



Former, un métier.
Transmettre, une passion !

CONTRATS D'AFFRETEMENT DE NAVIRES

Sachez dialoguer avec l'armateur ou affréteur que vous représentez

Faites la distinction entre contrat de transport et contrat d'affrètement

Maîtrisez les techniques d'affrètement

Conseillez votre client

Proposez lui des solutions optimales de transport ou affrètement afin de mieux le fidéliser

Pré-requis : aucun

Objectifs visés :

Former aux techniques d'affrètement par :

- une meilleure connaissance des différences entre transport et affrètement
- une meilleure familiarisation avec les différents types de contrats d'affrètement
- l'adaptation du moyen de transport et des conditions contractuelles de son utilisation aux spécificités de la cargaison et des contraintes d'expédition/approvisionnement

Durée : Session en trois jours

Contenu :

- transport maritime versus affrètement : une différence de logique et de lien juridique
- d'une logique de petit chargeur à un grand chargeur occasionnel ou régulier
- le contrat d'affrètement : les traits communs aux 3 formes (au voyage, à temps, en coque nue)

Tarif : 1500 euros hors taxes par stagiaire pour les 3 jours de formation

Formation en intra : nous consulter

I - L'affrètement au voyage :

- L'engagement sur le contenant et non sur le contenu
- Les contrats types : GENCON, LUTETIA, SYNACOMEX, FINGRAIN, INTERTANKVOY...
- Présentation et analyse de la GENCON :

Les main terms :

- l'identification des parties au contrat
- l'identification d'un navire précis ou d'un navire substitué à désigner ultérieurement (TBN)
- la caractérisation de la cargaison
- désigner ou non l'origine de la cargaison
- désignation des ports de chargement/déchargement
- port obligatoire et port optionnel. L'option fréteur versus l'option affréteur, signification

- la quantité : quantité embarquée, débarquée, notion d'environ (+ ou moins x%), quantité optionnelle
- l'unité de mesure de la quantité
- la période d'embarquement
- la *cancelling clause*
- le prix d'affrètement
- les *liners terms* FIO, FIOS, FIOST
- la notion de staries ou jours de planche, son mode d'expression (cadences par cales, par jour, total jours chargement/ déchargement)
- les surestaries
- le dispatch money versus free dispatch
- le décompte des staries ("*whether in berth or not*", "*weather permitting*" "*Notice of readiness tendered*" versus "*Notice accepted*")
- la notion de "Running days SHINC" ou "Running days SHEX", jour ouvrable de 24 h , jours ouvrables de 24 h consécutives,
- les notions de « bon poste, bon port sûr », « toujours à flot et en toute sécurité »
- la responsabilité de l'affréteur en matière de désignation des ports
 - les conditions de paiement
 - la désignation des manutentionnaires
 - la désignation des agents aux deux bouts
 - la commission d'adresse
 - la commission du courtier
 - les chartes-parties au voyage sous conditions suspensive : notion de "stem" »
- rôle du courtier d'affrètement dans le rapprochement des points de vue fréteur/ affréteur
- étude de cas d'une charte-partie de type GENCON

II - L'affrètement à temps :

- spécificité de la time charter par rapport au voyage charter
- contrats standards : BALTIME, LINERTIME, NEW YORK PRODUCE, INTERTANKTIME, SUPPLYTIME
- examen des clauses communes :
 - identification des identifications du navire
 - clauses de performance
 - durée de la location
 - date de livraison
 - clause de résiliation
 - clauses d'interpellation
 - date de redélivraison
 - lieux de livraison et redélivraison
 - montant du loyer
 - retrait du navire en cas de non paiement
 - clause off hire et les cas auxquels elle s'applique
 - la notion de « *due diligence* » principale obligation du fréteur
 - clause de rétention sur la cargaison
 - clauses d'exclusion : de cargaisons, de ports, de pays, de zones de guerre ou émeutes
 - les frais de port et d'exploitation
 - clause d'avarie commune
 - la *Both to blame collision*
 - la *New Jason clause*

Etude de cas : analyse d'une charte-partie **BALTIME**

III - L'affrètement en coque nue (Bare boat charter) :

- à quel usage ce contrat est-il approprié
- les points communs avec le time-charter
- les différences

Méthodologie utilisée :

- Présentation académique des différents contrats sous forme de diapositives analysées et commentées
- Etudes de cas : une charte-partie au voyage, et une time-charter à rédiger et à négocier avec des données communiquées aux fréteur et affréteur