

Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 Sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

**(JO du 11 janvier 1967
version consolidée au 18 novembre 1987)**

Affrètement du navire.

Article 1

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du titre 1er de la loi susvisée du 18 juin 1966 et celles du présent titre.

Article 2

L'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties. Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute .

Article 3

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 ; la vente par ordonnance de référé.

Article 4

Le délai de prescription des actions nées des contrats d'affrètement court :
Pour l'affrètement au voyage, depuis le débarquement complet de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage ;
Pour l'affrètement à temps et pour l'affrètement "coque nue", depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution ;
Pour le sous-affrètement, dans les conditions réglées ci-dessus selon que le sous-affrètement est au voyage ou à temps.

Affrètement au voyage.

Article 5

La charte-partie au voyage énonce :
1° Les éléments d'individualisation du navire ;
2° Les noms du fréteur et de l'affréteur ;
3° L'importance et la nature de la cargaison ;
4° Les lieux de chargement et de déchargement ;
5° Les temps prévus pour le chargement et le déchargement ;
6° Le taux du fret.

Article 6

Le fréteur s'oblige :
1° A présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie ;
2° A faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

Article 7

Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

Article 8

L'affréteur doit mettre à bord la quantité de marchandises énoncée par la charte-partie. A défaut, il paie néanmoins le fret prévu pour cette quantité.

Article 9

L'affréteur doit charger et décharger la marchandise. Il y procède dans les délais alloués par la charte-partie. Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un délai pour le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent être décomptés séparément.

Article 10

Le point de départ et la computation des jours de planche sont réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations et, à défaut, suivant les usages maritimes.

Article 11

En cas de dépassement des délais, l'affrèteur doit des surestaries qui sont considérées comme un supplément du fret.

Article 12

Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.

Article 13

L'affrèteur peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement. Il doit, en pareil cas, une indemnité correspondant au préjudice subi par le frèteur et au plus égale au montant du fret.

Article 14

S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard. Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure arrive pendant le voyage. L'affrèteur peut décharger la marchandise à ses frais et doit le fret entier.

Article 15

Dans le cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit obéir aux ordres donnés d'un commun accord par le frèteur et l'affrèteur ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il pourra décharger.

Article 16

En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route pour effet d'un événement non imputable au frèteur, l'affrèteur doit le fret de distance.

Article 17

En cours de route, l'affrèteur peut faire décharger la marchandise mais doit payer le fret entier stipulé pour le voyage ainsi que les frais entraînés par l'opération. Cette faculté n'existe que si le navire fait l'objet d'un seul affrètement.

Affrètement à temps.

Article 18

La charte-partie énonce :

- 1° Les éléments d'individualisation du navire ;
- 2° Les noms du frèteur et de l'affrèteur ;
- 3° Le taux du fret ;
- 4° La durée du contrat.

Article 19

Le frèteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

Article 20

Le frèteur conserve la gestion nautique du navire.

Article 21

La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur. Tous les frais inhérents à cette exploitation commerciale du navire sont à sa charge, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une qualité propre à assurer le bon fonctionnement des appareils.

Article 22

Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

Article 23

Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat .

Il est payable par mensualité et d'avance.

Il n'est pas acquis à tout événement.

Article 24

Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures.

Affrètement "coque nue".

Article 25

Le fréteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.

Article 26

Le fréteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.

Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.

Article 27

L'affréteur peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale.

Il a l'usage du matériel et des équipements du bord, à charge d'en restituer en fin de contrat la même quantité de la même qualité.

Article 28

Sont à la charge de l'affréteur l'entretien du navire et les réparations et remplacements autres que ceux visés à l'article 26.

L'affréteur recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes. Il supporte tous les frais d'exploitation. Il assure le navire.

Article 29

L'affréteur doit restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils.

Article 30

En cas de retard dans la restitution du navire, sauf preuve par le fréteur d'un préjudice plus élevé, l'affréteur doit une indemnité calculée pendant les quinze premiers jours sur le prix du loyer et postérieurement sur le double de ce prix.

Transport de marchandises.

Article 31

Le contrat est résolu si, par cas de force majeure, le départ du navire qui devait effectuer le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur et sans risque d'engager sa responsabilité pour le transporteur.

En ce cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.

Article 32

Si le même effet est produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur ou de son ayant droit.

Celui-ci a droit à des dommages-intérêts d'après le préjudice qu'il subit. Le montant ne peut en excéder le chiffre fixé en application de l'article 28 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Du connaissance.

Article 33

Le connaissement est délivré après réception des marchandises. Il porte les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer .

Article 34

La mention "Embarqué" apposée sur le connaissement fait foi du chargement de la marchandise à bord du navire.

Article 35

Entre autres, le connaissement doit indiquer :

- a) Les marques principales destinées à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé ; les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage ;
- b) Suivant les cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;
- c) L'état et le conditionnement apparents des marchandises.

Article 36

Modifié par Décret n°87-922 du 12 novembre 1987 art. 1 (JORF 18 novembre 1987).

Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur, ou la personne qui émet le connaissement en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou les marchandises qu'il a effectivement mises à bord dans le cas où un connaissement "embarqué" a été émis, ou si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler ces indications, ce dernier ou la personne qui émet le connaissement en son nom doit faire dans le connaissement une réserve précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisant. La preuve des dommages incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Article 37

Modifié par Décret n°87-922 du 12 novembre 1987 art. 2 (JORF 18 novembre 1987).

Chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour le capitaine. Les originaux sont signés par le transporteur ou son représentant. Les originaux sont datés. Le nombre des originaux émis est mentionné sur chaque exemplaire.

Exécution du contrat.

Article 38

Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise. Il doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement.

Article 39

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.

Article 40

En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.

Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption.

Article 41

Le chargeur doit le prix du transport ou fret.

En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise.

Article 42

Le montant du fret est établi par la convention des parties.

Article 43

Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et lieu, conformément à l'article 39 ci-dessus, paiera une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur, et au plus égale au montant du fret convenu .

Article 44

Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité ; le chargeur sera en outre responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement. Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison ; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

Article 45

Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.

Article 46

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations des articles 21 et 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et de l'article 38 ci-dessus.

Article 47

En cas de transbordement sur un autre navire en application de l'article 40 ci-dessus, les frais du transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption était due à des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Les mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas.

Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

Article 48

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret .

Article 49

Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant. Le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée ; c'est celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur ; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

Article 50

Modifié par Décret n°69-679 du 19 juin 1969 (JORF 22 juin 1969).

La remise du connaissement au transporteur ou à son représentant établit la livraison, sauf preuve contraire. Le connaissement une fois accompli, les autres originaux sont sans valeur.

Article 51

Le consignataire du navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié.

Article 52

Le consignataire de la cargaison représente le destinataire. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié.

La livraison des marchandises entre ses mains libère le transporteur de la même manière qu'elle le libère entre les mains du destinataire.

Article 53

A défaut de réclamation des marchandises ou en cas de contestation relative à la livraison ou au paiement du fret, le capitaine peut, par autorité de justice :

- a) En faire vendre pour le paiement de son fret, si mieux n'aime le destinataire fournir caution ;
- b) Faire ordonner le dépôt du surplus.

S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur.

Article 54

Les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.

Elles peuvent en outre être portées devant le tribunal du port de chargement ou devant le tribunal du port de déchargement, s'il est situé sur le territoire de la République française.

Article 55

Le délai de prescription des actions contre le chargeur ou le destinataire court du jour prévu pour la livraison.

Responsabilité du transporteur.

Article 56

Le demandeur doit établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation.

Article 57

Modifié par Décret n°87-922 du 12 novembre 1987 art. 3 (JORF 18 novembre 1987).

En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissance.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur prise en charge.

Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par les protocoles, signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 21 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'affecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état.

Article 58

Le délai de prescription des actions contre le transporteur ou le destinataire court à compter du jour où les marchandises furent remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles auraient dû être livrées.

Article 59

Les dispositions du présent titre s'appliquent :

1° Entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;

2° Dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissances émis en exécution d'une charte-partie.

Article 60

Le présent titre est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Transports de passagers.

Article 61

Sauf les articles 66 à 71 ci-dessous, les dispositions du présent titre sont impératives.

Du contrat de passage.

Article 62

Les dispositions qui suivent ne s'appliquent ni au transport bénévole ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Article 63

Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire ; date et lieu d'embarquement ; port de débarquement ; au besoin, escales prévues), le prix du transport, la classe et le numéro de la cabine, sauf dans le cas de l'article 62, alinéa 2, ci-dessus.

Article 64

Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

Article 65

Les dispositions de l'article 63 ne s'appliquent ni aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute, ni aux bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime.

Sur ceux-ci le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Article 66

Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix du passage.

Article 67

En cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résilié par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit. Le quart du prix du passage est alors dû au transporteur. Les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

Article 68

Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent dans la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette.

Article 69

Si le départ du navire n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre.

Le transporteur doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage s'il ne peut pas établir que l'événement ne lui est pas imputable.

Article 70

A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu.

Article 71

L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

Article 72

Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

Article 73

Les règles de l'article 54 s'appliquent aux actions nées du contrat de transport de passagers.

Le tribunal compétent aux termes de l'alinéa 2 de cet article est celui du port d'embarquement ou celui du port de débarquement lorsqu'il est situé sur le territoire de la République française.

De la responsabilité du transporteur.

Article 74

Le délai de prescription de l'action en responsabilité court du jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire. En cas de décès du passager postérieur au débarquement, le délai court du jour du décès, sans pouvoir excéder trois ans à compter du débarquement.

Des bagages.

Article 75

Le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme en matière de transport de marchandises.

Article 76

Le capitaine ne peut retenir les bagages de cabine dans son navire faute de paiement du prix du passage. Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix du passage.

Article 77

Le délai de prescription des actions nées à l'occasion des transports de bagages court à compter du débarquement des passagers ou du jour où il devait avoir lieu.

Des organisations de croisières maritimes.

Article 78

Le billet de croisière porte les mentions suivantes :

- 1° Le nom et le type du navire ;
- 2° Les nom et adresse de l'organisateur de croisières ;
- 3° Les nom et adresse du passager ou de son représentant ;
- 4° La classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris ;
- 5° Les ports de départ et de destination ;
- 6° Les dates prévues de départ et d'arrivée ;
- 7° Les escales prévues ;
- 8° Les services accessoires promis au passager.

Article 79

Chaque passager doit recevoir , outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre réunis en un carnet de croisière. Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

Entreprises de manutention.

Article 80

Les opérations visées à l'article 51 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes que l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à effectuer pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire sont notamment les suivantes :

- a) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer ainsi que leur garde jusqu'à leur embarquement ;
- b) La réception et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées ainsi que leur garde et leur délivrance.

Ces services supplémentaires sont dus s'ils sont convenus ou sont conformes aux usages du port.

Article 81

Si le transporteur est chargé par l'ayant droit et pour son compte de faire exécuter par un entrepreneur de manutention les opérations visées aux articles 50 et 51 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et 80 ci-dessus, il devra en aviser cet entrepreneur .

Article 82

Les dispositions du présent décret prendront effet trois mois après sa publication au Journal officiel de la République française.

Elles régiront les contrats conclus postérieurement à cette date.

Article 83

Le présent décret est applicable aux territoires d'outre-mer.