



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/22/3
5 mai 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

CONTRATS INTERVENANT DANS LE TRANSPORT DE LA CARGAISON PAR MER

Document d'information

Soumis par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)

Résumé:	Ce document vise à mieux informer les délégués sur la manière dont le commerce international des hydrocarbures est structuré.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à prendre note des renseignements figurant dans le présent document.

1 Introduction

Il existe différents types de contrats intervenant dans la circulation de la cargaison par mer d'un pays exportateur à un pays importateur. Le présent document vise à décrire brièvement les différents types de contrats afin de mieux informer les délégués sur la façon dont le commerce international des hydrocarbures est structuré.

2 Contrat de vente de la cargaison

- 2.1 Les deux types les plus courants de contrats de vente internationaux sont les contrats franco à bord (F.O.B) et les contrats coût, assurance et fret (C.A.F).

F.O.B

- 2.2 Selon le contrat franco à bord, F.O.B, l'acheteur paie et organise le transport, et le vendeur effectue le chargement des marchandises à bord du navire désigné par l'acheteur. Il est probable que l'acheteur soit donc l'affréteur du navire. S'agissant de la propriété de la cargaison, le risque et généralement le droit à la cargaison sont transférés du vendeur à l'acheteur au port de chargement (habituellement quand la marchandise passe le bastingage du navire).

C.A.F

- 2.3 En revanche, selon le contrat coût, assurance, fret, C.A.F., le vendeur est tenu de payer et d'organiser le transport et de souscrire une assurance. Dans ce cas il est probable que le vendeur soit l'affrèteur du navire. Ce contrat prévoit que le risque et généralement le droit à la cargaison sont transférés également du vendeur à l'acheteur au port de chargement (habituellement quand la marchandise franchit le bastingage du navire).

R.N.D

- 2.4 Comme les contrats F.O.B. et C.A.F., le contrat R.N.D ou 'rendu non déchargé' est relativement fréquent. Selon le contrat R.N.D., le vendeur est obligé de payer et d'organiser le transport. Il est donc probable que le vendeur soit l'affrèteur. Dans ce cas, le risque et le droit à la cargaison sont transmis au port de déchargement (quand la cargaison franchit le bastingage du navire).
- 2.5 Il conviendrait de noter que dans le cadre du commerce international d'hydrocarbures, il arrive souvent qu'une marchandise change de mains, jusqu'à cent fois. Le contrat initial de vente expose les obligations entre acheteur et vendeur, définissant la partie tenue d'établir et de payer montant du coût du transport par mer. Il est probable que, soit l'acheteur initial, soit le vendeur initial, affrètera le navire. Dans les contrats de vente ultérieurs, il y aura les mêmes obligations théoriques entre acheteur et vendeur, s'agissant d'établir et de payer le montant du coût du transport maritime mais, dans la pratique, il est peu vraisemblable qu'ils aient un contact direct avec le navire ou une quelconque influence quant au choix du navire.

3 Contrat d'utilisation du navire

- 3.1 Invariablement, une charte-partie est utilisée comme contrat d'utilisation du navire. Il y a différentes formes de chartes-parties.

Charte-partie coque-nue

- 3.2 Il s'agit d'un contrat qui s'étend généralement sur de nombreuses années, et selon lequel l'affrèteur contrôle, arme et utilise le navire à sa guise. Il est souvent considéré comme un propriétaire immatriculé et il contrôle en effet globalement l'exploitation du navire.

Charte-partie à temps

- 3.3 En vertu d'une charte-partie à temps, l'affrèteur signe un contrat pour utiliser le navire durant une période déterminée au cours de laquelle il paie une charge journalière de location. Le propriétaire du navire demeure responsable du contrôle, de l'armement et de l'exploitation du navire sur une base journalière. L'affrèteur à temps a simplement le droit de donner des instructions sur le voyage du navire; il n'a aucun contrôle sur l'exploitation du navire.

Charte-partie au voyage

- 3.4 Enfin, la charte-partie au voyage prévoit que l'affrèteur signe un contrat pour utiliser le navire dans le cadre d'un voyage ou de voyages déterminés. Il doit à ce titre payer le fret sous forme d'un montant forfaitaire. Comme par rapport à l'affrèteur à temps, le propriétaire du navire demeure responsable du contrôle, de l'armement et de l'exploitation du navire sur une base journalière. L'affrèteur au voyage n'a aucun contrôle sur l'exploitation du navire.

4 Contrat de transport des marchandises par mer

- 4.1 Le contrat de transport des marchandises par mer est conclu initialement entre le chargeur et le transporteur et est généralement établi dans les termes définis dans un connaissement. Le

transporteur peut être le propriétaire immatriculé du navire mais est souvent l'affréteur coque nue du navire (parfois désigné comme propriétaire coque nue ou propriétaire affréteur à temps).

- 4.2 Le chargeur est souvent l'acheteur ou le vendeur initial de la cargaison (selon le contrat de vente décrit plus haut) ou bien il peut être un agent de l'acheteur ou du vendeur initial. La cargaison étant achetée et vendue par le biais d'une série de contrats de vente, chaque contrat prévoit que le vendeur doit présenter à l'acheteur un connaissement comme condition de paiement de la cargaison. Ainsi, le connaissement fournit la preuve que la cargaison a été chargée ou embarquée sur un navire dénommé d'un port de chargement désigné à un port de déchargement désigné. C'est aussi une preuve de l'état de la cargaison.

5 Parties désignées dans un connaissement

- 5.1 Les trois parties habituellement désignées dans un connaissement sont l'expéditeur, le destinataire et la personne à notifier à l'arrivée du navire.
- 5.2 L'expéditeur est souvent l'acheteur ou le vendeur initial de la cargaison (ou l'agent de l'acheteur ou du vendeur) et est souvent la partie qui prépare le connaissement que le capitaine ou l'agent du transporteur doit signer.
- 5.3 Le destinataire est la partie à laquelle le propriétaire du navire est tenu par contrat de livrer la marchandise. La nature de la transaction de base de la vente détermine ce qui est inscrit dans la case 'destinataire'. Il peut s'agir du nom du destinataire ou de la mention 'à l'ordre de' avec ou sans le nom du destinataire ou tout simplement elle ne comporte aucune mention. Ce qui est inscrit à cet endroit aura une incidence sur la transmissibilité du connaissement et, avec elle, sur le contrôle sur la livraison des marchandises. La partie désignée comme étant le destinataire n'est pas nécessairement le propriétaire de la cargaison à un moment donné. Il est également fréquent que le destinataire soit une banque.
- 5.4 L'adresse à notifier est l'adresse (et généralement le nom) de la personne à laquelle l'expéditeur demande au propriétaire du navire/transporteur de faire savoir quand la cargaison arrive à destination. En général, la personne à notifier à l'arrivée du navire est le destinataire, un agent désigné pour recevoir les marchandises à l'arrivée, ou une banque.

6 Circulation du connaissement selon la chaîne de contrats de vente

- 6.1 Il conviendrait de noter que le détenteur légal du connaissement a des droits contre le transporteur en vertu du contrat de transport, et des obligations envers lui. Par exemple, en cas de pollution de la cargaison au cours du voyage, le détenteur légal du connaissement est en droit de poursuivre en justice le transporteur pour inexécution des clauses du contrat de transport.
- 6.2 En général, un contrat de vente stipule que le vendeur fournit l'original du connaissement à l'acheteur (ou à la banque de l'acheteur) comme condition de paiement. Lorsqu'il y a une chaîne de contrats, le connaissement est transféré selon la chaîne de l'acheteur initial à l'acheteur final. Lors du transfert par la chaîne de contrats, le connaissement est endossé en faveur du nouveau détenteur du connaissement. Un endos consiste habituellement en la signature de l'expéditeur au dos du connaissement et comporte la mention du nom de la personne à qui la marchandise devrait être livrée. Si 'à l'ordre de' figure après le nom, cette personne peut également endosser le connaissement en faveur des parties suivantes.
- 6.3 Lorsqu'un connaissement est transféré ou endossé, il doit l'être par le détenteur légal du connaissement au moment du transfert afin d'être valide. Lorsqu'il y a endossement, le nouveau détenteur légal du connaissement devient partie au contrat de transport avec le transporteur/propriétaire du navire, et a des droits contre le transporteur/propriétaire du navire et des obligations envers lui conformément aux conditions du connaissement.

- 6.4 Comme le marché international des hydrocarbures est un marché compétitif très fluctuant, où les cargaisons changent souvent de mains entre le chargement et le déchargement, des problèmes peuvent apparaître en ce qui concerne le transfert du connaissement. Cela est dû au fait que dans la plupart des cas, l'endossement ne 'suit pas' le contrat de vente, et est souvent en faveur de l'acheteur final de nombreux mois après le déchargement de la marchandise.
- 6.5 En théorie, le destinataire final ou réceptionnaire de la cargaison doit fournir l'original du connaissement au capitaine du navire avant que le capitaine soit obligé de décharger la cargaison. Dans la pratique cependant, en raison du délai de transmission du connaissement suivant la chaîne de contrats de vente, le connaissement n'est souvent pas disponible. Pour résoudre ce problème, la partie réceptionnaire de la cargaison verse généralement une indemnité au propriétaire de navire/transporteur au lieu de fournir l'original du connaissement pour que le déchargement de la cargaison ait lieu.
- 6.6 Le connaissement devrait indiquer le propriétaire de la cargaison mais, dans la pratique, à cause de la nature du commerce international des hydrocarbures, il est peu probable qu'il désigne véritablement le propriétaire de la cargaison lors d'un sinistre au cours d'un voyage. Il serait nécessaire d'examiner de près les contrats commerciaux de nombre de parties pour avoir des renseignements sur le propriétaire à ce moment là et, même dans ce cas, il est possible qu'il y ait des différends entre les parties concernant la personne qui avait droit à la cargaison lors du sinistre.
- 6.7 Il arrive également très souvent que certains contrats de vente de pétrole brut obligent le vendeur à fournir une autorisation de titre de paiement plutôt qu'un connaissement. Dans ce type de contrat, l'acheteur n'a pas droit au connaissement ou n'en devient pas partie.

7 Conclusions

Le descriptif ci-dessus des principaux contrats intervenant dans la circulation des marchandises en mer ne prétend pas être exhaustif. Cependant, il faudrait clairement comprendre que nombre des parties en cause n'auront que peu, voire pas du tout, de renseignements sur le navire, ses antécédents en matière de sécurité maritime, de sinistre, de saisie, sa conformité avec les réglementations internationales etc. En particulier, le vendeur, l'acheteur, le réceptionnaire ou le propriétaire de la cargaison peuvent, en fonction des circonstances, n'avoir aucun rapport direct avec le navire.
