



GESTION, ARMEMENT, AFFRETEMENT

Le commerce du transport maritime se passe essentiellement en langue anglaise et le vocabulaire est des plus précis. En français, les termes utilisés peuvent occasionner une certaine confusion, mais essayons d'y voir un peu plus clair :

A la base et en principe **l'armateur** est défini comme celui qui exploite le navire, qu'il en soit propriétaire ou non.

En Suisse, les articles 18 et suivants de la loi sur la navigation maritime stipulent que les entreprises individuelles, les sociétés commerciales et les sociétés coopératives (entreprises) inscrites en Suisse dans le registre du commerce et dont le siège et le centre réel de leurs activités se trouvent en Suisse peuvent faire enregistrer à leur nom leurs navires dans le registre des navires suisses pour autant qu'elles répondent aux conditions prévues.

Dans son article 45, cette même loi stipule la définition de l'armateur :
Est armateur la personne qui, soit à titre de propriétaire ou d'usufruitier, soit à titre de locataire, tient le navire en sa possession et contrôle son exploitation.
L'armateur arme, équipe et approvisionne le navire.
Il nomme et révoque le capitaine.

L'article 46 traite quant à lui du statut spécifique de l'armateur suisse :
Même s'il n'est pas propriétaire du navire, l'armateur d'un bâtiment suisse doit remplir aussi bien les conditions auxquelles le propriétaire est soumis en vertu des articles 18 à 23 que celles du Conseil fédéral relatives à l'origine des capitaux investis dans l'entreprise.

Voilà qui peut sembler bien compliqué et peut être qu'un peu de terminologie serait utile pour essayer de s'y retrouver.

Le fréteur (en anglais carrier) est celui qui, moyennant un prix appelé fret, s'engage à mettre à la disposition d'une autre personne, **l'affréteur**, tout ou partie d'un navire, en vue de le faire naviguer.

Le fréteur est ainsi celui qui donne un navire en location.

Selon le fameux « Gruss de Marine », le fréteur est tenu de :

- 1/ mettre le navire affrété à la disposition de l'affréteur
- 2/ tenir ledit navire en bon état de navigabilité
- 3/ recevoir les marchandises à bord et les arrimer convenablement
- 4/ délivrer un connaissement
- 5/ transporter les marchandises dans les délais fixés et leur donner les soins nécessaires à leur conservation
- 6/ délivrer les marchandises à qui de droit et répondre des retards et avaries survenues auxdites marchandises.

L'affréteur (disponent owner, freighter ou charterer en anglais) est une personne ou une société qui prend un navire en location pour un temps déterminé (affrètement à temps ou time charter), ou pour un voyage particulier (affrètement au voyage ou

voyage charter), voire l'affrètement coque nue (bareboat charter) lorsque le navire est loué sans équipage.

Toujours selon le « Gruss de Marine », l'affréteur est tenu de :

1/ payer le fret stipulé dans la charte-partie ou le connaissement ainsi que certains accessoires de fret souvent convenus.

2/ opérer le chargement ou le déchargement dans les délais fixés ou selon l'usage.

Le contrat d'affrètement est conclu entre le fréteur et l'affréteur. Il est constaté par une charte-partie (charter-party en anglais) qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire.

Affréter, c'est prendre un navire en location.

L'armateur arme et équipe le navire et s'occupe de tout ce qui est nécessaire pour une expédition maritime. L'armateur peut être propriétaire ou simplement affréteur.

Le chargeur (en anglais freighter ou shipper) est le propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'une partie de cette dernière.

Aujourd'hui, les navires sont souvent affrétés en cascade. Un propriétaire, généralement une société financière, loue un navire « coque nue » à une société de gestion. Cette dernière équipe le navire et devient ainsi armateur. Lorsqu'il affrète « à temps » à un autre affréteur, il devient à son tour fréteur dans ce contrat ! En dernier lieu, le sous-affréteur « à temps » devient fréteur lorsqu'il affrète « au voyage ».

Pour faciliter la compréhension des textes relatifs à « l'historique des navires », il a été utilisé le plus souvent dans les pages en français le mot « **gestion** », plus global.

P.-A. Reymond

29-11-2018

