 74
Assistance 36 ; 110
Assurance sur corps 110 ; sur facultés 110
Avaries 28 ; 76 ; 110

B

Ballast 67 ; 110
Baraterie 39 ; 110
Bardis 78 ; 111
Barils 78
Barrotage 77
Barrots 80
Bennes preneuses 79
Bigue 80
BIMCO 6 ; 26 ; 40
Bonde 77
Boucauts 78
Bouge 77
Breton (chargement en) 76
Brevet 59
Buée de cale 74 ; 111

C

Cadastres 77
Caisses 76
Calage 74
Cancelling date 30 ; 111
Capacité de port 28 ; 111
Cape 80

Carte économique 21
Caution 33
Certificat de jauge 59
Certificat de navigabilité 60
Chapardage 38
Chargement 75
Chargeur 19
Charte alongside 24 FIOS 24
Charte-partie 21 ; 22 fonctions 25
Chenaux d'accès d'un port) 29
Clauses déviation ; soute 24 ;
Clauses Jason 24 Avarie commune 24
Clauses de non responsabilité 58
Clauses limitatives (de réparation) 41
Clefs 78
Colonnes sèches 54
Connaissance 17 ; 44
Contamination 38
Contrat d'affrètement 16
Convention SOLAS 55
Corrosion 74
Cote du navire 35 ; 59
Coup d'eau 69
Courtiers maritimes 20 ; 21 ; 57
Créneaux 77
Crocs 76
Cumuls de protection 22
Cylindres 78

D

Dation en paiement 33
Deep-tanks 79
Déviation Soute 24
Dispatche 22
Doubles fonds 79
Douves 77
Due diligence 40

E

Echouement 67 ; 111
Emballages 72
Engagements potestatifs 28
Explosion 38 ; 69

F

Facultés 110
Fardage 76 ; 78 ; 111
Fathom 31 ; 111
Fatigue 63 ; 111
Faut fret 57
Forces dynamiques 39
Fraude maritime 39
Fréquence 51 ; 111
Fret 30 modalités de calcul 31
Fréteur 19
Fûts 77

G

GEMP 38 ; 69
Gerbage 37 ; 73 ; 111
Goussets 76
Grément 28 ; 111

H

Heurt 35 ; 68

I

Incendie 38 ; 68
Incoterms 11

J

Jet à la mer 79
Journal de mer 61
Journal machine 62 ;
Jours de planche 22

L

Lattes 77 ; 111
Livre de bord 61
Lumpsum freight 31

M

Marquage (des colis) 74
Mauvais temps 70
Mouille 37 ; 111
Mutualité 112

N

Navire Substitut Sister-ship 28
Navire Substitut Sister-ship 28
Nœuds marins 28
Nomenclature des postes 60
Nomes ISO 37
Notice of readiness 30 ; 72 ; 112

O

Officier du quart 62 ; 112
OMI 39
Ordonnance de référé 33
Ordonnance sur requête 33

P

P and I clubs 35 ; 112
Palanquées 76 ; 112
Palettisation 73 ; 112
Panneaux de cale 28
Paquets de mer 79
Paramount (clause) 25
Partage de responsabilité 46
Pavillon (du navire) 37 ; 60
Permis de circulation 60
Permis de feu 69 ; 112
Pontées 79 ; 112
Port d'attache (du navire) 61
Port en lourd (du navire) 28
Prestations 52
Prévention 51 ; 53
Prime 52
Principe indemnitaire 52

R

Recours 33
Relevé de bouchain 78
Remorqueur 71
Représentation (des parties) 20
Réserves 81
Résultat technique (en assurance) 50
RIA 54
Ripage 79
Rôle d'équipage 60

S

Sacs 76
Saisines 79 ; 112
Sécurité (des marchandises) 75
Serres 76
Shelters 78
Sinistralité 112
Société de classification 35 ; 112
Soutage 43
Sprinklers 54
Starries 72 ; 112
Surestarries 22 ; 33

T

Tirants d'eau (d'un port) 21
Titres de sécurité 60 ; 61
Tonneaux de jauge brute 25
Trafics légaux 43
Traînage 76
Traverses de chemin de fer créosotées 79
Triangle de feu 68

V

Vaigrage 76
Varangues 80 ; 112
Vice caché (du navire) 42
Vireur 63
Vol 38
Vracs 78

Z

Zones dangereuses 36 ; 70

Table des matières

Pages

Sommaire	7
Résumé	8
Résumé (en anglais)	9
Introduction	10
Première partie : les risques découlant de l'affrètement du navire.	15
Chapitre 1 : Le contrat d'affrètement	16
Section 1 : Présentation du contrat	16
.....	16
Paragraphe 1 : Définition et réglementation de l'affrètement du navire	16
A- Définition : Du contrat d'affrètement	16
B- Cadre législatif et réglementaire	16
Paragraphe 2 : Les différents types d'affrètement	18
A- L'affrètement au voyage	18
B- L'affrètement à temps	18
C- L'affrètement coque nue	18
Section 2 : Conclusion du contrat	18
Paragraphe 1 : La formation du contrat	18
A- Les parties au contrat	19
1) Les parties proprement dites	19
2) La représentation des parties	20
B- La charte-partie	21
1) La rédaction de la charte-partie	22
2) Les fonctions de la charte-partie	25
3) Les différents prototypes de chartes-parties	26
Paragraphe 2 : L'exécution du contrat	27
A- La mise à disposition du navire par le frèteur	27
1) Les caractéristiques du navire mis à disposition	28
2) Les modalités de mise à disposition	29
B- Le paiement du fret par l'affréteur	30
1) La notion de fret	30
2) Les modes de calcul du fret	31
3) Le fonctionnement des marchés de fret	32
4) La garantie du paiement du fret	33
Chapitre 2 : Les facteurs de risques liés au contrat d'affrètement	34
Section 1 : Les facteurs liés au contrat proprement dit	34
Paragraphe 1 : Les facteurs liés au navire	34
A- La non conformité du navire	34
B- L'innavigabilité du navire	35
C- Les accidents en mer	35
Paragraphe 1 : Les facteurs liés à la cargaison	36
A- Facteurs des risques spécifiques au transport maritime	36
1) L'itinéraire du voyage	36
2) La qualité des ports	36
3) La qualité des zones de navigation	36
B- Facteurs de risques communs à tous les modes de transport	37
1) La manutention, le stockage, l'arrimage	37
2) Les dégâts causés par l'eau	37
3) Le vol et le chapardage	38
4) La contamination des marchandises	38

5) L'incendie, l'explosion	38
6) Les risques de guerre émeutes, mouvements populaires (GEMP)	38
7) Les forces agissant sur les marchandises	39
8) La fraude maritime	39
<i>Section 2 : Les facteurs découlant du régime de la responsabilité</i>	<i>39</i>
Paragraphe 1 : Les facteurs liés à la responsabilité des parties au contrat	40
Paragraphe 2 : Cas de la coexistence d'un connaissance avec une charte-partie	44
A- Lorsque le connaissance est non à ordre	45
B- Lorsque le connaissance à ordre est détenu par un tiers porteur	45
C- Cas où plusieurs connaissances sont émis par l'armateur-fréteur	46
1) L'action du tiers porteur contre l'armateur-fréteur	46
2) L'action récursoire de l'armateur-fréteur contre l'affréteur	46
D- Cas où plusieurs connaissances sont émis par l'affréteur	47
<i>Deuxième partie : La politique de prévention des risques liés à l'affrètement du navire ...</i>	<i>50</i>
<i>Chapitre 1 : La prévention des risques en assurance</i>	<i>51</i>
<i>Section 1 : La notion de prévention des risques</i>	<i>51</i>
Paragraphe 1 : Définition de la prévention	51
A- Au sens large	51
B- Au sens strict	51
Paragraphe 2 : Intérêt de la prévention	51
A- Pour l'assureur	51
B- Pour l'assuré	52
<i>Section 2 : Les moyens de prévention</i>	<i>52</i>
Paragraphe 1 : Les moyens matériels	53
A- Les ressources financières	53
B- Le matériel de prévention	53
Paragraphe 2 : Les moyens humains	54
A- La compétence	54
B- L'effectif	55
<i>Chapitre 2 : La mise en œuvre de la prévention des risques dans l'affrètement du navire ...</i>	<i>56</i>
<i>Section 1 : Au niveau du contrat d'affrètement</i>	<i>56</i>
Paragraphe 1 : La charte-partie	56
A- Les préalables à la rédaction de la charte-partie	56
1) Quel type d'affrètement conclure ?	56
2) Quel type de navire affréter ?	56
3) Quel armement choisir ?	57
B- La rédaction de la charte-partie	57
Paragraphe 2 : Le navire	58
A- L'innavigabilité du navire	58
1) L'état physique et technique du navire	58
2) Le défaut des l'installations appropriées	62
B- La livraison du navire	64
1) Le temps et le lieu de livraison	65
2) Le dernier voyage entrepris	65
3) L'état du navire	66
<i>Section 2 : Au niveau de l'exploitation du navire affrété</i>	<i>66</i>
Paragraphe 1 : Les risques liés au trafic	67
A- Les risques encourus par le navire	67
1) L'instabilité	67
2) L'abordage	67
3) L'échouement	67
4) Le heurt	68

5) L'incendie	68
6) L'explosion	69
7) Les attentats terroristes	69
8) Les mauvais temps	70
9) Les zones réputées dangereuses pour la navigation	70
10) Le sauvetage en mer	70
B- Les risques encourus par les tiers	71
Paragraphe 2 : Les risques liés à la cargaison	72
A- Les précautions à prendre avant le transport	72
1) Les emballages	72
2) La palettisation	73
3) Le calage	74
4) Le marquage des colis	74
5) L'arrimage	74
6) L'agrément du navire	75
7) Le chargement	75
8) La sécurité	75
B- Exemples de précaution liées aux spécificités des emballages	76
1) Les sacs	76
2) Les caisses	76
3) Les balles	77
4) Les fûts	77
5) Les cylindres	78
6) Les barils	78
7) Les boucauts	78
8) Les vrac	78
9) Les pontées	79
10) Les colis lourds	80
C- Les précautions à prendre pendant le transport	80
D- Les précautions à prendre à l'arrivée à destination	81
Conclusion	83
Annexes	85
Lexique	86
Bibliographie	89
Index alphabétique	92
Table des matières	95