LA SPÉCIFICITÉ DES TERMES ET DES NOTIONS EN MATIÈRE DES TRANSPORTS MARITIMES

Cristina STANCIU, **Roberta ȚAPU**
Université de Craïova

Abstract

The peculiarity of this domain's terminology is, firstly, an effective consequence of the fact that maritime juridical regulation is mostly relying upon the juridical instrument of the international agreement. Secondly, it results from the fact that the due development of this type of transportation presents practical and technical distinctive features which "cry for" a common jargon, because, in most of cases, this type of transportation supposes a travel either through extra-territorial spaces or within the free sea.

Key words: *freight contract, discharging delay, bill of lading, freight, ship owner*

Résumé

La spécificité de la terminologie de ce domaine est, d'une part, un effet du fait que la réglementation juridique maritime en est une basée principalement sur la convention internationale et, d'autre part, elle est donnée par le fait que la spécificité pratique et technique du déroulement de ce genre de transport «réclame» un langage commun, parce que ce type de transport suppose le plus souvent le déplacement dans des espaces extraterritoriaux et dans la mer libre.

Mots-clés: *contrat d'affrètement, délai d'estaries, connaissement, fret, armateur*

Considérations générales sur les notions et la terminologie dans les transports maritimes

Le transport naval est apparu depuis l'Antiquité et a connu un développement plus rapide par rapport aux autres modalités de transport. Le développement considérable de Ce type de transport trouve son explication dans les avantages incontestables qu'il offre: la grande capacité de transport, les coûts réduits par rapport aux autres types de transport, l'efficience élevée par grandes distances, etc.

Le transport maritime s'est développé en concordance avec l'évolution des relations commerciales internationales et, en général, avec le développement économique international.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

Les transports navales[1] sont classifiés en: transports maritimes et transports internes. Les transports maritimes (sur les mers et océans) sont ceux qui réalisent la liaison entre la base de matières premières et la production et entre la production et la consommation, et les transports internes (sur les rivières, les fleuves et les canaux navigables) qui réalisent le transport des marchandises de masse, nécessaires aux agents économiques riverains à ces voies navigables, en participant, aussi, à la réalisation des transports en trafic combiné.

La navigation maritime assure environ 2/3 du total des échanges de marchandises en plan mondial et, dans l'économie roumaine, 80% du commerce extérieur forme l'objet du transport par mers et océans[2].

Lato sensu, par transport maritime on comprend tant les activités déployées par les sujets de droit privé, que par les États, toujours dans leur qualité de sujets de droit privé, parce que les rapports que les États établissent entre eux, en tant que titulaires de la souveraineté dans ce domaine, entrent dans la sphère du droit international public qui excède la sphère du droit des transports.

Stricto sensu, la sphère des transports maritimes se réduit à leur signification commerciale, à savoir à l'utilisation des navires maritimes dans des activités à caractère privé[3].

Un navire maritime[4] peut être exploité, en général, par les modalités suivantes: a) par le propriétaire du navire pour le transport des marchandises propres; b) par une autre personne que le propriétaire; c) par le propriétaire pour le transport des marchandises d'une autre personne.

Le cas où le propriétaire du navire transporte ses propres marchandises est une modalité d'exploitation du navire moins repandue[5] et présente intérêt du point de vue du droit du transport seulement au moment où le propriétaire du navire et, en même temps, de la charge, émet des connaissements et les négocie. Dans cette situation, le propriétaire du navire a aussi la qualité d'armateur.

Dans la situation où le navire est exploité par une autre personne que le propriétaire, il est cédé contre une somme d'argent à une autre personne qui aura la qualité d'armateur. Le navire peut être cédé, le cas échéant, avec ou sans armature. On se trouve, en fait, devant un affrètement de navire et

[1] Filip, Roditis, Filip, 1998, p. 340-342.
[2] Căpăţînă, Stancu, 2002, p. 276.
[3] Piperea, 2003, p. 157.
[4] Bibicescu, 1958, p. 33.
[5] Par exemple l'approvisionnement des plateformes industrielles avec le nécessaire pour le déroulement de leurs activités.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

l'affréteur pourra, à son tour, conclure des contrats d'exploitation du navire comme le propriétaire.

Dans le cas où le propriétaire du navire exécute le transport des marchandises d'une autre personne, le propriétaire du navire est également armateur et a aussi la qualité de transporteur.

Les grandes compagnies de transport naval organisent l'exploitation des navires commerciaux sur deux grandes catégories de transport: transport par navires de ligne et transport par navires *tramp*.

Les navires de lignes sont ceux qui effectuent des transports selon un itinéraire établi, à horaire fixe qui est porté à la connaissance publique, et qui se déplacent régulièrement et de permanence. Les marchandises transportées par les navires de ligne sont des marchandises générales, en petits lots, de règle, qui n'exigent pas l'affrètement d'un navire entier ou des transports en lots plus grands avec des marchandises sèches ou liquides. Les navires de ligne n'attendent pas leur tour à quai, ils ont priorité et bénéficient de frais de port moins élevés.

Le contrat de transport maritime régulier ne bénéficie pas, dans notre droit, d'une réglementation spéciale, en lui étant applicables les normes légales relatives au connaissement – document de base de certaines opérations de ce type – et les normes générales relatives au contrat de transport.

Si les opérations de ce type ont un élément d'extranéité, on leur applique la Convention des Nations Unies relative au transport des marchandises sur mer, connue sous le nom de Règles de Hambourg, de 1978[6].

À la différence des navires de ligne, les navires *tramp* sont des navires à caractère irrégulier, ils ne se réfèrent pas à une certaine zone géographique ou à des ports d'expédition et de destination connus d'avance, n'ont pas un itinéraire et un horaire précis. Les navires *tramp* traversent les mers à la recherche des marchandises et acceptent d'effectuer des transports considérés avantageux. En général, les navires *tramp* effectuent des courses pour satisfaire aux exigences de transport d'un seul affréteur qui dispose d'un grand lot de marchandises pour occuper l'espace de transport offert par un navire.

Les navires *tramp* effectuent des courses en base d'un contrat d'affrètement. Lorsque le contrat prévoit le transport d'une charge complète ou la mise à la disposition d'un navire dans ce but, le contrat d'affrètement est incorporé dans un document appelé *Charter-Party*. En règle générale, les navires *tramp* chargent des marchandises générales, en vrac, des matières

[6] La Roumanie l'a ratifiée par le Décret n° 343/1981.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

premières, etc.[7].

Les différences entre la navigation de ligne et celle *tramp* peuvent être analysées aussi de la perspective économique. Ainsi, il existe d'importantes différences en ce qui concerne le niveau de concentration et de centralisation du capital et le degré de monopole du transport, la navigation de ligne se caractérisant par un degré plus élevé de concentration et de centralisation du capital que la navigation *tramp*.

La navigation de ligne ne peut se réaliser dans n'importe quelle condition et par toute compagnie de navigation parce qu'elle suppose de grandes dépenses de capital liées à toute une série d'aspects, tels: la fourniture d'une flotte de navires modernes, le monopole des transports pour assurer les courses de ligne pour une certaine zone géographique, des dépenses significatives pour la construction des quais dans les ports ou pour la location des quais déjà existants des organes portuaires des zones géographiques respectives, la construction des dépôts par les compagnies de navigation, l'acquisition d'équipements modernes pour charger et décharger, etc.

Pourtant, la navigation *tramp* suppose des dépenses beaucoup moins importantes, en pouvant être pratiquée par toute compagnie de navigation qui dispose tout au moins d'un navire. Ainsi, les armateurs ne sont pas dans la situation d'investir de grosses sommes de capital dans le développement des ports, en n'étant pas liés à certains ports, et en n'étant pas obligés d'utiliser un grand nombre de travailleurs ou de relations coûteuses avec les agents portuaires, à cause des conditions différentes de travail par rapport à la navigation *tramp*[8].

[7] Filip, Roditis, L. Filip, 1998, p. 342.
[8] Budică, Bocean, Popescu, p. 201-206.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

La spécificité de la terminologie de ce domaine est, d'une part, l'effet du fait que la réglementation juridique maritime en est une basée principalement sur la convention internationale et, d'autre part, elle est donnée par le fait que la spécificité pratique et technique de réalisation de ce genre de transport, qui suppose le plus souvent le déplacement dans des espaces extraterritoriaux et dans la mer libre[9], «réclame» un langage commun.

Le contrat de transport maritime international

Selon la Convention de Hambourg de 1978, le contrat de transport maritime est l'acte juridique bilatéral par lequel le voiturier s'engage à déplacer par mer du port d'expédition au port de destination une charge déterminée, contre rémunération.

Autrement dit, le contrat de transport maritime de marchandises est la convention par laquelle une partie, le voiturier, s'oblige envers une autre partie, le chargeur, que contre une rémunération, appelée fret, il transporte une marchandise déterminée d'un port à un autre, par une route maritime établie entre les parties[10]. Donc, l'exécution des transports a lieu contre une rémunération appelée *fret*, notion spécifique au droit maritime. Tant dans les contrats à navires de ligne que dans les contrats d'affrètement, le fret est prévu par l'insertion de certaines clauses-type dans le contrat. Les quantums des frets diffèrent en fonction du rapport demande-offre et en fonction de la convention entre les parties.

Les parties à un contrat de transport sont: le voiturier et l'expéditeur (appelé chargeur).

Selon la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978, par *voiturier* on comprend toute personne par laquelle ou au nom de laquelle il est conclu avec un chargeur un contrat de transport de marchandises par mer.

Dans la même convention apparaît la notion de «voiturier effectif» qui

---

[9] La mer libre est la partie de la mer qui n'est comprise dans la zone économique exclusive de la mer, dans la mer territoriale des États, dans les eaux intérieures maritimes d'un État, ni dans les eaux de l'archipel d'un État, c'est-à-dire qu'elle est une zone qui n'est soumise à la souveraineté d'aucun État ou groupe d'États. La règle de base qui régit cet espace est celle de la liberté, à savoir un espace ouvert à tous les États, qu'ils soient riverains ou sans littoral. Le régime juridique de la mer libre est fondé sur plusieurs principes: le principe de la liberté de la mer (liberté de navigation, liberté de survol dans l'espace aérien d'au-dessus la mer libre, liberté de pêche, etc.), le principe de la prévention et de la répression de certaines infractions dans la mer libre, le droit de visite et de poursuite des navires dans la mer libre et le droit d'accès des États sans littoral à la mer. L'un des plus importants aspects du régime juridique de la mer libre est représenté par la loi du pavillon.

[10] Scurtu, 2003, p. 348-352.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

est défini comme étant toute personne à laquelle le voiturier a confié la réalisation partielle ou totale d'un transport de marchandises. Donc, en tant que voiturier, peut figurer le propriétaire du navire, aussi bien que son affréteur; donc, on va distinguer entre le voiturier au sens générique et le voiturier effectif. Seulement le voiturier au sens générique est partie dans le contrat originaire de transport, le voiturier effectif en agissant comme un sous-contractant du premier[11].

Par «chargeur», aux termes de la Convention sus rappelée, on comprend toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle il est conclu avec le voiturier un contrat de transport de marchandises par mer (autrement dit, il comprend toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au voiturier).

Le destinataire est une personne définie comme étant en droit de reprendre les marchandises au port de destination.

Le connaissement – *Bill of lading* – est une autre notion spécifique au domaine maritime et représente le document qui fait la preuve d'un contrat de transport par mer et de la reprise ou du chargement des marchandises par le voiturier, par lequel le voiturier s'oblige à livrer les marchandises à destination contre la présentation de ce document.[12]

Le connaissement est utilisé dans le trafique maritime depuis le XIV^{e} siècle, initialement ayant la fonction de simple preuve de réception de la charge au bord, signée par le commandant du navire, pour qu'ensuite devienne un titre représentatif de la marchandise transportée[13]. Le connaissement est délivré tant dans le cas du contrat de transport à navires de ligne, que dans le cas du contrat d'affrètement. Si la loi applicable au connaissement est la loi roumaine, le connaissement est soumis au Règles de Hambourg.

Le connaissement conventionnel – émis en base d'un contrat d'affrètement – est soumis à ces «règles» seulement si le détenteur du connaissement n'a également la qualité d'affréteur. Dans ce sens, l'art. 2 point 3 de la Convention de Hambourg dispose: «dans le cas où il est émis un connaissement comme suite à un contrat d'affrètement, les dispositions de la Convention s'appliquent à un pareil connaissement pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est l'affréteur».

---

[11] Piperea, *op. cit.*, p. 192.
[12] L'article 1 point 7 de la *Convention de Hambourg*, 1978.
[13] Căpățînă, Stancu, 2000, p. 402.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

Le connaissement est émis par le commandant du navire et ce document a deux fonctions importantes: il est un instrument de preuve et un titre représentatif de la marchandise qui est transportée.

Le connaissement ne doit pas être confondu avec le contrat de transport maritime. Pourtant, le connaissement fait la preuve de l'existence de ce contrat[14].

En ce qui concerne la fonction d'instrument de preuve, le connaissement atteste le chargement de la marchandise sur le navire et fait la preuve de la conclusion du contrat de transport. Tant que le connaissement est en possession du chargeur, les mentions y comprises font foi jusqu'à la preuve contraire. Cette preuve n'est pas admise par rapport aux tiers acquéreurs du connaissement. Si le connaissement accompagne un contrat d'affrètement préexistant, sa délivrance prouve le commencement de l'exécution du contrat d'affrètement. Si, premièrement, il n'a pas été fait un *charter-party* entre l'armateur et le chargeur, le connaissement tient lieu de contrat, parce qu'il formule synthétiquement les clauses du contrat de transport, en stipulant les droits et les obligations des parties[15].

Aussi, le connaissement est utile au commandant du navire parce qu'en fonction des mentions y inscrites, celui-ci prend les mesures nécessaires pendant le voyage ou encaisse les sommes dues pour le transport. C'est toujours le connaissement qui légitime le droit du destinataire d'exiger les marchandises à la destination et représente le principal acte justificatif par rapport aux autorités douanières[16].

Toutefois, le connaissement est *un titre de valeur*, la possession légitime du connaissement vaut propriété sur la marchandise transportée. Si le possesseur du connaissement transmet ce document, il transmet également la propriété de la marchandise mentionnée dans le connaissement; le possesseur du connaissement le donne en gage en vue de l'obtention des crédits, le créditeur devient créditeur gagiste de la marchandise.

Pendant le voyage, le commandant du navire est celui qui a la possession des marchandises qu'il détient pour celui qui lui présentera, à la destination, le connaissement, comme titre représentatif de la marchandise[17].

---

[14] En pratique, sur le verso du connaissement sont imprimées les clauses standard du contrat de transport, en base duquel le connaissement a été formulé.

[15] Scurtu, *op. cit.*, p. 354.

[16] Bibicescu, 1986, p. 87.

[17] Pendant le transport, on assiste à la disjonction de ces deux éléments de la possession: *corpus* et *animus*. Le commandant du navire exerce, pendant le voyage, l'élément matériel – *corpus*, l'*animus* n étant pas exercé par celui qui a acquis le connaissement par cession, endossement ou reprise.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

Le contrat d'affrètement. Relativement aux modalités d'exploitation et d'utilisation d'un navire commercial, comme l'on vient de préciser, il en existe plusieurs: le propriétaire du navire l'utilise pour le transport des marchandises propres ou le propriétaire du navire ne l'exploite pas lui-même et le donne en exploitation à une autre personne. Dans la deuxième situation, lorsque le propriétaire du navire cède son exploitation à une autre personne, en assurant, en même temps, tout le nécessaire pour la navigation contre une somme d'argent appelée fret, on est dans la situation de la conclusion d'un contrat d'affrètement.

Donc, le contrat d'affrètement est le contrat par lequel «l'armateur s'oblige à transporter les marchandises de l'affréteur ou de mettre à sa disposition un navire, totalement ou partiellement, pour le transport des marchandises par mer, contre une somme d'argent appelée fret, tarif ou loyer, en fonction du spécifique du contrat conclu entre les deux parties»[18]. La définition donnée englobe deux notions: celle de contrat d'affrètement et celle de contrat de transport par mer.

La définition antérieure est considérée plus large, raison pour laquelle la majorité de la doctrine opte pour une définition du contrat d'affrètement considérée *stricto sensu*[19]. Ainsi, le contrat d'affrètement est le contrat par lequel l'armateur s'engage que pour une certaine somme appelée fret mette à la disposition de l'affréteur un navire en bon état de navigabilité et le maintienne dans cet état jusqu'à l'expiration du contrat[20].

Les parties au contrat d'affrètement sont l'armateur (le fréteur) et l'affréteur.

L'armateur (*owner*), au sens de la loi, est «la personne qui arme le navire, désigne le commandant et choisit l'équipage, lui procure les équipements, le combustible et les provisions nécessaires et l'équipe avec tout le nécessaire pour la navigation et pour l'exploitation du navire et, éventuellement, l'exploite lui-même; il organise l'expédition maritime et répond de l'exécution du contrat d'affrètement, ainsi que de certaines fautes de l'affréteur, même si le vrai voiturier est une autre personne»[21]. La qualité d'armateur peut appartenir au propriétaire du navire ou au locataire ou à son affréteur.

Les conditions de validité pour la conclusion du contrat d'affrètement sont les mêmes que pour la conclusion de tout contrat: la capacité de contracter, le consentement valablement exprimé, l'objet et la cause

[18] Caraiani, Serescu, 1998, p. 252.
[19] Căpățînă, Stancu, *op. cit.*, p. 416.
[20] Rodière, 1967, p. 11-15.
[21] Bibicescu, *op. cit.*, p. 158.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

juridiques; il n'existe donc pas de dérogations au droit commun, bien que ce type de contrat présente de nombreuses particularités.

Le contrat d'affrètement oblige non seulement à ce qu'il y est expressément prévu, mais aussi à ce que l'équité, la tradition ou la loi imposent. C'est la raison pour laquelle dans ce domaine il existe une autre notion spécifique: la clause implicite du contrat d'affrètement.

Les clauses implicites du contrat d'affrètement sont les mêmes clauses qui, bien que non pas expressément prévues dans le contrat, sauf situation contraire, sont considérées comme étant courantes dans ce type de contrat. Celles-ci sont[22]: a) «le bon état de navigabilité du navire» – l'armateur a l'obligation de garantir le bon état de navigabilité du navire pendant toute la période du contrat d'affrètement; b) «que la déviation de la route ne soit pas injustifiée» – la déviation de la route ne doit intervenir qu'en cas de nécessité: pour éviter les dangers qui menacent la vie des personnes se trouvant au bord, pour essayer de sauver d'autres navires en danger, etc.; c) «le non empêchement du but économique, commercial» – l'armateur poursuit à gagner le fret, l'affréteur a, à son tour, un but précis: que la marchandise arrive en bon état et en temps utile pour être vendue; d) «le chargeur n'a pas le droit d'embarquer des marchandises dangereuses sans l'accord de l'armateur» – le chargeur a l'obligation de faire connaître à l'armateur ou au commandant du navire la nature dangereuse des marchandises chargées et e) «la diligence dans l'exécution du contrat de transport».

La spécificité du contrat d'affrètement par rapport au contrat de transport maritime. Le contrat d'affrètement et le contrat de transport maritime sont des entités juridiques distinctes, bien qu'en ce qui concerne l'aspect économique ils aient une finalité commune, à savoir celle de déplacer des personnes ou des marchandises par mer.

Une première différence en résulte de l'objet matériel: le contrat de transport a pour objet matériel la marchandise remise au voiturier, dans le but d'être transportée à la destination et délivrée au destinataire, tandis que l'affrètement se réfère au navire.

Aussi, les parties à ces deux contrats sont différentes: dans le contrat de transport les parties en sont le voiturier maritime et les voyageurs/expéditeurs des marchandises, et dans l'affrètement, l'armateur (le fréteur) et l'affréteur. Différent aussi c'est l'écrit qui prouve les rapports entre les parties: dans le contrat de transport maritime l'écrit est le connaissement et non pas le contrat d'affrètement[23].

---

[22] Bibicescu, *op. cit.*, p. 139.
[23] Căpățînă, 2001, p. 9.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

Dans le contrat d'affrètement, l'armateur ne prend en charge la marchandise, ses obligations en étant de *diligence*, dans le contrat de transport le voiturier a l'obligation *de résultat*, à savoir celle de livrer au destinataire la marchandise reçue pour la transporter.

Dans le contrat de transport, le voiturier exerce une profession, tandis que dans le contrat d'affrètement la qualité de professionnel de l'armateur n'est pas une condition essentielle.

Dans le cas du contrat de transport le voiturier s'oblige à transporter une marchandise déterminée, les ports en étant nommés par contrat. Dans le cas du contrat d'affrètement, la marchandise est déterminée de manière générique et les ports de chargement et de déchargement peuvent être déterminés ultérieurement.

Dans le cas du contrat d'affrètement, les obligations des parties sont régies par des normes juridiques dispositives, les normes impératives en constituant l'exception. Dans le cas du contrat de transport, les obligations des parties sont régies surtout par des normes impératives, spécialement lorsqu'il s'agit de la protection de l'intérêt du chargeur et du destinataire des marchandises.

Les notions spécifiques au doit maritime en ce qui concerne les opérations de chargement-déchargement. À la différence du transport terrestre, le transport maritime bénéficie d'une terminologie distincte et spéciale en ce qui concerne les opérations de chargement-déchargement. Ainsi, on rencontre des notions telles: délais d'estaries, délais de contre-estaries despatch money.

Les délais d'estaries représentent le temps pendant lequel le navire reste à la disposition de l'affréteur pour les opérations de chargement ou de déchargement. Ils s'établissent seulement dans les contrats de *charter-party* (et non pas dans le transport de ligne).

En ce qui concerne le mode de calcule des délais d'estaries, les intérêts des parties sont, en règle générale, différents: l'armateur (le fréteur) a la tendance de réduire le plus possible le temps des opérations de chargement-déchargement, tandis que l'affréteur poursuit à prolonger cette période.

Pour résoudre ces intérêts de manière équitable, il faut tenir compte de certaines conditions qui doivent être remplies cumulativement[24]: le navire soit arrivé au port et au lieu de chargement/déchargement prévus dans le contrat; le navire soit prêt à opérer sous aspect physique et juridique, c'est-à-dire qu'il soit mis à la disposition de l'affréteur avec tous les magasins

[24] Bibicescu, *op. cit.*, p. 456-464; Căpăţînă, *op. cit.*, Cap. II, *Navlosirea pe călătorie*, p. 8-9.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

prêts pour la réception des marchandises, mais aussi qu'il détienne tous les documents exigés par les lois locales pour être prêt au chargement; qu'on communique à l'affréteur ou à ses agents, au nom du navire, qu'il peut commencer les opérations – *notice of readiness*; l'acceptation écrite de la notification par l'affréteur ou par ses agents, par l'exemplaire même qui sera rendu au respectif navire.

Les délais d'estaries peuvent être simples ou réversibles. Les délais d'estaries simple sont les délais d'estaries calculés séparément pour les opérations de chargement et de déchargement, et les délais d'estaries réversibles sont celles calculés pour les opérations de chargement et déchargement ensemble et qui permettent la compensation. Ces types de délais d'estaries représentent des moyens d'accélération des opérations de chargement/déchargement du navire, comme la prime de célérité également (*despatch money*).

Dans les transports *tramp*, on utilise, en règle générale, deux types de délais d'estaries[25]: les délais d'estaries fixes – qui représentent un nombre fixe de jours accordées et les délais d'estaries déterminables – qui comprennent les conditions concrètes dans lesquelles s'effectuent les opérations de chargement et de déchargement, en étant calculés selon les usages locaux ou les dispositions contractuelles.

Les délais d'estaries commencent à couler du moment de l'arrivée du navire au port de chargement/déchargement ou après le temps de repos qui s'ensuit à la notice du commandant adressée au chargeur. Le temps de repos peut être prévu dans le contrat ou sera déterminé selon les usages portuaires. Après l'expiration des délais d'estaries, on entre dans les contre-estaries qui ont la signification de manquement aux obligations contractuelles par l'affréteur et qui auront pour conséquence des dédommagements en faveur de l'armateur pour le préjudice causé par ce retard.

Les délais de contre-estaries s'établissent comme une certaine somme pour chaque jour de retard. Ils ne représentent pas une modification de l'affrètement, mais un dédommagement de l'armateur payé par l'affréteur pour l'immobilisation du navire au-delà des délais d'estaries. Donc, cette notion signifie non seulement un dédommagement, mais aussi le temps de dépassement des délais d'estaries.

Après l'expiration des délais de contre-estaries, si les opérations de chargement ou de déchargement ne sont pas achevées, l'affréteur peut opter pour les solutions suivantes: a) disposer que le navire reste au chargement et entre dans les délais de super-contre-estaries; b) disposer que le navire parte,

[25] Filip, Rodis, Filip, *op. cit.*, p. 377-379.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

le fret en étant payé entièrement, de même que les éventuels dédommagements.

Dans le cas où le navire entre dans les délais de super-cotre-estaries, l'affréteur ou la personne pour qui ce dernier a affrété le navire est obligé à payer à l'armateur des *damages for detention*. Dans cette situation, l'armateur a le droit de solliciter non seulement la couverture des dépenses effectives que l'immobilisation du navire a imposée, mais aussi le recouvrement du montant qu'il aurait obtenu s'il était parti en course, des préjudices qu'il a causés à d'autres personnes par le retard du départ en course, des préjudices morales causés à sa compagnie, etc. Les délais de super-cotre-estaries sont, en général, de 50% plus élevés que les délais de contre-estaries.

Despatch money. Il peur arriver que le navire soit chargé/déchargé avant l'expiration des délais d'estaries. Le temps gagné s'appelle *despatch*, et *despatch money* représente la somme que l'armateur paye à l'affréteur pour le temps gagné, s'il existe dans ce sens une clause dans le contrat. Dans le cas où il n'existe pas de dispositions contractuelles dans ce sens, on paye selon les usages internationaux.

Les avaries. Par *avarie*, on comprend, usuellement, le dégât, la détérioration subie par un navire, une voiture, une construction, etc.[26]. Dans le droit maritime, la notion d'avarie a une double acception: d'une part, elle désigne les pertes subies pendant le déplacement par le navire, par la charge ou par les deux et, d'autre part, signifie aussi les dépenses exceptionnelles, inhabituelles, faites dans le but de sauver le navire ou la charge.

La notion d'avarie est spécifique au transport maritime commercial et a un régime juridique sans équivalent dans les transports terrestres et aériens.

Les avaries sont de deux types: les avaries communes ou grandes et les avaries particulières ou simples.

Les avaries communes sont les dépenses ou les dommages extraordinaires, volontiers et rationnels, qui sont produits pendant le voyage par rapport à la charge ou au navire et qui sont justifiés par des événements exceptionnels, spécifiques à la navigation maritime, dans le but de sauver d'un danger commun le navire, la charge et le fret et à la couverture desquels participent tous les intéressés par la respective expédition maritime.

Pour être en situation d'avarie commune certaines conditions doivent être remplies: qu'il existe un danger grave, imminent, qui menace le navire

[26] Breban, 1987, p. 83.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

ou la charge; que les dépenses extraordinaires soient faites de manière consciente, à savoir dans le but d'écarter la production d'un dommage plus grand, qui menace le navire ou la charge; que le danger qui impose les dépenses extraordinaire soit déterminé par des circonstances exceptionnelles, et non pas par celles spécifiques à une navigation normale; qu'il existe un rapport de causalité directe entre les dépenses extraordinaires et les avaries communes[27]. Ainsi, sont considérées des avaries communes le fait de jeter en mer certaines choses pour libérer le navire pendant l'orage ou pendant tout autre danger pour la sauvegarde commune, l'extinction d'un incendie au bord, l'utilisation des marchandises en tant que combustible, etc.

En guise de conclusion. Le *Nouveau Code civil*, par lequel sont abrogées les réglementations du *Code du commerce*, s'occupe du contrat de transport par les dispositions des articles 1955 à 2008 et du contrat d'expédition par les dispositions des articles 2064 à 2071. Les réglementations comprennent des dispositions générales, applicables à toutes les modalités de transport, sauf disposition contraire dans les lois spéciales ; des dispositions relatives au contrat de transport des biens et des dispositions qui visent le transport des personnes et des bagages. Le traitement des problèmes juridiques relatifs au contrat de transport de biens est exhaustif et la terminologie en est adaptée à l'époque actuelle. Cependant, la doctrine remarque certains problèmes liés surtout à la période de «transition» de nouvelles réglementations: un contrat conclu avant le 1 octobre 2011, la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation civile, sera soumis à l'ancien *Code civil*, bien que ses effets se produisent ou se ressentent également après l'entrée en vigueur du *Nouveau Code civil*: les réglementations du *Code du commerce* subsistent pour un certain temps au moins parce que certains textes, comme ceux relatifs aux preuves en matière commerciale, aux mesures conservatoires et à la prescription restent en vigueur jusqu'à la date de la mise en œuvre du *Nouveau Code de procédure civile*. Un autre exemple dans ce sens est représenté par les textes relatifs au droit maritime, qui ne bénéficie pas de réglementation dans le *Nouveau Code civil*, textes sur lesquels la doctrine se demande s'ils restent toujours en vigueur après l'adoption d'un présomptif *Code maritime*. La doctrine remarque les problèmes de cette période de transition et d'adaptation aux nouvelles réglementations, en précisant «qu'il est difficile de dire comment va s'appeler après le 1 octobre 2011 cette partie qui est restée vivante d'un code du commerce abrogé (c'est-à-dire officiellement décédé): le *Code du commerce* tel que resté en vigueur grâce à la Loi de mise en application du

[27] Filip, *op. cit.*, p. 227-229.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)

Nouveau Code civil ou le *Code maritime*? Ou quelle nature juridique auront les rapports juridiques résultés des actes et des faits générés par l'application de cette partie survivante du *Code du commerce*: sont-ils des rapports commerciaux, maritimes, civils, etc.?»[28].

BIBLIOGRAPHIE

Bibicescu, Gheorghe, *Transportul de mărfuri pe mare în comerțul internațional*, Bucureşti, Editura Sport Turism, 1986.

Bibicescu, Gheorghe, *Transportul de mărfuri pe mare*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1958.

Breban, Vasile, *Dicţionar general al limbii române*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, 1987.

Căpăţînă, Octavian, Stancu, Gheorghe, *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Editura Lumina Lex, 2000.

Căpăţînă, Octavian, Stancu, Gheorghe, *Dreptul transporturilor*. *Partea Specială*, Bucureşti, Editura Lumina Lex, 2002.

Căpăţînă, Octavian, *Transporturile maritime cu periodicitate regulată*, R.D.C. n^{o} 2/2001, p. 9.

Caraiani, Gheorghe, Serescu, Mihail, *Transporturi maritime*, Bucureşti, Editura Lumina Lex, 1998.

Filip, Gheorghe, Roditis, Constantin, Filip, Liviu, *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Casa de Editură şi Presă „Şansa", 1998.

Piperea, Gheorghe, *Dreptul transporturilor*, Bucureşti, Editura All Beck, 2003.

Rodière, René, *Traité général de droit maritime*, *I*, Paris, 1967.

Scurtu, Ştefan, *Contracte de transport de mărfuri în trafic intern şi internațional*, 2003, Editura Universitaria, Craiova.

Gheorghe Piperea, *Despre noul Cod* (*civil*) *comercial* www.juridice.ro/157402/despre-noul-cod-civil-comercial.html/ 22.07.2011.

[28] www.juridice.ro/157402/despre-noul-cod-civil-comercial.html, Ghe. Piperea, *Despre noul Cod* (*civil*) *comercial*, 22.07.2011.

BDD-A3879 © 2012 Editura Sitech
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 19:55:58 UTC)