



## **Les Obligations du fréteur et de l'affréteur dans le contrat d'affrètement au voyage en droit maritime marocain**

## **The Obligations of the freighter and the charterer in the voyage charter contract under Moroccan maritime law**

**LAKIR Radouane**

Docteur en droit privé & Enseignant chercheur  
École Nationale des Sciences Appliquées-Berrechid  
Université Hassan 1<sup>er</sup> Settat  
Laboratoire de Recherche en Économie et Gestion Management des Affaires  
Maroc  
**Radouane.lakir@gmail.com**

**LOUZAR El Mehdi**

Doctorant chercheur  
Faculté des Sciences Juridiques Économiques et Sociales-Settat  
Université Hassan 1<sup>er</sup> Settat  
Laboratoire de Recherche en Économie et Gestion Management des Affaires  
Maroc  
**Louzarmehdi@gmail.com**

**Date de soumission** : 07/07/2020

**Date d'acceptation** : 19/08/2020

**Pour citer cet article** :

LAKIR R. & LOUZAR E. (2020). «Les Obligations du fréteur et de l'affréteur dans le contrat d'affrètement au voyage en droit maritime marocain», Revue Internationale du Chercheur « Volume 1 : Numéro 3 » pp : 220 - 232



## Résumé

Le contrat d'affrètement au voyage représente un titre présentatif des obligations entre fréteur et affréteur. Il est régi par des règles qui se reposent sur un principe de la libéralisation contractuelle, permettant aux deux parties qui sont le fréteur et l'affréteur de négocier les conditions du contrat à travers une charte-partie.

Aujourd'hui, Le Maroc se trouve dans une confusion entre le transport maritime et l'affrètement au voyage dans la mesure où la législation marocaine actuelle est relativement incapable de régir la relation entre le fréteur et l'affréteur dans un cadre contractuel d'affrètement au voyage.

À travers cet article, nous allons essayer de décrire la différence entre le contrat du transport maritime et le contrat d'affrètement au voyage, tout en apportant des propositions en tenant compte de la situation économique et de l'évolution technologique dans le domaine du commerce maritime pour développer et reconstituer une flotte marchande marocaine par le biais de l'affrètement.

**Mots clés :** Contrat d'affrètement au voyage; fréteur; affréteur ; charte-partie; transport maritime.

## Abstract

The voyage charter contract is a bilateral contract reports obligational between freighter and charterer. It is governed by rules based on a principle of contractual liberalisation, allowing the two parties who are the shipper and the charterer to negotiate the terms of the contract through a charter party.

Today, Morocco finds itself in a confusion between shipping and chartering for travel in the mess where current Moroccan legislation is relatively unable to govern the relationship between the freighter and the charterer in a contractual framework of chartering to travel.

Through this article, we will try to describe the difference between the maritime transport contract and the charter contract for travel, while making proposals taking into account the economic situation and technological developments in the field of maritime trade to develop and replenish a Moroccan merchant fleet through chartering.

**Keywords :** Voyage charter contract; freighter; charterer; charter-party; shipping.



## Introduction

Le transport maritime au Maroc a connu à partir de 2007 un processus de libéralisation (MEZENE. M, 2016). C'est à partir de ce moment et aussi en raison d'autres aspects comme l'actuelle situation de l'insuffisance quantitative et qualitative de la flotte marchande de notre pays dans la mesure où les entreprises marocaines recourent à l'affrètement au voyage pour le transport de leur marchandise en vrac (liquide ou solide), en donnant le plein droit à leurs fournisseurs ou leurs importateurs étrangers de conclure pour eux les contrats de vente, de transport et d'assurance. Et cela à défaut d'une bonne compréhension du dahir de 1962 qui donne aussi le pouvoir aux entreprises marocaines d'affréter au voyage dans un cadre libéral. Ainsi, l'affrètement représente un vecteur primordial pour la balance des paiements de notre pays dans le cas où le Maroc fait appel aux armateurs étrangers. Puisque bien évidemment il ne dispose pas de navires. Et cela bénéficie en conséquence le fournisseur ou importateur étranger auquel il donne le pouvoir de gérer pour lui un contrat de vente maritime. Ce qui nous amène tout naturellement de constater que ces transactions internationales sont unilatérales, et elles sont favorables pour l'industrie maritime étrangère qui comporte leurs armateurs, leurs assureurs, le coût de la cargaison,... Ainsi, que la contre partie est payée en devises fortes par le Maroc.

Dans ce sens, il serait opportun d'attirer l'attention sur les possibilités pour notre pays de constituer une flotte marchande par le biais de l'affrètement au voyage pour développer et reconstituer nos propres navires.

L'étude de ce sujet va nous permettre de donner quelques suggestions pour, au moins, relever un défi : le retour du Maroc maritime à l'âge d'or qu'il a connu dans son histoire, avant ce monde civilisé actuel. Dans ce sens, les axes de cet article s'articulent autour de deux questions principales : **Où se trouve la confusion entre le contrat du transport maritime et du contrat d'affrètement au voyage ? et Quelles sont les propositions possibles pour développer et reconstituer une flotte marchande marocaine par le biais de l'affrètement ?**

Dans cet article, la méthodologie qualitative descriptive semble la plus appropriée, tout en présentant en premier lieu le contexte général du contrat d'affrètement (1), puis en deuxième



lieu, nous présenterons le régime juridique de l'affrètement au voyage, en mettant l'accent sur les obligations du fréteur et de l'affréteur ? (2), puis enfin nous présenterons les propositions et recommandations pour développer et reconstituer une flotte marchande marocaine par le biais de l'affrètement au voyage (3).

## **1. Contexte général du contrat du transport maritime et contrat d'affrètement**

Le contrat d'affrètement au voyage est un ensemble des règles régissant la relation entre le fréteur et l'affréteur dans un cadre contractuel relatif à un principe de libre négociation des différentes conditions qui se trouvent dans la charte-partie. La problématique qui se pose au Maroc porte essentiellement sur une confusion entre le contrat du transport maritime et du contrat d'affrètement au voyage.

### **1.1 Contrat du transport maritime**

Selon l'article 206 du code de commerce maritime, le transport maritime de marchandises est régi par le connaissement qui est établi par l'armateur du navire ou son agent généralement en quatre exemplaires. Ces exemplaires sont émis et donnés respectivement à l'armateur, le capitaine du navire, l'importateur et l'exportateur.

La convention des Nations Unies pour l'unification des règles du connaissement a permis aux transporteurs de mettre en place un document plus ou moins unique. Appelé également B/L, "Bill of lading", le connaissement doit fournir des informations précises sur la marchandise (poids, volume, nature...).

Selon le cas, ce document peut prendre plusieurs formes. Le connaissement nominatif par exemple est libellé au nom du destinataire. Il ne peut donc être négociable. Il existe aussi le connaissement "à ordre de" qui est un document transmissible par endossement. Quant au connaissement au porteur, sa transmission s'effectue par simple remise. Pour sa part, le connaissement "On board" atteste que la marchandise a été mise effectivement à bord du navire<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Article 206 du code de commerce maritime au Maroc



Le transporteur maritime a la possibilité d'émettre dans le connaissement des réserves. Ceci dans le cas où il soupçonne avoir reçu une marchandise non conforme à ce qui a été déclaré ou une marchandise endommagée. Dans tous les cas les réserves doivent être motivées.

Dans le cas d'absence de réserves dans le connaissement, le transporteur devient responsable de tout dommage portant sur la marchandise. Il y a donc une présomption de responsabilité simple du transporteur maritime à l'égard du chargeur. Autrement dit, le transporteur est responsable du dommage jusqu'à preuve du contraire.

Concernant le coût du fret, les transporteurs établissent leur facture en fonction de la planche<sup>2</sup>. La cadence<sup>3</sup> varie en fonction de l'équipement des ports. Un navire coûte au transporteur une somme d'argent fixe par jour. C'est le "Daily Cost" ou cours journalier d'armement. Ce coût est constitué par l'amortissement du navire, les frais financiers, salaires des marins, fuel, frais de nourriture de l'équipage...

Cette définition vise à expliquer ce contrat selon un caractère tripartite comme ci-après :

- ❖ Selon l'alinéa 1 de l'article 1<sup>er</sup> des règles de Hambourg et celles de Rotterdam<sup>4</sup>, le transporteur est défini comme étant une personne avec qui le chargeur établit un contrat de transport maritime. Dans ce cadre, le transporteur peut être armateur propriétaire du navire ou armateur exploitant du navire. Donc, l'identité du transporteur dans ce cas est difficile à déterminer.
- ❖ Selon le code de commerce maritime, le chargeur est défini en tant qu'un expéditeur avec qui un contrat du transport maritime est conclu avec un transporteur.
- ❖ Le destinataire est défini en tant qu'une personne habilitée à prendre livraison des marchandises au pays de destination.

---

<sup>2</sup> Il s'agit de la durée de transport y compris le temps nécessaire pour le chargement et le déchargement.

<sup>3</sup> temps de travail nécessaire pour charger ou décharger une tonne de marchandises.

<sup>4</sup> Le transporteur désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.



Ces définitions visent à expliquer les différents intervenants dans le contrat du transport maritime sur la base du connaissement qui se définit comme un contrat de propriété de marchandises comportant des articles à respecter par chacun de ces parties du transport international maritime.

## 1.2 Contrat d'affrètement au voyage

Selon l'article 206 du code de commerce maritime, le contrat d'affrètement au voyage est régi par la loi du pavillon du navire entre les parties qui sont l'affréteur et le fréteur dans lesquelles ce dernier s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affréteur en contre partie d'une rémunération tout en respectant les conditions et les effets de l'affrètement qui sont définis au préalable dans le contrat à savoir que le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret tout en assurant la disponibilité du navire au profit de l'affréteur moyennant une rémunération.

Selon l'article 207 du code de commerce maritime, le contrat d'affrètement au voyage se matérialise par un connaissement ou une charte-partie indiquant toutes les informations relatives à la cargaison et au navire soit en cas d'affrètement total, soit en cas d'affrètement partiel. Ainsi, le contrat d'affrètement peut être résilié en plein droit sans indemnité de part ni d'autre (article 255). Cela nous amène tout naturellement à distinguer entre les deux types de contrats en matière de leur objet, en disant que le contrat d'affrètement porte sur le contenant alors que le contrat de transport porte sur le contenu (REMOND-GOUILLOUD, 1993).

Classiquement (P. DELEBECQUE, p.445) on distingue trois types de contrats d'affrètement:

- ❖ Affrètement à temps (time charter) : C'est un contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, équipé et doté d'un équipage complet pour un temps défini par la charte-partie moyennant une contre partie sous forme d'un fret. Dans ce sens, l'affréteur assure la gestion commerciale alors que le fréteur assure la gestion nautique.



- ❖ Affrètement coque-nue (bareboat charter) : C'est un contrat par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire ni armé, ni équipé moyennant en contre partie d'un fret. Dans ce sens, l'affréteur assure la gestion nautique et commerciale tandis que le fréteur reste responsable des dommages subis par la marchandise du fait d'un défaut initial de navigabilité.
- ❖ Affrètement au voyage (voyage charter) : C'est un contrat par lequel le fréteur s'engage de mettre un navire à la disposition d'un affréteur en contre partie d'une rémunération tout en assurant la gestion nautique et commerciale<sup>5</sup>.

Cela amène à constater que l'affrètement au voyage est une mise à disposition de matériel régi par un contrat de location de navire. Par contre le transport maritime est une prestation de service régi par le connaissement qui est également considéré comme un contrat de propriété. Dans ce cas, le transporteur s'oblige à déplacer par mer une marchandise donnée.

Dans ce cadre, la différence qui existe entre ces contrats se porte sur la notion de gestion nautique et gestion commerciale<sup>6</sup>, qui déterminent la formule contractuelle de l'affrètement dans la mesure où 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 nautique et la gestion commerciale est détenue par l'affréteur.

Il faut souligner que le contrat d'affrètement se base sur un principe de la liberté contractuelle entre le fréteur et l'affréteur. Et s'il s'agit d'un contentieux, les parties préfèrent recourir à l'arbitrage maritime plutôt qu'à une juridiction étatique.

Notre article porte essentiellement sur l'affrètement au voyage qui prend la forme la plus fréquente et la plus onéreuse dans la mesure où l'affréteur n'a pas à se soucier de résoudre les problèmes de gestion du navire puisque c'est le fréteur qui s'en charge, et cela bien sûr se paye, ce qui amène à créer une source de contentieux des charte-partie au voyage à savoir la clause de surestaries.

---

<sup>5</sup> La différence qui existe entre l'affrètement au voyage et le contrat de transport maritime, c'est que le premier est une mise à disposition de matériel et le second une prestation de service

<sup>6</sup> Ces notions ont été dégagées par la jurisprudence française au 19<sup>ème</sup> s.



## 2. Obligations du fréteur et de l'affréteur dans le contrat d'affrètement au voyage

Dans le contrat d'affrètement au voyage, l'affréteur s'engage d'effectuer les opérations de chargement et de déchargement des marchandises dans les délais alloués par la charte-partie<sup>7</sup>. Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un autre pour le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent être décomptés séparément<sup>8</sup>.

Dans ce sens, le temps représente un facteur déterminant qui oblige les parties à respecter la durée de chargement et de déchargement. Et en cas de non respect du temps ou lorsqu'il s'agit un dépassement du temps, l'affréteur devrait payer un supplément.

Le temps alloué à l'affréteur pour effectuer les opérations de chargement et de déchargement des marchandises s'appellent les « staries » ou « jours de planche »<sup>9</sup>. On ne sait jamais s'il y'aura un dépassement du temps, le navire se trouve en surestaries. Dans ce sens, le fréteur peut accorder une prime de célérité appelée « dispatch money » pour inciter l'affréteur à procéder rapidement aux opérations de chargement et de déchargement.

### 2.1 Le point de départ des staries « notice of readiness »

En réalité, les staries ne peuvent commencer à courir que lorsque le navire est prêt à charger ou à décharger la marchandise convenue, tout en délivrant un avis de prêt à charger ou à décharger qu'on appelle « notice of readiness » qui est envoyé par le capitaine.

La délivrance de la dite notice est très importante car elle représente un instrument juridique nécessaire pour se défendre dans le cadre des contentieux en cas de dépassement du temps alloué par la charte-partie.

Mais, il faut souligner que les jours de planche ne commencent à courir qu'à partir du moment où le navire se trouve effectivement à quai. Dans ce stade, l'armateur délivre la

---

<sup>7</sup> Article 232-1 du projet de code maritime marocain

<sup>8</sup> Article 232-25 du projet de code maritime marocain

<sup>9</sup> Jours de planche : un délai pendant lequel la planche est établie entre le bord et le quai pour permettre aux dockers de passer.





notice de prêt à charger, et par principe le capitaine n'assume pas les frais d'attente au port prévu»<sup>10</sup>.

Par contre, la chambre arbitrale maritime de Paris en interprétant la charte «SYNACOMEX» en a décidé autrement en prévoyant que le délai des staries ne peut courir, à défaut de notice, que du moment où le chargement effectif a pu commencer au port prévu par la convention (E. Pontavice, 1970). On peut noter que les points qui ne sont pas encore réglés par les chartes-parties restent soumis à l'usage des lieux où se déroulent les opérations concernées. Le temps accordé à l'affréteur pour effectuer ces opérations, s'il est dépassé sans doute, donne lieu au paiement des surestaries.

### **3.1 Expiration du délai de planche, le navire est en surestaries (demurrage).**

En principe les surestaries sont des pénalités qui visent à sanctionner l'affréteur défaillant qui n'a pas bien exploité le temps alloué dans la charte partie. Ils sont dû lorsqu'il s'agit d'un dépassement des jours planches.

Selon le professeur M. Rémond-Gouilloud, les surestaries sont des pénalités qui représentent un incident de l'exécution du contrat qui doivent être payées en supplément du fret.

Selon l'article 241 du code de commerce maritime marocain, les dispositions applicables au fret s'entendent de plein droit aux surestaries<sup>11</sup>. En cas de dépassement l'article 233 du même code stipule que : « en cas de dépassement des jours planches (staries), l'affréteur doit payer des surestaries, considérées comme un supplément de fret ». Ainsi les surestaries sont réglées de la même manière que le fret. Elles « sont un élément de l'économie du contrat comme l'est le fret » (R. RODIER, p. 290). Elles courent de plein droit sans qu'une mise en demeure ne soit nécessaire. C'est pour cette raison que le frèteur préfère toujours que les opérations d'emportage et de dépotage soient effectués dans les plus brefs délais, ce qui lui permet

<sup>10</sup> Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Sentence du 13/08/1969, Bull.ch, n°20 oct.1969

<sup>11</sup> Cette même position est adoptée par le législateur tunisien dans l'Art 199 du code de Commerce Maritime Tunisien en précisant que : « les dispositions applicables au fret, notamment, les privilèges et prescription, s'étendent de plein droit aux surestaries »



d'accorder à l'affréteur une prime de célérité, qu'on appelle (Dispatch money)<sup>12</sup> pour lui motiver d'accélérer les opérations d'emportage et de dépotage. Car, le temps est toujours court contre le fréteur pour éviter tout dépassement des jours planches (Staries). Et cela se trouve ainsi dans la clause 7 de la charte « SYNACOMEX », et la clause 11 de la charte « GRAINVOY » déclarant que le fréteur doit payer à l'affréteur/chargeur ou destinataire une prime de célérité (dispatch money) pour le temps gagné au port de chargement et de déchargement<sup>13</sup>.

### Conclusion et perspectives

Les staries et surestaries restent à ce jour un sujet de débat d'actualité qui fait 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/affréteurs.

Actuellement au Maroc 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 marocains aboutissant au même résultat à savoir la saignée de devises fortes au profit d'armateurs étrangers propriétaires de conteneurs qui 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. Et le grand problème se pose lors qu'il accepte avec confirmation de prendre en charges les clauses de la charte-partie, essentiellement l'arbitrage à l'étranger pour tout conflit précisément à Londres. Même la personne tierce marocaine qui se trouve au contrat est broyée par ces pratiques, alors que les clauses qu'elle ignore ne lui sont pas juridiquement opposables. Ce

---

<sup>12</sup> Dispatch money qui se définit comme une prime payée par l'armateur pour tout temps gagné dans les opérations d'embarquement ou de débarquement.

<sup>13</sup> La clause 7 de la charte « SYNACOMEX » et la clause 11 de la charte « GRAINVOY »



qui nous amène tout naturellement à sensibiliser les opérateurs économiques marocains de l'importance du principe de la liberté de négociation contractuelle tout en proposant la construction d'une flotte nationale sous pavillon permettant de réduire la balance de paiement, et assurer la compétitivité de la logistique maritime dans la chaîne de valeur mondiale, ainsi de proposer des réformes pour la mise à niveau des conditions de sécurité et de sûreté de la flotte nationale.

Il faut aussi souligner que actuellement, la facture des services maritimes atteint des niveaux importants, le déficit de 15 Md DHM (1,3 Md€) représente 45% de la facture énergétique. Donc la construction d'une flotte des navires made in Morocco est nécessaire pour la compétitivité de la chaîne logistique maritime de notre pays par rapport à d'autres concurrents internationaux par le biais de l'affrètement au voyage.

Signalons, enfin, que le Maroc dispose d'officiers marocains de la marine marchande hautement qualifiés qu'il forme pour d'autres armements étrangers, ce qui nous amène à constater qu'il y a un potentiel qu'il faut le mobiliser à travers une feuille de route politique pour inciter à l'investissement.



## BIBLIOGRAPHIE :

### Ouvrage :

- AZEBAZE, S « Les nouvelles techniques d'affrètement imaginées par les acteurs du monde maritime », p.146-157.
- Delebecque, P. (2014). « Droit maritime », Édition Dalloz, p. 445 Communication présentée lors de la Journée RIPERT 2011, Association française de droit maritime.
- MEZENE, M. (2016). « Le transport maritime au Maroc : Le fond et la forme ». Revue internationale des sciences de gestion, p.148-169.
- Martine, R.G. (1993). « Droit maritime ». Paris, Editions A. Pedone.
- Pontavice, E & Cordier, P. (1970). « Transport et affrètement maritimes ». Paris, Delmas, 2<sup>ème</sup> Edition.
- Pontavice, E. (1970). « Droit et pratique des transports maritimes et affrètements » Paris, Delmas, 2<sup>ème</sup> Edition.
- RODIER, R (1976). « Traité général de droit maritime, les contrats de transport de marchandises : affrètement et transport », Tome II, Édition Dalloz 1976.

### Jurisprudences :

- Cour de Bordeaux, 28/05/1968, DMF, 1969.
- Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Sentence du 08/07/1968, DMF, 1969.
- Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Sentence n° 12 du 01/03/1969, Bull.Ch, juillet 1969.
- Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Sentence du 13/08/1969, Bull.ch, n°20 oct.1969. - Chambre Arbitrale Maritime de Paris la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Sentence du 05/05/1986, DMF, 1986.
- Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 15 oct.2002, sentence n°1067, DMF, 2003.



**Textes de lois :**

- Dahir formant code de commerce maritime de 1919 (DCCM).
- loi 46-12 modifiant et complétant le dahir du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime (projet de réforme)
- Code des obligations et contrat de 12 septembre 1913.
- La loi Française de 18 juin 1966
- Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (convention de Hambourg)
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979 (Convention de Bruxelles de 1924)
- Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Convention de Rotterdam).