

L’AFFRETEMENT AU VOYAGE EN DROIT ALGERIEN ET DANS LA PRATIQUE

BOUKHATMI F.

Professeur

**Directrice du laboratoire de droit des transports et des activités portuaire
(LADMAR).ORAN 2**

Résumé :

L’insuffisance quantitative et qualitative de la flotte algérienne fait de l’affrètement des navires un secteur important de l’activité économique algérienne ; en effet il représente un vecteur fondamental des échanges commerciaux internationaux de notre pays, notre économie étant étroitement dépendante de l’importation de produits finis et semi-finis,

Longtemps sous monopole étatique, cette activité se voit « désétatisée » à l’instar d’autres activités liées au transport maritime¹ : le principe de la libéralisation de l’affrètement a été posé par l’article 649 amendé de la loi 98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime (CMA), cependant à ce jour les dispositions réglementaires y afférant n’ont pas suivi.

Le contrat d’affrètement obéit au principe de l’autonomie de la volonté mais les usages portuaires jouent un grand rôle dans l’exécution de ce contrat. Ces usages sont généralement repris dans la charte partie. Nous nous

intéresserons à l'affrètement au voyage qui est la forme d'affrètement la plus fréquente mais également la plus onéreuse -- l'affréteur n'ayant pas à se soucier de résoudre des problèmes de gestion du navire puisque c'est le fréteur qui s'en charge, et cela bien sûr se paye. C'est la clause de surestaries qui constitue sa particularité essentielle, elle également sa principale source de contentieux.

INTRODUCTION : Le contrat d'affrètement², généralités

L'insuffisance quantitative et qualitative de la flotte algérienne fait de l'affrètement des navires un secteur important de l'activité économique algérienne ; en effet il représente un vecteur fondamental des échanges commerciaux internationaux de notre pays, notre économie étant étroitement dépendante de l'importation de produits finis et semi-finis,

Longtemps sous monopole étatique, cette activité se voit « désétatisée » à l'instar d'autres activités liées au transport maritime³ : le principe de la libéralisation de l'affrètement a été posé par l'article 649 amendé de la loi 98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime (CMA), cependant à ce jour les dispositions réglementaires y afférant n'ont pas suivi.

Il faut tout d'abord distinguer le contrat d'affrètement du contrat de transport de marchandises par mer lequel est apparu postérieurement au premier. Le contrat de transport s'est en fait révélé avec le développement des

² Le terme nolisement était utilisé comme synonyme d'affrètement.

³ Il s'agit de l'exploitation de services de transport, l'acconage, la manutention, la consignation etc.

lignes régulières répondant aux besoins d'une nouvelle race de chargeurs et à l'accroissement des échanges commerciaux internationaux⁴.

Selon que le contrat est relatif à la remise du navire ou de la marchandise nous avons affaire soit à un contrat d'affrètement soit à un contrat de transport. L'affrètement se rattache à l'idée de location de navire, le navire occupe une place fondamentale dans ce contrat alors que dans le contrat de transport c'est la fonction déplacement de la marchandise qui est visée. Un auteur appréhende la différence entre ces deux contrats du point de vue de leur objet, le contrat d'affrètement porte sur **le contenant** alors que le contrat de transport porte sur le **contenu**⁵. Les deux activités se sont progressivement balisées et les législations ont généralement suivies ce balisage⁶. Autre disparité fondamentale : l'autonomie de la volonté commande le contrat d'affrètement alors que le contrat de transport est soumis à des règles impératives.

Selon l'article 640 de la loi 90-05 du 25 juin 1998 portant code maritime algérien, le contrat d'affrètement s'entend **d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.**

⁴ Le négociant armateur a laissé la place au transporteur et au chargeur.

⁵ Martine REMOND-GOUILLOUD : Droit maritime, ed. PEDONE 1993, n° 461.

⁶ La dichotomie contrat d'affrètement / contrat de transport a été adoptée par la plupart des législations internes contemporaines et les conventions internationales. Ainsi la convention de Bruxelles du 25 août 1924 relative à l'unification de certaines règles en matière connaissance, la convention sur le transport international de marchandises du 31 mars 1978 (dite convention de Hambourg) et la convention de Rotterdam adoptée à New York, par l'assemblée générale des Nations Unies le 11 décembre 2008 sous la dénomination de «convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectuée entièrement ou partiellement par mer» à ce jour non entrée en vigueur. A l'inverse du contrat de transport de marchandises par mer, il n'existe pas de convention internationale unifiant les règles de l'affrètement.

Le code de commerce algérien dans l'amendement introduit par l'ordonnance 96-27 du 9 décembre 1996 qualifie dans son article 2, tout affrètement **d'acte de commerce de par l'objet**. C'est **un contrat commercial** car il est généralement conclu pour les besoins d'activités commerciales.

Par ailleurs il se distingue par le **caractère supplétif** des textes qui le régissent⁷ puisque « les obligations, conditions et effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat librement négocié » (art. 641, al.1) et « **qu'à défaut de stipulation, le contrat est régi par les dispositions du présent titre** » (art. 641 al.3)

Le support documentaire juridique du contrat d'affrètement est la **charte-partie** ; elle énonce les engagements des parties mais n'est nécessaire que pour les navires de moins de dix tonneaux de jauge brute (art. 742 CMA).

Il faut savoir enfin que la pratique maritime internationale et particulièrement anglo-saxonne a mis en place **des formes préétablies de chartes-parties**. Certaines d'entre elles bien que datant du 19^{ème} siècle sont toujours usitées malgré le caractère désuet de leur formules. Ces chartes-parties sont « spécialisées » selon la marchandise transportée (hydrocarbures, céréales, houille, café etc.), la situation géographique fréquentée (pacifique, océan indien etc.). Elles peuvent contenir des clauses additionnelles⁸ qui prévalent sur les clauses imprimées puisque exprimant la volonté des parties.

⁷ Cela contrairement au contrat de transport de marchandises par mer qui est régi par les dispositions impératives des articles 738 et suivants du CMA ;

⁸ Rider clauses.

Classiquement⁹ on distingue trois types de contrats d'affrètement, distinction reprise par le CMA (art. 640 al. 2 CMA) et la jurisprudence de la Cour suprême¹⁰. Il s'agit de **l'affrètement au voyage** (art. 650 à 694 CMA) ou « **voyage charter** », **l'affrètement à temps** (art. 695 à 722 CMA) ou « **time-charter** » et **l'affrètement coque-nue** (art. 723 à 737) ou « **bare-boat charter** ». Il existe des dispositions communes à ces contrats (art. 640 à 649 CMA).

Pour différencier ces contrats il faut se référer à la notion de **gestion nautique et gestion commerciale**¹¹, composantes essentielles de l'exploitation du navire. La première comprend l'ensemble des charges liées au fonctionnement du navire (ce sont les coûts fixes : armement, équipement, salaires, assurances du navire). La seconde englobe des dépenses qui peuvent varier selon l'utilisation du navire (frais d'escale, carburant).

La répartition des deux gestions détermine la formule contractuelle de l'affrètement : quand le fréteur cède les deux gestions, il s'agit **d'un affrètement coque-nue**. Lorsqu'il conserve les deux gestions c'est **l'affrètement au voyage**. Dans **l'affrètement à temps** les deux formes de gestion sont dissociées, le fréteur conserve la gestion, la gestion commerciale est détenue par l'affréteur. Il faut souligner que la liberté contractuelle étant le principe, les contractants sont libres d'élaborer leur document à leur guise ce qui

⁹ La classification classique du contrat d'affrètement fait actuellement l'objet de réaménagements profonds : Voir S. AZEBAZE, « Les nouvelles techniques d'affrètement imaginées par les acteurs du monde maritime » Voir P. DELEBECQUE, « Droit maritime », ed. Dalloz 2014, p. 445
Communication présentée lors de la Journée RIPERT 2011, Association française de droit maritime.

¹⁰ Arrêt de la chambre maritime et commerciale de la Cour suprême du 22 novembre 1994, Revue de la Cour suprême, numéro spécial : La jurisprudence de la chambre commerciale et maritime, 1999, p.216

¹¹ Ces notions ont été dégagées par la jurisprudence française au 19^{ème} s.

donne lieu à des combinaisons infinies de ces trois types de contrat, les règles légales étant rappelons-le d'ordre supplétif.

Enfin en matière de contentieux¹² c'est la clause compromissoire insérée dans la charte-partie qui détermine l'instance arbitrale compétente (soit par désignation d'un arbitre ad hoc, soit par renvoi à une chambre arbitrale maritime telle que celle de Londres ou Paris), les parties préférant confier la solution de leur litige à l'arbitrage maritime plutôt qu'à une juridiction étatique.

Nous nous intéresserons à l'affrètement au voyage qui est la forme d'affrètement **la plus fréquente** mais également **la plus onéreuse** -- l'affréteur n'ayant pas à se soucier de résoudre des problèmes de gestion du navire puisque c'est le fréteur qui s'en charge, et cela bien sur se paye -- et à sa particularité essentielle, source de contentieux des chartes-parties au voyage à savoir la clause de **surestaries**.

I – LE REGIME JURIDIQUE DE L’AFFRETEMENT AU VOYAGE.

A-Nature juridique du contrat d'affrètement au voyage

Les dispositions du CMA relatives à l'affrètement au voyage sont largement inspirées de la législation française¹³. Dans ce contrat **le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie un navire armé et équipé à la**

¹² Le contentieux maritime découlant de l'exécution des chartes parties est soumis généralement à l'arbitrage, le contrat d'affrètement étant un contrat international, l'arbitrage y étant la forme usuelle de règlement des différents.

¹³ Loi du 10 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime et la loi du 3 janvier 1967 portant statut de navires. Cette législation a été cependant remplacée par le code des transports créé par l'ordonnance 2010-1307 du 28 octobre 2010.

disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages et le fréteur à en payer le fret (art. 650).

Les composantes du contrat de louage de choses se retrouvent dans le contrat d'affrètement.

La gestion nautique et commerciale est assurée par le fréteur lequel délivre les connaissements en faveur du client de l'affréteur, ce qui le met dans la position de transporteur par rapport à ce client¹⁴.

Cette forme d'affrètement est surtout utilisée pour le transport des marchandises en vrac selon la formule dite de « **tramping** » (vagabondage) lequel répond à un besoin ponctuel de déplacement de marchandises sur un trajet non desservi par une ligne régulière de navigation.

La charte-partie au voyage type la plus utilisée est la **GENCON** mise en place par la **BIMCO**¹⁵. Elle fait régulièrement l'objet de refontes.

B-Obligations des parties au contrat d'affrètement au voyage

La gestion nautique et commerciale du navire détenue par le fréteur, ce dernier curieusement encourt une présomption de responsabilité à l'égard de la marchandise¹⁶.

¹⁴ E. du Pontavice note « qu'il y a de l'ambiguïté dans l'affrètement au voyage » in Transports et affrètements maritimes, DELMAS 2^{ème}ed. 1990, p.311.

¹⁵Baltic and international maritime council, www.bimco.org

Quant aux autres obligations ; le fréteur doit présenter le navire en bon état de navigabilité, celle-ci étant garantie pendant tout le voyage ; le navire doit être disponible aux temps et lieu convenus, de même que le fréteur est tenu de faire toutes diligences pour exécuter le ou les voyages prévus par la charte-partie.

L'affréteur au voyage quant à lui doit payer le fret dont le montant et les modalités de paiement sont établis en accord avec le fréteur ; il est calculé en fonction de la quantité de la marchandise à transporter ; en l'absence d'un tel accord, il est calculé sur le cours moyen des frets au lieu et à la date de l'arrivée du navire au port de chargement. La totalité du fret est due même si la quantité de marchandise chargée est inférieure à celle énoncée dans la charte-partie ou si l'affréteur ne présente pas la cargaison au chargement (faux fret). L'affréteur peut remplacer les marchandises énoncées dans la charte-partie par d'autres marchandises si le fréteur ou les autres affréteurs n'en souffrent pas, le montant du fret convenu ne changeant pas. La réduction du fret peut néanmoins – ainsi que la réparation du dommage éventuel en résultant – être octroyée si le fréteur ne met pas à la disposition de l'affréteur les parties du navire prévues par la charte-partie.

¹⁶Le fréteur au voyage peut se libérer de cette responsabilité s'il prouve s'il a satisfait à ses obligations, que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ses obligations ou qu'ils sont dus à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés. Bien que le contrat porte sur le navire, on voit que le sort de la marchandise n'est pas indifférent à la mise en cause de la responsabilité du fréteur. Cependant cela constitue une obligation de moyen et non de résultat pour le fréteur. Par ailleurs la marchandise peut être vendue par le fréteur afin que celui-ci puisse se faire payer les frais qu'il a supportés.

La principale obligation de l'affréteur commune aux chartes-parties au voyage est **l'obligation de chargement et de déchargement de la marchandise**¹⁷ (clause FIO : free in and out) à ses frais et à ses risques¹⁸.

A cet effet les chartes-parties au voyage sont truffées de clauses détaillant les conditions de chargement et de déchargement. L'intérêt à déterminer les conditions de cette période se justifie ainsi : plus courte sera l'escale, plus légers seront les frais portuaires et plus rapide la rotation du navire se fera, permettant ainsi au fréteur de respecter son plan d'exploitation. Les délais, ainsi accordés, constituent un temps mort pour le fréteur et leur dépassement ouvre droit à un supplément de fret -- assez lourd à gérer pour l'affréteur. Le CMA s'y est également intéressé (art. 654 et suiv.) mais ses dispositions ne s'appliquent que si les contractants font du CMA leur loi. Il faut enfin noter que les usages portuaires doivent être pris en compte dans la rédaction des clauses de chargement et de déchargement¹⁹.

L'interprétation des clauses de chargement et de déchargement fait l'objet de lourds contentieux dans les chartes-parties au voyage auprès des instances arbitrales ; il faut préciser que de cette interprétation découle une source importante de revenus que les fréteurs ne négligent jamais de réclamer ; les pratiques portuaires étant différentes dans les ports, il n'est pas toujours évident que les parties au contrat d'affrètement donnent le même sens aux

¹⁷ C'est une différence fondamentale avec le contrat de transport dans lequel ces opérations sont à la charge du transporteur.

¹⁸ C'est l'opération qui consiste à disposer et à fixer la marchandise dans les diverses parties du navire. Cette opération incombe au fréteur mais les risques pèsent sur l'affréteur.

¹⁹ Ainsi dans les ports algériens les dépenses en question sont généralement à la charge du destinataire de la marchandise qui n'est pas toujours l'affréteur.

termes utilisés dans leur convention²⁰. Par ailleurs La rédaction des chartes-parties nécessite la connaissance d'un jargon particulier dont l'utilisation détermine les obligations des parties.

II PARTICULARITE DE L'AFFRETEMENT AU VOYAGE : IMPORTANCE

DES DELAIS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.

L'importance des délais accordés pour le chargement et le déchargement détermine l'intérêt des parties à fixer leur point de départ, leur mode de calcul ainsi que les conditions applicables si ces délais sont dépassés.

Ces délais sont appelés **jours de planche**²¹ ou **staries**²² (laytime). Ils sont déterminés par la « **notice of readiness** ».

²⁰ Pour promouvoir une interprétation uniforme le CMI (Comité Maritime international), la BIMCO (Baltic and International Maritime Council) et le GCBS (General Council of British Shipping) ont publié en 1980 un document intitulé « **Chartes-parties laytime definitions** ».

²¹ Dans le temps le chargement était effectué à dos de portefaix qui utilisaient la planche servant de passerelle entre le quai et le navire pour monter à bord.

²² L'origine de ce mot est latine : « stare » signifie demeurer, c'est le temps où le navire demeure à quai.

A- La « notice of readiness » : point de départ des staries

Logiquement le point de départ des staries ne peut être déterminé que lorsque le chargement et le déchargement sont devenus **administrativement et matériellement possibles**.

Elles commencent à courir généralement 24 heures après qu'un **avis écrit soit valablement donné par le fréteur à l'affréteur** ou toute personne désignée à cet effet (consignataire de l'armateur par exemple). Cet avis signale que le navire est arrivé au lieu de chargement et qu'il est prêt à charger, les conditions de validité de cet avis étant fixées dans la charte-partie et à défaut par l'usage du port²³ (art. 659 CMA). Afin d'éviter que l'avis ne soit donné trop tôt par la capitaine, les chartes-parties interdisent à ce dernier de le donner avant que le navire ait pénétré le port

L'arrivée du navire et par conséquent la validité de l'avis qu'il donne prête à controverse ; est-il considéré comme arrivé s'il est en rade ou à quai ou dans la zone commerciale portuaire? C'est le contenu de la charte-partie qui tranchera car selon que la charte-partie signale qu'elle est à quai dénommé (**berth charter**) ou à port dénommé (**port charter**), la validité de la notice sera ou non acceptée.

La clause « **time lost in waiting for berth to count as loading time** » traduit la volonté du fréteur à mettre la pression sur l'affréteur afin qu'il opère au plus tôt le navire. Elle apparaît dans la charte-partie GENCON. La chambre

²³ Cet avis ne doit pas être confondu avec l'ETA, expected time of arrival, qui indique à l'affréteur la date probable d'arrivée du navire.

arbitrale maritime de Paris tempère sa sévérité à l'égard de l'affréteur et considère que les délais de planche ne commencent à courir qu'après l'envoi de la notice²⁴. Cependant **la clause WIBON** (whether in berth or not) autorise le capitaine à remettre sa notice que le navire soit ou non à quai. **La clause de libre pratique** indique que le navire est prêt à être opéré comme ayant satisfait aux contraintes sanitaires, douanières et de police.

Le CMA souhaitant mettre fin à la question de savoir à quel moment les staries commencent, énonce dans son article 661 que «**en cas de doute, le délai de la planche est calculé en jours et heures ouvrables à partir du lendemain du jour où l'avis a été valablement donné**». Ce temps accordé avant le commencement des staries est **le free time** (ou **le temps de franchise**), destiné à laisser le temps à l'affréteur d'opérer le navire (commande d'équipes de manutentionnaires et d'appareils de levage par exemple).

C'est le « **time sheet**²⁵ », document contradictoire, qui consigne le temps de planche

B- Suspension des staries : techniques particulières de computation des staries.

Les staries étant comprises dans les jours de fret (donc étant gratuites), il y a intérêt pour l'affréteur à les prolonger au maximum.

²⁴ CAMP, sentence du 27 novembre 1964, in Droit Maritime Français 1966, p. 759.

²⁵ Ce document est utilisé dans les ports algériens ; il consigne également les équipes de manutention ainsi que leur temps de travail.

Certains évènements peuvent suspendre leur computation²⁶ Ainsi **la clause Shex** (Sundays, holidays excluded) signifie que les dimanches et jours fériés sont exclus des jours de planche ; **la clause Shinc** (Sundays, holidays included) signifie que les dimanches et jours fériés y sont inclus.

D'autres évènements prévus dans la charte-partie (**clause weather permitting, clause de grève etc.**) peuvent également suspendre ces délais ; le CMA également admet cette suspension des staries lorsque « **les opérations de chargement ou de déchargement sont empêchées pour des raisons imputables au navire, dues à la force majeure, à un ordre des autorités du port, à des conditions atmosphériques menaçant la marchandise ou la sécurité du travail** » (art. 662).

Le « **statement of facts** » fait état de tous les mouvements du navire en attente au poste d'opération ; ils peuvent ou non entrer dans la computation des staries.

Enfin **la clause de réversibilité des staries** peut être convenue entre les parties ; elle indique que les durées de chargement et de déchargement sont comptabilisées globalement : l'affréteur n'ayant pas apuré le temps alloué au chargement, il peut utiliser le restant du temps au déchargement. Cette clause doit bien sûr être expressément énoncée dans la convention des parties pour pouvoir être alléguée : Selon la chambre arbitrale maritime de Paris « le principe

²⁶ Dans la sentence arbitrale n°1120, la CAMP a estimé que la charte-partie prévoyant que le temps d'attente d'un brise-glace pour entrer au port compte dans les staries, il convient d'appliquer à ce décompte les suspensions de temps comme samedi, dimanche et jours fériés.

de réversibilité qui est une disposition d'exception, stipulée en faveur des affréteurs, doit être clairement exprimé²⁷ » .

C- Expiration du délai de planche, le navire est en surestaries (demurrage).

Le terme de surestaries signifie **le temps supplémentaire pendant lequel le navire est immobilisé** mais il exprime également **le montant du au fréteur pour cette immobilisation**. Si le délai de planche a expiré avant que le chargement n'ait été terminé, le CMA – de même que la plupart des chartes-parties au voyage -- met sur la tête du fréteur l'obligation de laisser le navire au lieu de chargement pendant une période convenue et à défaut égale aux jours de planche (art.663 CMA). Les surestaries courent de plein droit à l'expiration du délai des staries.

Le montant des surestaries – d'ailleurs très élevé -- est minutieusement détaillé dans la charte-partie. Chaque minute est prise en compte, la nuit ou les jours fériés ne pouvant suspendre cette période.

Il y a quelques décennies la saignée de devises due au paiement des surestaries était particulièrement dense ; les PAP (programmes anti-pénuries, l'encombrement portuaire, la mauvaise rédaction des clauses des contrats d'affrètement) ont largement contribué à enrichir certains fréteurs au voyage qui voyaient dans les ports algériens une source de profit facile.

²⁷ Sentence n° 780 de la CAMP (inéдите).

Quant à la nature juridique des surestaries, la question a été largement débattue. Le CMA rejoint la doctrine et la jurisprudence française -- consacrées par la loi -- et les considère comme un supplément de fret (et non des dommages-intérêts)²⁸.

Bien que la force majeure -- cause générale de suspension des surestaries -- soit interprétée restrictivement par la jurisprudence française, la législation maritime algérienne admet plusieurs autres causes de suspension: raisons imputables au navire, dues à la force majeure, à un ordre des autorités du port, à des conditions atmosphériques menaçant la marchandise ou la sécurité du travail (article 663 CMA lequel renvoie à l'art 662).

La CAMP s'est prononcé dans un cas d'espèce se produisant malheureusement fréquemment dans les ports algériens²⁹: en vertu d'une charte-partie GENCON, le fréteur s'est engagé à transporter une cargaison de pommes de terre de Rouen à Alger. En rade, l'accostage a été retardé de plusieurs jours de même que le déchargement repoussé en raison de formalités douanières; l'affréteur a été condamné à supporter les frais d'immobilisation malgré l'allégation avancée et que prévoyait la charte-partie, à savoir la suspension des délais de planche et des surestaries à des causes inhérentes aux usages du port.

Un autre cas d'espèce, de la même instance arbitrale, démontre que l'affréteur ne peut invoquer comme cause de suspension des surestaries la faute

²⁸ Contrairement au droit anglais qui en fait une pénalité nécessitant une réparation.

²⁹ Sentence n° 1044 du 16 janvier 2001, DMF juin 2001, p.518.

du fréteur ayant entraîné des dommages à la cargaison que dans la mesure où les avaries ont affecté directement les opérations de déchargement³⁰.

Le même raisonnement est maintenu par cette instance arbitrale dans un cas d'espèce dans le quel il est dit que «le lien de causalité entre la faute du fréteur (innavigabilité du navire) et le dommage (surestaries) est lointain et que l'attente qui est à l'origine des surestaries est la cause directe de l'encombrement du port, risque que doit supporter l'affréteur lorsque le navire est prêt à décharger³¹ »

L'affréteur est sensé être le débiteur des surestaries mais la « **cesser clause** » -- contenue

dans les chartes-parties -- fait peser sur le destinataire l'obligation de les payer. La question de savoir s'il faut attraire le destinataire dans l'arbitrage constitue un point récurrent des instances arbitrales qui ne cessent de rappeler que les clauses de la charte-partie ne peuvent être opposées au porteur du connaissement émis en exécution de la charte-partie en question que si elle a fait l'objet d'une acceptation certaine de sa part.

³⁰ Sentence n° 715 du 3 janvier 1989, in DMF 1989, p. 477.

³¹ Sentence n° 1075 du 13 décembre 2002, in Sommaire des sentences de la CAMP, juin 2003.

D- Les contre surestaries et la prime de célérité (dispatch money)³²

Lorsque un délai supplémentaire est prévu en dehors des surestaries – et il s’agit là de **contre surestaries** – la rémunération due au fréteur est majorée de 50% du taux des surestaries selon l’article 666 du CMA sauf convention des parties.

Il faut noter que le CMA dans son article 683 n’assimile pas le dépassement des surestaries à des contre surestaries mais il admet que ce dépassement donne droit à une indemnité au fréteur calculé dans les mêmes conditions que les contre surestaries au chargement.

La prime de célérité (dispatch money) constitue une prime accordée par le fréteur à l’affréteur si le chargement du navire a été effectué par l’affréteur avant l’expiration des jours de planche prévus par la charte-partie (art.667 CMA). Cette faveur accordée par le fréteur se justifie par le gain de temps dont il va bénéficier pour disposer et exploiter son navire. Son montant, variable, avoisine la moitié du taux fixé par les surestaries. Elle existe également pour le déchargement³³.

Concernant la garantie des montants dus au fréteur, l’article 680 du CMA consacre le droit de rétention du fréteur s’exerçant sur la marchandise qu’il a chargée et qui lui permet de s’opposer au déchargement tant que la

³² Selon Chauveau c’est le rachat du prix de temps de planche non utilisé.

³³ L’article 679 du CMA énonce que les dispositions concernant le chargement s’appliquent de façon correspondante aux opérations et au délai de déchargement.

rémunération à titre de surestaries ou d'autres retards ne lui ont pas été payé par l'affréteur³⁴

Ce droit de rétention n'est pas une solution intéressante pour le fréteur, à notre avis, dans la mesure où retenir la marchandise à bord immobilise le navire ; la faculté de consignation des marchandises consacrée par l'article 681 est plus idoine.

Enfin le fréteur peut, avec le consentement de l'autorité judiciaire et après avoir avisé l'affréteur, faire vendre les marchandises consignées à fin de couvrir les frais engagés ou les sommes dues par ce dernier lequel demeure débiteur du manquant si le montant de la vente est insuffisant.

³⁴ La règle s'applique aussi pour le fret.

CONCLUSION

A ce jour, le débat sur les staries et les surestaries reste ouvert car il fait toujours l'objet du contentieux des chartes parties au voyage. mais ce sont les instances arbitrales qui décident de l'interprétation du contenu des clauses correspondantes. Ces instances vont dans le sens d'une interprétation classique et rigoureuse de ces clauses pénalisant les intérêts des pays chargeurs/affreteurs.

Actuellement en Algérie ce problème a moins d'envergure que dans les années 80 ; cependant il a été remplacé par un autre, plus sournois, celui **des conteneurs en souffrance** – non restitués à l'armateur -- dans les ports algériens aboutissant au même résultat à savoir la saignée de devises fortes au profit d'armateurs étrangers propriétaires de conteneurs. Les chiffres indiquent qu'il y en aurait 20000 au port d'Alger et dont les propriétaires armateurs ne cessent de réclamer la restitution tout en comptabilisant ce qui pourraient être considéré comme des pénalités de retard. On parle de staries et surestaries des conteneurs alors que juridiquement ces termes ne sont propres qu'aux navires affrétés dans le cadre de l'affrètement au voyage.

Il n'y a, à notre connaissance qu'une réglementation partielle de la question et ce vide juridique est la source d'un lourd contentieux financier avec les armateurs étrangers.

Pour citer cet article :

Fatima BOUKHATMI, «*L'affrètement au voyage en droit algérien et dans la pratique* », Revue de droit des transports et des activités portuaires, Volume III / N°01, année 2016 (PP 179-198).