

Ecole des Hautes Etudes Commerciales



Mémoire de Fin de Cycle en vue de l'Obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Affaires Internationales

Thème :

**La pratique de l'affrètement en Algérie dans le cadre
des échanges internationaux**

Etude de cas : Société Générale Maritime

Réalisé par :

Mlle. Katia LACEB

Dirigé par :

Pr. Farah RAHAL

Professeure à l'EHEC Alger

10^{ème} promotion

Juin 2023

Ecole des Hautes Etudes Commerciales



Mémoire de Fin de Cycle en vue de l'Obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Affaires Internationales

Thème :

**La pratique de l'affrètement en Algérie dans le cadre
des échanges internationaux**

Etude de cas : Société Générale Maritime

Réalisé par :

Mlle. Katia LACEB

Dirigé par :

Pr. Farah RAHAL

Professeure à l'EHEC Alger

10^{ème} promotion

Juin 2023

Remerciements

Je tiens à exprimer ma sincère gratitude envers tous ceux qui m'ont apporté leur soutien tout au long du parcours de recherche et de rédaction de ce mémoire.

Je voudrais dans un premier temps remercier mon encadrante professeure Farah RAHAL pour son aide précieuse, sa guidance et ses conseils éclairés.

Un grand merci à tous mes professeurs et enseignants pour leurs enseignements inspirants qui ont été une source de motivation, leurs dévouements et leurs engagements pour les progrès académiques de leurs étudiants.

Je tiens également à remercier mon promoteur au niveau de l'entreprise Générale Maritime, et à toutes les personnes qui m'ont généreusement consacré leurs temps et ont contribué de manière significative à mes recherches.

Mes remerciements à ma famille et mes amis pour leur soutien indéfectible et leurs encouragements tout au long de mon parcours.

Et enfin, ma sincère appréciation pour les membres du jury qui me feront l'honneur d'évaluer mon travail et me faire part de leurs retours constructifs dans cette étape cruciale de mon parcours académique.

Résumé

Dans ce travail de recherche, nous allons aborder un problème réel qui se trouve au cœur du transport maritime en Algérie et qui concerne les coûts du fret trop élevés dans le cadre des importations et exportations de l'Algérie, résultant d'une flotte maritime modeste et réglementations défavorisant les opérateurs algériens, caractérisé par une réglementation ne permettant pas aux entités ne disposant pas de navires d'avoir recours à l'affrètement.

L'objectif de ce mémoire est d'essayer d'aider l'Algérie à étudier et évaluer des solutions et perspectives pour la minimisation des coûts du fret.

Mots clés : transport maritime, affrètement maritime, coûts du fret, opérateurs économiques algériens

Abstract

In this research paper, we will address a real problem at the heart of maritime transport in Algeria, namely the high freight costs of Algerian imports and exports, resulting from a modest maritime fleet and regulations that put Algerian operators at a disadvantage, characterized by regulations that do not allow entities without vessels to resort to chartering.

The aim of this thesis is to help Algeria study and evaluate solutions and prospects for minimizing freight costs.

Keywords : maritime transport, maritime chartering, freight costs, Algerian economic operators

الملخص

في هذا العمل البحثي ، سنتطرق إلى مشكلة حقيقية تكمن في قلب النقل البحري في الجزائر والتي تتعلق بتكاليف الشحن الباهظة في سياق الواردات والصادرات من الجزائر الناتجة عن الأسطول البحري المتواضع واللوائح التي تضر بالمشغلين الجزائريين ، التي تتميز بأنظمة لا تسمح للكيانات التي ليس لديها سفن باللجوء إلى التأجير. الهدف من هذه الرسالة هو محاولة مساعدة الجزائر على دراسة وتقييم الحلول ووجهات النظر لتقليل تكاليف الشحن.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري ، الإيجار البحري ، تكاليف الشحن ، الفاعلون الاقتصاديون الجزائريون

Liste des tableaux

N°	Intitulé	N° de page
n°1.1	Les avantages et inconvénients du transport maritime	18
n°1.2	Les différentes formes de connaissance	19
n°2.1	Les obligations du fréteur et l'affréteur selon le type d'affrètement	52
n°3.1	Ressources humaines de GEMA	70
n°3.2	Profil des interviewés	80
n°3.3	L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'import traité par les ports Algériens (2016-2022)	92
n°3.4	L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'export traité par les ports Algériens (2016-2022)	93
n°3.5	L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'import et l'export traité par les ports Algériens (2016-2022) et part de marché de GEMA	94
n°3.6	Évolution du nombre global d'escales hors hydrocarbures	96
n°3.7	Évolution de la part de marche des consignataires par rapport au nombre global d'escales hors hydrocarbures	97
n°3.8	Évolution du nombre d'escales de lignes régulières des dix (10) premiers armateurs	98
n°3.9	Part de marchés global par rapport au nombre d'escales des 10 premiers consignataires de ligne régulière	99

Liste des figures

N°	Intitulé	N° de page
n°1.1	Les types des navires	11
n°1.2	Procédure à suivre en cas de sinistre	27
n°2.1	Slot Charter agreement	36
n°2.2	Slot exchange agreement	36
n°2.3	Vessel sharing agreement	37
n°2.4	La prise en compte de la manutention portuaire	41
n°2.5	Paramètres réels vs paramètres contractuels d'un navire	56
n°3.1	Organigramme de l'entreprise GEMA	62

Liste des graphiques

N°	Intitulé	N° de page
n°1.1	Commerce maritime international et PIB mondial ; années sélectionnées (pourcentage de variation annuelle)	7
n°1.2	Croissance annuelle de la flotte commerciale (1981-2021)	8
n°1.3	Âge moyen de la flotte commerciale, pondéré par le nombre de navires, par type de navire, 2011-2022	14
n°3.1	L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures a l'import traite par les ports algériens (2016-2022)	93
n°3.2	L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures a l'export traite par les ports algériens (2016-2022)	94
n°3.3	L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures a l'import et l'export traite par les ports algériens (2016-2022) et part de marche de GEMA	95

Liste des abréviations

Abréviation	Signification
PIB	Produit Intérieur Brut
UNCTAD	United Nations Conférence on Trade and Development
RO-RO	Roll-on/Roll-off
CMA	Compagnie Maritime d'Affrètement
CGM	Compagnie Générale Maritime
POL	Port of loading
POD	Port of discharge
NVOCC	Non Vessel Operators Common Carrier
InCoTerms	International Commercial Terms
GEMA	Générale Maritime
BAF	Bunker Adjustment Factor
UP	Unité Payante
DPU	Delivered at Place Unloaded.
B/L	Bill of Lading
THC	Terminal Handling Charges
CAF	Currency Adjustment Factor
CFS	Container Freight Station
EXW	Ex Works
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance, Freight (Coût, assurance, fret)
CIP	Carriage and Insurance Paid to
FAS	Free Alongside Ship
FOB	Free On Board
CMA	Code Maritime Algérien
CNAN	La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CIP	Carriage and Insurance Paid To
DAP	Delivery At Place

FAP	Franc d'avarie particulière
CY	Container Yard
DAT	Delivered At Terminal
DDP	Delivered Duty Paid
FCA	Free Carrier
CPT	Carriage Paid To
FAC	<i>Forwarding Agency Commission</i>
EVP	Équivalent Vingt Pieds
ENTMV	Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
FCL	Full Container Loaded
NOR	Notice of Readiness
ALC	Algerian ligabue catering
SWOT	Strengths, weaknesses, opportunities, threats
PESTEL	Political, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal
ETA	Estimated Time of Arrival
LCL	Less than Container Loaded
LFC	Loi de finance complémentaire

Sommaire

Introduction générale	2
Chapitre I : Le transport maritime international des marchandises.....	5
Introduction	6
Section 1 : Généralités sur le transport maritime	7
Section 2 : Documentation du transport maritime.....	19
Section 3 : Réglementation du transport maritime.....	30
Conclusion.....	32
Chapitre II : État des lieux du transport maritime en Algérie : Flotte, tarification et affrètement.....	33
Introduction	34
Section 1 : Tarification du transport maritime.....	34
Section 2 : La flotte maritime algérienne.....	43
Section 3 : La pratique de l'affrètement	49
Conclusion.....	56
Chapitre III : Pratique de l'affrètement au sein de « GEMA »	58
Introduction.....	59
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil « GEMA »	59
Section 2 : Affrètement et Utilisation de la Flotte en Algérie.....	72
Section 3 : Etude comparative entre affrètement maritime et flotte nationale.....	78
Conclusion	108
Conclusion générale	109

Introduction générale

Introduction générale

La croissance rapide de l'économie mondiale a déclenché une augmentation significative des échanges internationaux de marchandises à l'échelle internationale. Le transport maritime s'est imposé comme le principal moyen pour l'acheminement des marchandises, en effet, d'après la CNUCED (La Conférence des Nations Unies d'Economie et de Développement) ; 90% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondiale, sont acheminées par voie maritime¹, ce qui fait que l'ensemble du commerce mondial repose sur l'efficacité du système de transport maritime. Celui-ci présente plusieurs avantages tels que sa capacité à transporter des quantités massives de marchandises, sa couverture mondiale et sa relative rentabilité par rapport à d'autres modes de transport.

Les différents types de navires qu'ils soient porte-conteneurs, vraquiers ou pétroliers, jouent un rôle crucial dans la connectivité des économies et le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales. Ils assurent le transport des matières premières, des produits manufacturés, des denrées alimentaires, des ressources énergétiques et bien d'autres produits indispensables à travers les océans du monde.

Nous avons choisi d'aborder ce thème en raison de l'importance cruciale du secteur maritime et plus précisément de la pratique de l'affrètement en Algérie. Pour ce pays, qui dépend fortement des importations pour ses besoins en tout genre, le secteur maritime joue un rôle capitale pour assurer les approvisionnements nécessaires à la population algérienne et au développement du pays. Cependant, le problème qui se pose ici est que la flotte maritime algérienne souffre d'une insuffisance qualitative et quantitative ce qui rend les opérations d'imports export complexe. Il en résulte que ces opérations de transport de marchandises sont assurées par des compagnies de transports maritimes étrangères, en conséquence le fret est payé en devise, ce qui a un impact négatif sur l'économie du pays par la diminution des réserves de change, alors que si l'opération se fait avec un transporteur national, l'opérateur paie le prix du transport en monnaie locale. Sans compter que les importateurs algériens achètent en cout et fret à l'avantage du fournisseur étranger.

A travers cette étude qui sera réalisé au sein de la SPA Générale Maritime que nous avons choisie par rapport à la réputation et l'implication de cette entreprise spécifique dans notre sujet

¹ Conférence des Nations Unies d'Economie et de Développement

de recherche. Ce dernier a été choisi à cause de l'ambiguïté entourant la réglementation de l'affrètement maritime en Algérie, qui est une problématique réelle dans ce pays. Nous allons essayer de découvrir s'il est judicieux d'encourager l'Algérie à développer sa flotte maritime ou alors laisser le champ libre aux opérateurs d'affréter leurs propres navires dans une perspective de minimisation des coûts du fret. Il convient de souligner que la loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant sur le code maritime stipule que : « les activités d'affrètement de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien possédant la qualité d'armateur et dont son activité principale se trouve sur le territoire national ». L'élément qui crée de l'ambiguïté est que pour être considéré comme armateur, il est nécessaire d'être soit propriétaire de navires, soit de disposer de navires par le biais de l'affrètement, et pour que l'affréteur soit assimilé à un armateur il doit obligatoirement être armateur pour exercer des activités d'affrètement, donc pour pouvoir affréter un navire les opérateurs économiques algériens doivent d'abord être propriétaires d'un navire, et c'est le défi majeur auquel ils sont confrontés lors de la négociation de contrats d'affrètement.

Cette confusion nous a donné envie d'explorer le sujet davantage afin d'essayer d'apporter une réponse éclairée à la problématique suivante :

De quelle manière l'Algérie pourrait-elle optimiser les coûts du transport maritime des marchandises dans le cadre de ses échanges internationaux ?

A partir de cette question principale, nous serons amenées à répondre à ces interrogations supplémentaires :

1. Quels sont les déterminants du coût du fret ?
2. Est-ce risqué d'affréter un navire étranger ?
3. L'Algérie dispose-t-elle d'assez de navires pour le transport maritime des marchandises au niveau international ?

Pour aborder notre problématique principale, nous avançons les hypothèses suivantes dans le but de fournir des pistes de réponse :

- 1. Hypothèse 01 :** Il y a plusieurs déterminants qui influencent le coût du fret maritime à la hausse parmi eux les procédures douanières, la distance et le volume de la marchandise transportée.

2. **Hypothèse 02** : Plusieurs risques sont liés à l'affrètement d'un navire étranger comme le non-respect des délais de livraison et la perte ou l'endommagement de la cargaison.
3. **Hypothèse 03** : L'Algérie ne dispose pas d'une flotte maritime à la hauteur de son commerce extérieur et a par conséquent besoin d'avoir recours à l'affrètement.

Dans le but d'apporter une réponse à notre problématique principale et de vérifier nos hypothèses, nous avons opté pour une approche combinant la méthode descriptive et analytique. Dans un premier temps, nous avons effectué une recherche documentaire ou nous avons consulté une variété d'ouvrages et documents pour être sûr de la disponibilité des informations concernant le sujet, ce qui nous a permis de développer deux chapitres dédiés aux concepts théoriques essentiels à la compréhension du sujet. Par la suite, nous avons entrepris des études qualitatives pour obtenir des informations approfondies et contextualisées par le biais d'entretiens semi-directifs avec des responsables de l'organisme d'accueil, que nous avons par la suite complétés par une matrice SWOT et une analyse PESTEL.

Par conséquent, notre mémoire de recherche est organisé en trois chapitres distincts, dans le but de fournir une structure claire et logique de la manière suivante :

- Le premier chapitre porte sur le transport maritime en général, la documentation et la réglementation du transport maritime.
- Dans le second chapitre nous ferons un état des lieux du transport maritime en Algérie, entre flotte marchande, coût du fret et affrètement.
- Dans le dernier chapitre nous présenterons deux cas pratiques, le premier portera sur un cas d'affrètement en Algérie et dans le second cas, nous nous intéresserons à l'utilisation d'un navire algérien pour une opération d'importation depuis le Canada.

Chapitre I

Le transport maritime international des marchandises

Introduction du chapitre

La mondialisation et le développement rapide des échanges commerciaux au niveau international ont créé un besoin d'échange de marchandises entre pays et le choix du mode de transport des marchandises est important pour garantir la rentabilité, la rapidité, la fiabilité, la flexibilité, la sécurité et la durabilité de l'entreprise. Parmi les modes de transport existants, le transport maritime est considéré comme un élément essentiel de l'économie mondiale et contribue à stimuler le commerce international.

Dans ce premier chapitre nous allons aborder des généralités sur le transport maritime telles que les types de transports maritimes, les navires les auxiliaires du transport maritime dans la première section, nous nous pencherons ensuite dans la 2ème section sur la documentation, les incoterms et les contrats nécessaires pour une opération de transport maritime à l'international.

Section 01 : Généralités sur le transport maritime

Le transport maritime est l'une des industries mondiales les plus anciennes et importantes du commerce international, il représente 90% du commerce mondial en volumes transportés et 80% en valeur à travers le monde¹. Dans le graphe ci-dessous nous allons voir l'évolution du commerce maritime mondial avant et pendant la crise de la Covid-19.

Graphique n°1.1 : Commerce maritime international et PIB mondial ; années sélectionnées (pourcentage de variation annuelle)



Source : UNCTAD secretariat, based on UNCTAD stat data and Review of Maritime Transport, various issues. GDP figure for 2022 based on table 1.1, World Output Growth, 1991–2023, UNCTAD Trade and Development Report 2022.

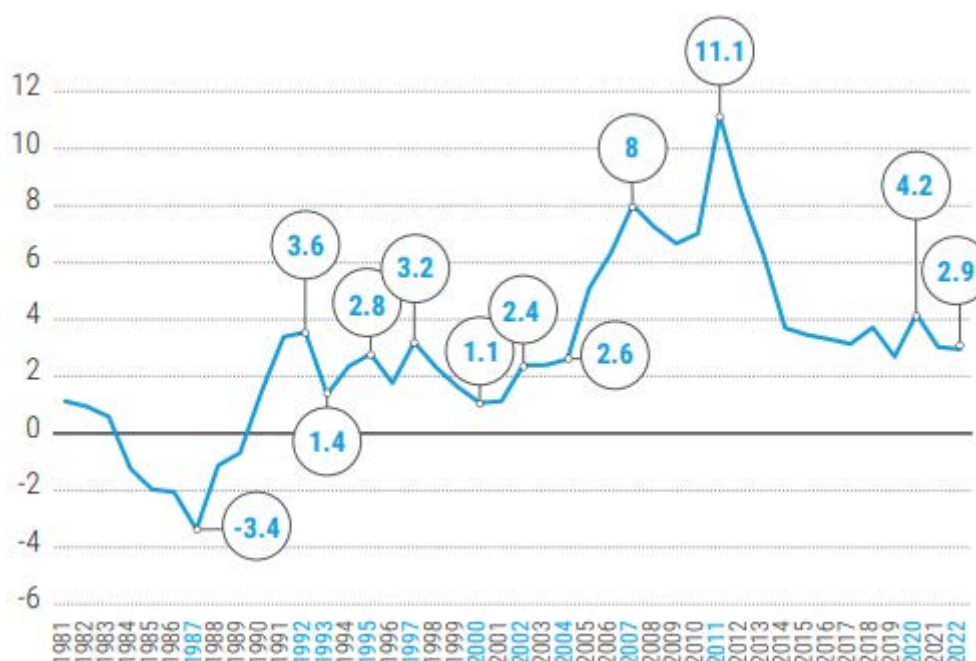
En 2020, le commerce maritime mondial a subi une baisse de 3,8% pour ensuite rebondir en 2021 avec une croissance estimée à 3,2% et des expéditions globales de 11 milliards de tonnes.² Cette croissance est principalement due à l'augmentation de la demande de fret conteneurisé. Les expéditions de gaz et de vrac sec ont également augmenté, tandis que les expéditions de pétrole brut ont diminué. Pour 2022 les estimations de la CNUCED par rapport à la croissance du commerce maritime avoisinaient les 1,4%, et pour la période 2023-2027, une moyenne annuelle de 2,1%, soit un rythme plus lent que celui des trois décennies précédentes.³

La figure suivante montre la croissance annuelle de la flotte commerciale sur une période de 40 ans.

¹ <https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745> consulté le 29/03/2023 à 18h50

² https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_en.pdf consulté le 30/03/2023 à 20h47

³ https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_en.pdf Consulté le 24/03/2023 à 22h44

Graphique n°1.2 : Croissance annuelle de la flotte commerciale, 1981-2021**Taux de croissance (pourcentage des tonnes de port en lourd)**

Source : UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research

La reprise du commerce est confrontée à une faible croissance de la flotte, en 2021, la flotte commerciale mondiale a augmenté de moins de 3% le deuxième taux le plus bas depuis 2005. La croissance la plus rapide, tirée par la demande mondiale de gaz, concerne les transporteurs de gaz liquéfié, suivie par les porte-conteneurs et les vraquiers.¹

Pour ce qui est de l'économie nationale, le transport maritime Algérien assure 97% des échanges extérieurs de l'Algérie et selon les données de l'Office national des statistiques (ONS), le volume de marchandises traitées dans les ports algériens a augmenté de 6,1% en 2020, atteignant un total de 103,7 millions de tonnes. Les principaux produits transportés sont les hydrocarbures, les céréales, les produits sidérurgiques, les produits chimiques et les conteneurs.² Cela a amené l'Algérie à consentir à d'importants investissements dans le développement de la flotte nationale et de ses infrastructures portuaires par le biais de la loi sur les partenariats public-privé adoptée en 2018, en effet, ses ports maritimes sont dans le besoin d'un renforcement en matière d'équipements d'infrastructures et de superstructures, d'où la

¹ IBID

² <https://www.ons.dz/> Consulté le 24/03/2023 à 23h07

nécessite d'une adaptation continue pour faire face aux nouvelles exigences induites par le développement technologique en matière de transport maritime.¹

Dans cette première section nous allons voir des généralités sur le transport maritime

1. Définition du transport maritime

Le transport maritime est un mode de transport qui consiste en la circulation et le déplacement de passagers ou de marchandises d'un point A à un point B par voie maritime.

Malgré sa lenteur, il reste le mode le moins coûteux et le plus adapté aux diverses marchandises, en effet, « il couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers » (*general cargo* en anglais). »²

2. Types de transport maritime :

Il existe deux principaux types de transport maritime :

2.1. Transport irrégulier (tramping)

C'est un type de transport maritime à la demande, il est caractérisé par l'absence de régularité des escales et la volatilité des frais appliqués dû à l'organisation des expéditions qui est centré autour de la charge. Ce type concerne « le transport de minerais de fer, de pétrole brut, de bois, de charbon, etc., toute sorte de marchandise volumineuse qui remplit facilement le navire et qui peut donc être transportée en une fois. »³ Le tramping dépend du marché de l'offre et de la demande, de ce fait le fret est calculé d'après les négociations entre armateurs et chargeurs concernant la disponibilité des navires et la nature de la marchandise à transporter, ce marché est donc caractérisé par l'offre et la demande.⁴

¹ [file:///C:/Users/ST/Downloads/Ministere-des-Transports-\(002\).pdf](file:///C:/Users/ST/Downloads/Ministere-des-Transports-(002).pdf) Consulté le 24/03/2023 à 23h18

² <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-maritime.html> Consulté le 04/02/2023 à 18h17

³ <https://www.esalco.com/fr/differents-types-de-transport-maritime/> Consulté le 04/02/2023 à 22h00

⁴ Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.

2.2. Transport régulier (Linéaire)

Dans ce type, les navires sont exploités à des dates préétablies et selon un itinéraire fixe, ils prennent dans chaque port d'escale les marchandises qui se présentent pour les destinations qu'il dessert. « Le navire, généralement un cargo ou un porte-conteneurs, assure ce service de ligne pour le compte d'un grand nombre de clients, dont chacun loue un espace du navire. Ce système standardisé est très bien adapté aux échanges de marchandises unitisées, ou marchandises diverses (caisses, boîtes, conteneurs...), caractérisés par un grand nombre de clients avec des lots de petites tailles à charger et décharger régulièrement. »¹

Il existe trois types de lignes régulières :²

2.2.1. Les lignes directes : mettent en rapport deux zones économiques distinctes ;

2.2.2. Les lignes pendulaires : mettent en relation trois zones économiques situées dans trois continents différents ;

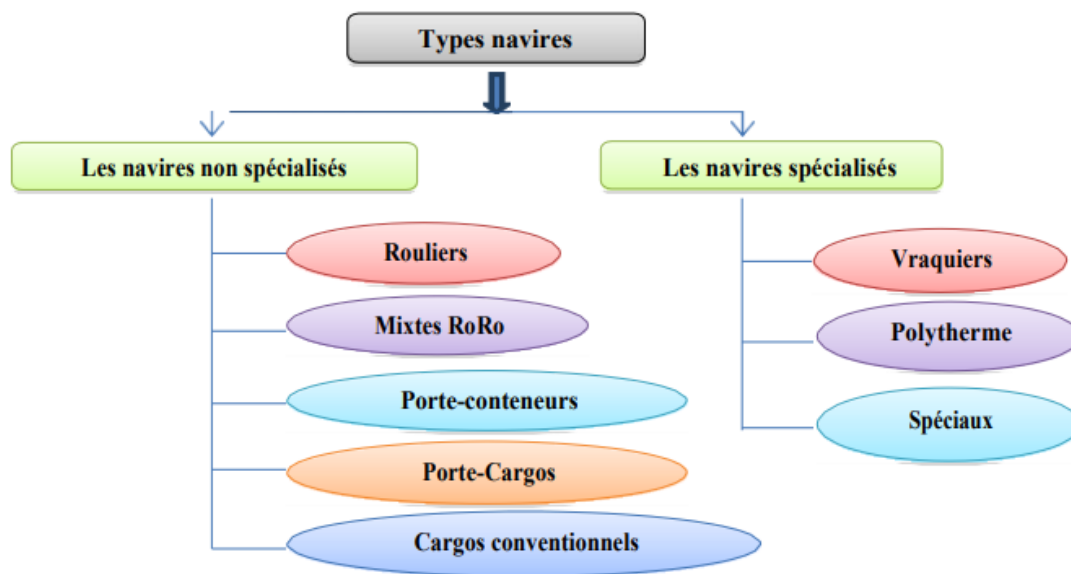
2.2.3. Les lignes « tour du monde » : elles assurent une rotation autour du globe en desservant toujours les mêmes ports dans le même ordre.

3. Les types de navire :

La figure ci-dessous représente les types de navires.

¹ Cariou P., *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?*, thèse de doctorat, Nantes, université de Nantes, 2000, 325 p.

² VENTURELLI (N) et autres : *Transport logistique*, édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011, p.98.

Figure n°1.1 : Les types des navires

Source : MEDJBOUR Rima, mémoire de fin d'études, la consignation des navires dans la chaîne du transport maritime de marchandises Cas : De l'agence NOLIS SPA d'Alger filiale de CEVITAL, 2019, p 12

On distingue entre deux types de navires comme illustré dans la figure n°1.3 : ¹

3.1. Les navires spécialisés :

Ils sont utilisés pour transporter un type particulier de marchandise, il se subdivise en navires vraquiers, polythermes et navires spéciaux.

3.1.1. Les vraquiers :

Ce sont des navires de charge sec qui transportent les marchandises dans d'immenses cales, en vrac, qu'elles soient liquides comme produits chimiques liquides, pétrole, et gaz liquéfié, ceux-ci sont transportés par des navires citernes, ou navires de cargaison solide et là on distingue entre : ²

- Les céréaliers : spécialisés dans le transport des céréales
- Les minéraliers : transportent les minerais de fer et ses formes, ils sont affrétés à long terme.
- Les grumiers : transportent le bois découpé et ses dérivés.

¹ Denis Chevalier et Francois Duphil, « transporter à l'international », Faucher, Danves, 2009, p 142, 144 et 145.

² RUIBAL HANDABAKA, (Alberto), distribution physique internationale, édition, Celse, paris, 1997, p 127.

3.1.2. Les navires polythermes :

Ce sont des navires qui sont conçus pour transporter des produits sous différentes températures grâce à des compartiments bien isolés, ils sont utilisés principalement pour la conservation de denrées périssables tel que la banane, le poisson et viandes congelées mais sont cependant concurrencés par les navires REEFER car jugé plus souple et plus rapide.

3.1.3. Les navires spéciaux :

Il y a plusieurs formes tel le pétrolier, navires spécialisés dans le transport des pipe-lines, etc.

3.2. Les navires non spécialisés :

Ils sont apte à transporter diverses marchandises (général cargo) ; emballées et conditionnées dans des sacs, des cartons, des caisses, cadres conteneurs,...etc.). Ce type de navires est composé de navires rouliers, mixte Ro-Ro, porte conteneur, porte cargos et cargos conventionnel.

3.2.1 Navires rouliers :

Les navires rouliers, également appelés « Roll-on/Roll-off » ou « RO-RO », sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. Ils permettent la manutention d'à peu près tous les types de marchandises, Ils transportent des camions, des semi-remorques, des tracteurs, des machines agricoles. Les colis sont chargés puis déchargés en les faisant rouler. L'avantage de ce navire réside dans l'indépendance presque totale du navire par rapport aux équipements portuaires. Par contre, les opérations de chargement et de déchargement sont longues, ce qui rend la technique relativement coûteuse.

3.2.2 Mixte Ro-Ro :

Les navires mixtes RO-RO + conteneur fusionnent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés. Ils sont avantagés par leur souplesse. Etant donné leur polyvalence, ils sont équipés de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

3.2.3 Porte conteneur :

Les porte-conteneurs sont des navires puissants et rapides qui se sont imposés sur les lignes régulières. Ils transportent exclusivement des conteneurs et le plus grand porte conteneur au monde appartient au groupe CMA-CGM, fait environ 400 m de long, son poids à pleine charge est de 260.000 tonnes et peut transporter jusqu'à 21 000 conteneurs.¹ Ces navires permettent un service de « porte-à-porte » et les marchandises transportées représentent un tiers en valeur du commerce mondial.

3.2.4 Porte barge :

Les navires porte-barges sont des navires équipés d'appareils qui permettent la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci. Ils peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (lift-on – lift-off), ou par flottage (float-on– float-off), des barges ou péniches de capacité variable.

3.2.5 Cargos conventionnels :

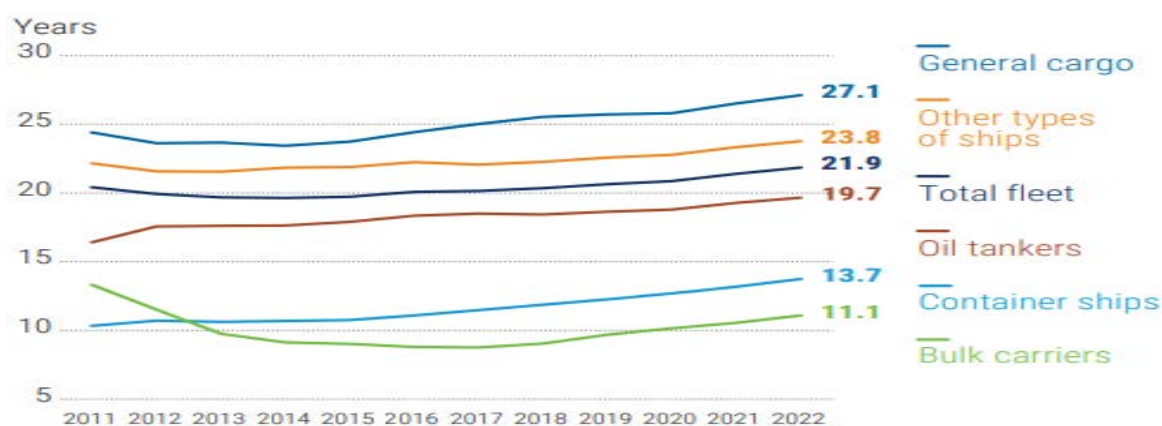
Les cargos conventionnels ont des bigues, grues, palans à bord de leurs propres moyens de manutention. Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. « Il s'agit d'un type de navire qui peut transporter des conteneurs sur un trajet et des marchandises en vrac sur le trajet de retour. La structure du navire permet de changer facilement les cargaisons. »²

La figure ci-dessous montre l'âge moyen de la flotte commerciale, pondéré par le nombre et types de navire sur 11 années.

Graphique n°1.3 : Âge moyen de la flotte commerciale, pondéré par le nombre de navires, par type de navire, 2011-2022

¹ <https://www.francebleu.fr/infos/transports/le-plus-grand-porte-conteneurs-du-monde-battant-pavillon-francais-inaugure-au-havre-1536163157> consulté le 29/03/2023 à 18h21

² <http://shipinspection.eu/conbulker/> Consulté le 05/02/2023 à 22h34



Source : UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research.

Depuis 2011, la flotte vieillit. En nombre de navires, l'âge moyen actuel est de 21,9 ans, et en capacité de charge de 11,5 ans. Les vraquiers restent les navires les plus jeunes avec un âge moyen de 11,1 ans, suivis des porte-conteneurs (13,7 ans) et des pétroliers (19,7 ans).

L'âge moyen des navires a augmenté en partie parce que, dans le secteur du vrac sec et humide, les armateurs ont été incertains quant aux développements technologiques futurs et les carburants les plus rentables, ainsi que de l'évolution des réglementations et des prix du carbone. Pour bénéficier des taux de fret et d'affrètement élevés, ils ont donc maintenu leurs vieux navires en service. En 2020, en termes de tonnes brutes, les livraisons de navires se sont contractées, mais en 2021, elles ont augmenté de 5,2%, néanmoins, les volumes de construction navale restent inférieurs aux niveaux de 2014-2017.¹

4. Intervenants dans le transport maritime :

Pour mener à bien une opération de transport maritime, il est nécessaire de faire intervenir des acteurs spécifiques qui sont considérés comme un levier de performance et de réussite de l'opération.

Les auxiliaires de transport sont des intermédiaires qui ont des fonctions liées et des rôles complémentaires les uns aux autres. Leur but est de coordonner les différentes opérations de transport pour les expéditeurs.

4.1 Armateur :

C'est la personne qui arme le navire, c'est-à-dire le munit du matériel, personnel et approvisionnement nécessaire pour la bonne navigation du navire, « il fait donc en sorte que

¹ https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_en.pdf consulté le 25/03/2023 à 14H21

celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement (*POL – Port of Loading*) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (*POD – Port of Discharge*). »¹

L'armateur peut être le propriétaire du navire, l'exploitant, ou l'affrèteur.

4.2 Transitaire :

C'est un intermédiaire mandaté par le destinataire ou l'expéditeur de marchandises qui peut être mandataire ou commissionnaire.²

Il intervient lors de la rupture de charge, il réceptionne la marchandise et la réexpédie à son client, il se charge également d'accomplir les formalités douanières (la nature et valeur de la marchandise, la provenance, taxes et taux applicables... etc.), il prend une assurance transport, il regroupe les marchandises provenant de différents expéditeurs pour remplir complètement des conteneurs, des palettes, des camions, des wagons d'entreprises, en bref, il organise le transport de bout en bout avec les différents modes appropriés en s'assurant que les marchandises qui lui sont confiées arrivent à bonne destination dans l'état où il les a reçues.³

4.3 Consignataire :

C'est le mandataire de l'armateur dans une zone géographique donnée pour l'ensemble des tâches liées à l'escale du navire.

Il prépare l'escale du navire selon la date prévue de l'arrivée du navire et s'occupe du suivi administratif des marchandises c'est-à-dire qu'il récupère les titres de propriété des marchandises, élabore le plan de chargement, analyse les documents pour l'exportation, introduit le manifeste en douane, encaisse les éventuels frais d'escale, etc.⁴

¹ Venturelli et autres, *Le transport maritime*, Le Génie Éditeur, 2018, p 17

² Le mandataire a un rôle d'exécutant avec obligation, il exécute les ordres de son client, ce n'est pas lui qui choisit les sous-traitants et n'est pas responsables des fautes de ces derniers, contrairement au commissionnaire, qui lui, organise le transport avec les sous-traitants de son choix et est donc responsable de leurs fautes éventuelles. Il est, en contrepartie, astreint à une obligation de résultat.

³ Belotti, Jean, *Transport international de marchandises* Ed. 4, Vuibert, 2012, p 58 et 59

⁴ [https://www.onisep.fr/Ressources/Univers-Metier/Metiers/consignataire-de-navire#:~:text=Le%20consignataire%20de%20navire%20prend,a%20un%20r%C3%B4le%20essentiellement%20commercial](https://www.onisep.fr/Ressources/Univers-Metier/Metiers/consignataire-de-navire#:~:text=Le%20consignataire%20de%20navire%20prend,a%20un%20r%C3%B4le%20essentiellement%20commercial.). Consulté le 11/02/2023 à 15h17

4.4 Agent maritime :

Il a les mêmes tâches qu'un consignataire, sauf qu'il s'occupe également de la gestion commerciale des navires qui consiste en la prospection de clients qui soient prêts à transporter leurs marchandises sur le navire

4.5 Le chargeur :

Personne physique ou morale qui peut être propriétaire de la marchandise ou non, son rôle consiste à :

- Préparer la marchandise
- Prospector un navire
- Acheminer la marchandise au port d'embarquement

En pratique, le chargeur ne procède pas au chargement, c'est l'entreprise de manutention au niveau du port qui s'en occupe même si cette dernière n'est pas considérée comme un chargeur.

C'est le chargeur qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur. En cas de faute de ce dernier, le chargeur peut demander l'annulation du contrat.¹

4.6 La douane :

La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Elle est habilitée à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.²

4.7 Transporteur :

Il peut être armateur ou affréteur, il a pour rôle d'assurer le transport maritime de la marchandise et de prendre en charge la marchandise qu'il est tenu de surveiller durant le transport, et d'apporter les soins et l'attention nécessaires aux chargements et aux déchargements et la manutention de cette dernière. La marchandise est sous sa responsabilité du moment de l'embarquement jusqu'au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.³

¹ Belotti Jean, op cit, Edition 5, 2015, p 60

² MARIE-MADLEINE, Damien, «Dictionnaire de transport et de la logistique» 2ème édition, DUNOD, Paris, 2005, p194.

³ Article 27 de la loi 1966 du CMA

4.8 NVOCC :

(Non Vessel Operators Common Carrier) ce sont des commissionnaires qui programment des groupages de conteneurs sur des lignes régulières desservies par des navires porte-conteneurs spécialement structurés pour effectuer ce type de transport et dont ils louent des espaces de stockage à des armateurs.¹

4.9 Courtier maritime :

Est considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de ventes du navire, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.²

4.10 Manutentionnaire (Acconier) :

Entrepreneur de manutention, chargé des opérations de chargement et de déchargement d'un navire ; peut se voir aussi confier des opérations juridiques, telles que la réception, la reconnaissance, la garde et la délivrance des marchandises.³

4.11 Client :

C'est le réceptionnaire qui s'engage à prendre possession de la marchandise expédiée sous présentation du connaissement et contre paiement.

4.12 Banque :

C'est l'établissement financier qui met à la disposition des instruments de paiement garantissant la sécurité des transactions commerciales internationales.

4.13 Assurance :

L'assurance protège les personnes physiques ou morales contre les risques qui peuvent survenir lors d'une opération de transport maritime tel que le vol, perte, avarie... etc

¹ Launay et autres, Douanes - échanges internationaux, Foucher, 2018, p 22

² Article 631 du CMA, 2008.

³ Debard et autres, Lexique des termes juridiques 2022-2023 Ed. 30, Dalloz, 2022, p 12

5. Avantages et inconvénients du transport maritime :

Pour chaque mode de transport ses avantages et ses inconvénients et c'est sur la base de ces éléments que le choix du mode de transport est fait :

Tableau n°1.1 : Les avantages et inconvénients du transport maritime

Mode de transport	Caractéristiques et techniques	Avantages	Inconvénients
Transport maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). • Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances. 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de fret avantageux sur certaines destinations. • Possibilités de stockage dans les zones portuaires. • Tous les points du globe peuvent être desservis 	<ul style="list-style-type: none"> • Délais importants. • Encombrement portuaire de certaines zones. • Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. • Ruptures de charge et manutention source d'avaries. • Assurance plus élevée et emballage plus onéreux.

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini, Gestion des opérations Import- Export, DUNOD, paris, 2008, p16.

Le transport maritime offre d'un côté des avantages comme des coûts relativement bas et la polyvalence de marchandises transportées, il présente d'un autre coté des inconvénients tel que la lenteur du transport pour arriver à destination, il faut tenir compte de ceux-ci afin de déterminer si le transport maritime est la meilleure option pour répondre au besoin de transport d'une marchandise spécifique.

Section 02 : Documentation du transport maritime

La documentation du transport maritime est un élément clé pour assurer la conformité réglementaire et faciliter le traitement douanier. Dans cette section nous découvrirons les différents documents nécessaires dans une opération de transport maritime.

1. Le contrat de transport maritime « connaissance » :

1.1 Définition :

« Reconnaissance écrite des marchandises prises en charge par le capitaine d'un navire. Il vaut reçu de marchandises et contrat de transport. »¹, Il est signé par le capitaine ou l'agent maritime après réception des marchandises avec engagement de les remettre au lieu de destination prévue, dans l'état où il les a reçues, sauf en cas de périls et accidents en mer. Les marchandises doivent être remises au porteur du connaissance.²

1.2 Formes du connaissance :

Les formes de connaissance sont comme illustré dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°1.2 : Les différentes formes de connaissance

Désignation	Caractéristiques	Utilisation
A personne dénommé ou nominatif	Nom et adresse du réceptionnaire « consignée ». Mention à ordre rayée. Mention « non négociable » apparente.	Relativement peu utilisé car ce connaissance n'est pas transmissible par endos, il est donc inutilisable dans le cadre des crédits documentaires.
A ordre (du chargeur ou du réceptionnaire ou d'une banque)	Transmissible par simple endos (ce connaissance est donc négociable). Dans le cas d'un crédit documentaire, le connaissance est à l'ordre de la banque émettrice (au titre de la garantie marchandise).	Fréquemment utilisé si l'opération est payée par crédit documentaire.
Au porteur (sans indication du destinataire)	Transmissible par simple tradition. Livraison sur simple présentation.	Cas moins fréquent car dangereux en cas de perte ou de vol du connaissance. Utilisation plus réduite dans le cas du crédit documentaire.

Source : Hubert et autres, Crédits documentaires, lettres de crédit stand-by, cautions et garanties : Guide pratique Ed. 3, RB édition, 2019, p 57

¹ Denis et autres, Lexique de gestion et de management, Dunod, 2016, p 143

² Lucias et autres, Vendre plus, acheter mieux à l'international, Vuibert, 2003, p 81

Les connaissements sont des documents juridiques utilisés pour établir la propriété des marchandises transportées et pour servir de preuve de livraison. Chacune des formes de connaissements précédemment cités a ses avantages et inconvénients en termes de de facilité d'utilisation, de sécurité, de coût, etc. Le choix du type de connaissement dépend des besoins et des préférences des parties impliquées dans la transaction c'est pour cela qu'il faut bien comprendre les différentes formes de connaissements disponibles et de choisir celle qui convient le mieux à chaque situation.

1.3 Établissement du connaissement :

Le connaissement est émis en quatre exemplaires originaux, pour le capitaine, pour l'armateur, le chargeur et le destinataire. Le nombre d'originaux émis est indiqué sur chaque exemplaire. Voici les fonctions du connaissement maritime : ¹

Contenu obligatoire du connaissement :

- Il matérialise le contrat de transport indiquant les conditions générales de la compagnie maritime ;
- Il atteste de la mise à bord de la marchandise et de son bon état apparent ;
- C'est un titre représentatif de la marchandise ;

Remarque : titre représentatif ne signifie pas propriété de la marchandise.

1.4. Les obligations des parties prenantes :

Les obligations des parties prenantes au contrat de transport maritime sont comme suit : ²

1.4.1 Les obligations du transporteur :

Les obligations du transporteur maritime sont comme suit :

1.4.1.1 Mise du navire en état de navigabilité :

Le navire doit être convenablement armé, équipé et approvisionné ; les cales et les chambres froides doivent être en bon état.

¹ Leboiteux et autres, Trade Finance : Principes et fondamentaux Ed. 3, RB édition, 2020, p 32

² Venturelli et autres, Le transport maritime, op cit, p 96 97

1.4.1.2 Délivrance d'un connaissement

Le connaissement doit être délivré au plus tard dans les vingt-quatre heures suivant le chargement.

1.4.1.3. Prise en charge de la marchandise pendant la durée du contrat

Le transporteur doit :

- transporter la marchandise au lieu convenu. En cas d'interruption du voyage, le transporteur doit assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.
- prendre soin de la marchandise et respecter les instructions de voyage pendant le transport, y compris pendant les phases de chargement et de déchargement.

Remarque : c'est au moment de la prise en charge et jusqu'à la livraison que joue la présomption de responsabilité du transporteur. Des clauses du contrat figurant au verso du connaissement définissent les moments exacts de la prise en charge et de la livraison (exemple : prise en charge sous palan et livraison sous palan).

1.5. Livraison de la marchandise au destinataire final :

Le transporteur a l'obligation d'adresser un avis d'arrivée des marchandises au destinataire quand il dispose de l'information pour le faire. Cette obligation n'existe qu'en cas de connaissement à personne dénommée non négociable ou si le connaissement mentionne un « notifié » qui doit être avisé de l'arrivée du navire au port de débarquement.

1.5.1 Les obligations du chargeur :

a. Emballage et conditionnement :

L'expéditeur a l'obligation d'emballer et de conditionner la marchandise. Toute défectuosité est considérée comme faute du chargeur.

b. Déclaration des marchandises :

- Déclaration de la nature de la marchandise et le type d'emballage
- Marquage des colis : les marques, numéros et destination finale; le marquage doit être indélébile (ne peut s'effacer) et de taille suffisante.

- Déclaration du poids et déclaration d'expédition (conteneur)

c. Le paiement du fret :

Le fret peut être payable au départ (cas le plus courant) ou à destination.

Le fret couvre le transport maritime proprement dit, mais selon les conditions de la ligne ou « liners terms » il peut inclure certaines dépenses accessoires de manutention.

Le transporteur perd son fret si la marchandise est perdue en raison de sa négligence, toutefois le connaissement comporte, la plupart du temps, une clause « fret acquis à tout évènement » ; dans ce cas, le transporteur a droit au fret en toute circonstance.

Remarque : Selon l'incoterm utilisé le fret peut être à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

1.6. Choix de l'incoterm :

Etant donné le développement de l'import/export à un rythme extrêmement rapide, des interprétations différentes des formules et des pratiques commerciales peuvent surgir après la signature du contrat et c'est de là que sont nés les incoterms.

1.6.1 Définition des incoterms :

InCoTerms est une abréviation anglo-saxonne de l'expression *International Commercial Terms* « Conditions internationales de vente ». Ce terme résulte d'une codification par trois lettres des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la Chambre de Commerce Internationale.

« Les Incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale, ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import. »¹

C'est donc le point de transfert des frais et risques entre vendeurs et acheteurs lors d'une transaction, ils constituent également un langage international commun sous forme d'acronyme afin d'éviter toutes différences d'interprétation. Les incoterms ne sont pas obligatoires et sont révisés tous les 10 ans afin de refléter l'évolution des pratiques du commerce international.

¹ <http://www.douane.gouv.fr> consulté le 17/02/2023 à 14H30

1.6.2 Évolution des Incoterms :

Depuis l'apparition de la première version des incoterms en 1936 des modifications et des mises à jour sont apportés tous les 10 ans au fur et à mesure de l'évolution du commerce mondial.¹

1.6.3 Les Incoterms 2020 :

Les Incoterms 2020 visent à mieux prendre en compte les opérations de manutention et de déchargement des marchandises en supprimant l'incoterm DAT et en créant une nouvelle règle incoterm DPU (*Delivered at Place Unloaded / Rendu au lieu de destination déchargé*).

De même, la remise des conteneurs maritimes se faisant dans les ports au terminal à conteneurs, et non pas à bord du navire, le FCA (Free Carrier / Franco Transporteur) permet dorénavant de délivrer un connaissement maritime (B/L) au vendeur.

D'autre part, dans le cadre des assurances transport, avec la modification de la règle Incoterms CIP (Carriage and Insurance Paid to / Port Payé, Assurance comprise jusqu'à) le vendeur est tenu de souscrire une couverture d'assurance étendue (assurance tous risques).

La classification des 11 incoterms de la version 2020 se fait sur la base des modes de transport.

Il se répartit en deux groupes :

- Le groupe « Tout mode de transport » : Incoterms EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP
- Le groupe « Transport maritime et Transport par voies fluviales » : Incoterms FAS, FOB, CFR, CIF.²

1.6.4 Les incoterms de vente au départ et vente à l'arrivée :

La principale différence entre une vente au départ et une vente à l'arrivée réside dans les risques supportés par les parties au contrat au cours du déplacement des marchandises.

Dans le cas d'une vente au départ, la marchandise voyage sur le transport principal et parfois aussi sur les transports de préacheminement et de post-acheminement, aux risques de l'acheteur.

Dans une vente à l'arrivée, la marchandise voyage sur le transport de préacheminement, le transport principal et parfois le transport de post-acheminement, aux risques du vendeur.

¹ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-dossiers/les-incoterms.html#:~:text=L'usage%20de%20ces%20termes,depuis%20le%201er%20janvier%202020>. Consulté le 23/03/2023 à 23h00

² Duhautbout et autres, Transporter - Transport et logistique à l'international Ed. 6, Foucher, 2022, p 32 33

Les incoterms de vente au départ et à l'arrivé sont comme suit : ¹

1.6.4.1 Les incoterms de vente au départ :

a. EXW :

C'est un incoterm qui correspond à tout mode de transport. Le vendeur a une responsabilité minimale dans cet incoterm et qui consiste à mettre à disposition de l'acheteur la marchandise emballée dans ses propres locaux ou sur une plateforme externalisée. Le chargement de la marchandise en préacheminement ne relève pas de la responsabilité du vendeur. C'est l'acheteur qui se charge des formalités douanières à l'export et supporte tous les frais et risques liés au transport de la marchandise de l'usine jusqu'au point de destination.

L'incoterm EXW a un avantage financier à l'égard du vendeur dans le sens où ce dernier n'a pas à payer le transport et de facturer le client dès la mise à disposition de la marchandise.

b. FCA :

C'est un incoterm qui correspond à tout mode de transport et qui nécessite l'indication d'un lieux de livraison précis. L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur, et paie le transport principal. Quant au vendeur, il a pour mission de remettre la marchandise, non déchargée, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu. Les frais et risques sont transférés au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.

Lors d'une livraison depuis les locaux du vendeur, c'est le vendeur qui se charge du chargement et du dédouanement à l'exportation. Avec la révision des Incoterms 2020, l'acheteur peut dorénavant demander au transporteur maritime de délivrer, au vendeur, un connaissement à bord indiquant que les marchandises ont été chargées.

c. FAS :

C'est un incoterm qui correspond au transport par voie maritime et fluviale. L'échange de la marchandise dédouané à l'export par le vendeur se fait sur le quai de départ. L'acheteur a pour mission de payer les frais de chargement et le fret maritime. Dès réception de marchandise sur le quai de départ, l'acheteur supporte tous les frais et risques de perte ou d'endommagement de la marchandise.

¹ Ibid, p 34 - 42

d. FOB :

C'est un incoterm qui correspond au transport par voie maritime et fluviale. Le vendeur a la responsabilité de placer la marchandise à bord du navire choisie par l'acheteur, au port d'embarquement désigné dans le contrat de vente. Le transfert de frais et de risques entre vendeur et acheteur se fait lorsque la marchandise est à bord du navire. Le fret maritime est à la charge de l'acheteur tant dis que les formalités d'exportation sont à la charge du vendeur.

e. CFR :

C'est un incoterm qui correspond au transport par voie maritime et fluviale. Le vendeur est responsable du chargement de la marchandise à bord du navire de son choix. Le fret maritime jusqu'au port de destination et les formalités d'exportation sont à sa charge. Tant dis que les risques de perte et de dommage des marchandises sont à la charge du client dès la mise à bord au port d'embarquement.

f. CIF :

Le vendeur choisit le navire et paie le fret maritime jusqu'au port de destination convenu, effectue le chargement sur le navire et les formalités d'exportation. L'assurance maritime est également à sa charge. Le risque de perte ou de dommage aux marchandises, tout comme en CFR, reste transféré du vendeur à l'acheteur dès la mise à bord au port d'embarquement.

g. CPT :

Cet incoterm correspond à tout mode de transport. Le vendeur paie le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue avec le transporteur de son choix et il s'occupe du dédouanement de la marchandise à l'export. Le transfert de risque s'effectue au moment du transfert de la marchandise au 1^{er} transporteur.

h. CIP :

C'est un incoterm tout mode de transport qui est identique au CPT sauf qu'avec la révision des Incoterms 2020, le vendeur doit fournir une assurance tout risque pendant le transport. Le vendeur choisit le transporteur, dédouane la marchandise à l'exportation et paie le transport de la marchandise jusqu'au lieu de destination convenu. Les risques d'avaries à la marchandise sont comme dans le CPT transférés du vendeur à l'acheteur lors de la remise de la marchandise au premier transporteur.

1.6.4.2 Les incoterms de vente à l'arrivée :

a) DAP :

C'est un incoterm tout mode de transport. Le vendeur s'occupe de tous les frais et risques liés à l'acheminement de la marchandise jusqu'à la livraison à la destination convenue.

L'acheteur a pour mission de faire le dédouanement à l'import et de décharger sa marchandise.

b) DPU :

Cet incoterm correspond à tout mode de transport. Le vendeur assume les frais et risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination. Il s'occupe également du déchargement de la marchandise. L'importateur lui se charge du dédouanement à l'importation, c'est-à-dire le paiement des droits et taxes exigibles à l'entrée dans le pays d'importation.

c) DDP :

C'est un incoterm correspondant à tout mode de transport. Le vendeur a l'obligation maximale, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Il est possible d'exonérer le vendeur de certaines taxes des obligations avec le consentement mutuel des deux parties, en ajoutant une clause dans le contrat. Le transfert des risques et des frais se fait à la livraison au lieu de destination convenu. Sauf stipulation contraire, le déchargement est à la charge de l'acheteur.

2. La charte partie :

« Accord écrit mentionnant les conditions convenues entre le propriétaire du moyen de transport loué et l'affrètement. »¹. La charte partie est un document de transport couvrant les expéditions de marchandises de port à port, émis par une partie affrétant un navire par opposition à un transporteur désigné ou à une compagnie maritime. Dans ce contrat, le frètement s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrètement. La charte partie doit obligatoirement contenir la signature du capitaine ou du propriétaire du navire, l'indication du port de chargement et du port de déchargement ainsi que la date de chargement tels que spécifiés dans le crédit documentaire et la mention que les marchandises ont été chargées "à bord" ou expédiées sur un navire désigné.²

¹ Lerat, Pierre, Vocabulaire du juriste débutant : décrypté le langage juridique Ed. 2, Ellipses, 2017, p 47

² Hinkelman, Edward G, A Short Course in International Payments Ed. 3, World Trade Press, 2009, p 124

3. Le contrat d'assurance :

L'assurance maritime protège contre les risques liés aux navires et aux cargaisons.

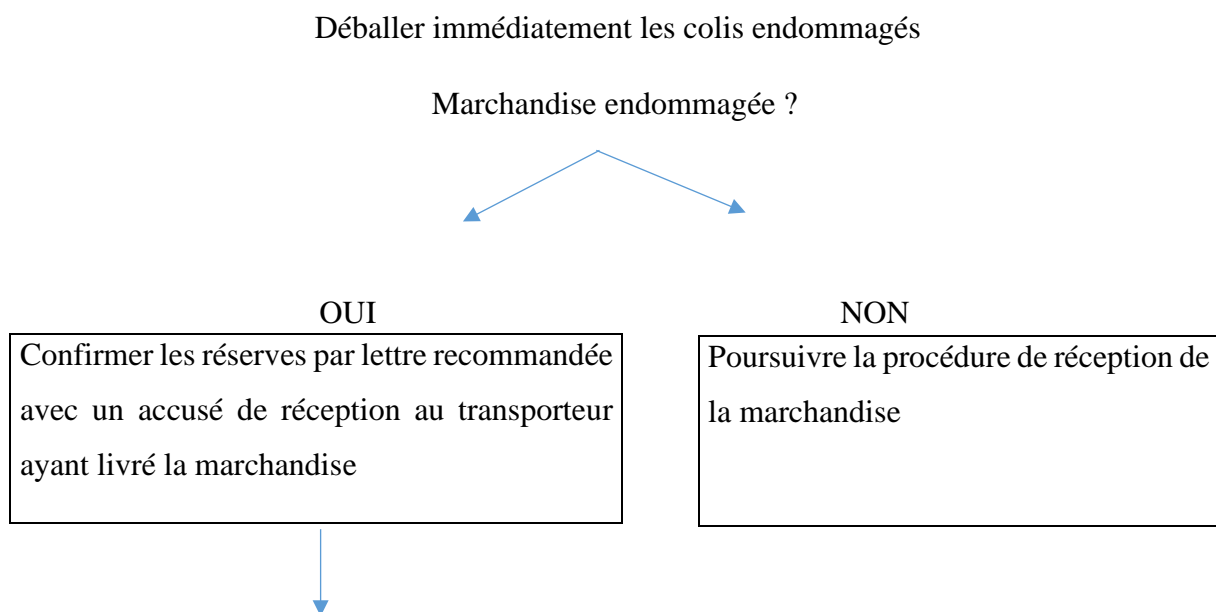
3.1 Définition de l'assurance maritime :

L'assurance maritime se définit comme étant : « Assurance de dommages couvrant tout ou partie des risques afférents à un transport maritime, ainsi qu'aux transports préliminaires (jusqu'à l'embarquement) et complémentaires (depuis le débarquement jusqu'à la destination finale).»¹

L'objectif de la souscription d'une assurance maritime est de couvrir totalement ou partiellement le préjudice subi par la marchandise transportée. Cette dernière peut être exposée à de nombreux aléas comme la détérioration ou les pertes dans les lots ainsi que les risques d'accidents, inondations, incendies... etc et les risques exceptionnels tels que les risques de guerres civiles ou étrangères, les émeutes, les mouvements populaires, les grèves, les vols et les actes de terrorisme.

En cas de sinistre, lorsque le dégât est apparent, il est nécessaire, à la réception de la marchandise, de suivre une procédure établie en cas de sinistre. Un exemple de procédure est présenté ci-après :²

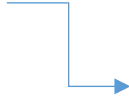
Figure n°1.2 : Procédure à suivre en cas de sinistre



¹ Charbonnier, Jacques, Dictionnaire de l'assurance, AFNOR, 2019, p 32

² Lyonnet et autres, Supply Chain Management, Edition Dunod, 2019

Si besoin, faire établir un constat des dommages par un expert spécialisé en marchandises.



Transmettre une copie des réserves à son courtier d'assurance, agent d'assurance ou commissionnaire de transport



Prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages

Source : Lyonnet et autres, Supply Chain Management, Edition Dunod, 2019

En cas de sinistre qui entraîne l'endommagement de la marchandise, il y'a des mesures à prendre en considération dans une démarche d'établissement d'une réclamation auprès de l'assurance transport, il faut noter la nature et l'étendue des dommages et ensuite informer le transporteur ou le prestataire de services logistiques responsable du transport de la marchandise et enfin communiquer les détails pertinents aux assureurs comme la nature de l'incident, l'emplacement, la date et l'heure.

3.2 Les risques couverts :

Ce sont les risques inhérents à la marchandise (facultés), pour les dommages résultant d'accidents dus au moyen de transport (naufnage, collision) ou à la marchandise (perte, vol). Les assurances sont généralement établies de magasin à magasin, ce qui permet de prendre en compte tous les dommages résultant des opérations de manutention au départ comme à l'arrivée.¹

3.3 Les garanties :

Les garanties liées au moyen de transport maritime sont les suivantes :²

¹ Martini et autres, Techniques du commerce international : Comment bien gérer vos opérations import/export Ed. 2, Gualino, 2002, p 16

² Deysine et autres, S'internationaliser, Dunod

3.3.1 Franc d'avarie particulière « FAP » :

En anglais free of particular average « FPA » et c'est l'obligation minimale puisqu'elle ne couvre que l'avarie commune, dans cette dernière l'assureur peut se substituer au propriétaire de la marchandise pour contribuer financièrement aux frais engagés dans le cadre de la protection du navire, la cargaison ou l'équipage.

3.3.2 FAP sauf :

Il prévoit une couverture pour des risques spécifiques mentionnés dans le contrat, mais exclut la couverture des risques de vol et la non-livraison.

3.3.3. Tous risques :

Couvre tous les risques de magasin à magasin y compris les transports terrestres.

3.3.4. Vol, pillage, disparition :

Le risque vol est normalement compris dans « tous risque » c'est à vérifier dans chaque police, s'il est exclu, une couverture spéciale doit être souscrite.

3.3.5. Risques de guerre et risques assimilés :

Avenant à la police principale, n'est jamais comprise dans la police principale

4. Le manifeste cargo :

Document de transport maritime énumérant la totalité des marchandises chargées à bord d'un navire et il précise le port de destination. Il est préférable qu'il soit expédié, avec les B/L, par voie électronique afin de faciliter les opérations de dédouanement, le chargement et le déchargement des marchandises.¹

5. La lettre de transport maritime :

C'est un document non négociable faisant preuve du contrat de transport maritime et des caractéristiques de la marchandise chargée.

Note : À la différence du connaissement, la lettre de transport maritime ne constitue pas un titre représentatif de la marchandise.²

¹Damien, Marie-Madelaine, op cit , Ed 3, 2010, p 339

² AFITEP, Dictionnaire de management de projet : Plus de 1400 termes français définis et analysés, avec leur équivalent en anglais Ed. 5, AFNOR, 2010, p 146

SECTION 03 : La réglementation régissant le transport maritime international

Le transport maritime est soumis à des conventions qui régissent les connaissances utilisés dans le transport maritime. Dans cette section nous verrons dans le détail cette réglementation qui organise le transport maritime international des marchandises.

Le transport maritime est régi par les conventions suivantes :

1. La convention de Bruxelles ou Règles de La Haye (1924) :

Elle a été signée le 25 Août 1924 à Bruxelles et ratifiée par environ 80 pays, elle a unifié les règles relatives aux documents de transport maritime, en matière de connaissance maritime (le titre de transport).¹ En matière de droit maritime, les Règles de La Haye ont été modifiées à deux reprises. La première modification survint en 1968 et la seconde en 1979 :²

1.1. La Convention de Bruxelles de 1924-1968 (Règles de La Haye-Visby) :

Communément dénommé Règles de Visby, elle est entrée en vigueur en 1977 et a été ratifiée par de nombreux états. Cette convention a renforcé la convention de la Haye de 1924 en introduisant des règles plus précises pour la responsabilité des transporteurs maritimes et la protection des droits des expéditeurs de marchandises. Elle est considérée comme un élément clé du droit maritime international et est largement utilisée dans les contrats de transport maritime.

1.2. La Convention de Bruxelles de 1924-1968-1979 :

Elle a été adoptée à Bruxelles, le 21 décembre 1979. Cette modification a été adoptée pour améliorer et clarifier certains aspects de la Convention de La Haye-Visby de 1968. C'est le régime international concernant la responsabilité du transporteur maritime le plus prisé aujourd'hui, car, dans la communauté maritime, les pays qui y ont souscrit pèsent autant par leur nombre que par leur importance.

¹ Caucau, Robert, Développement international de la PME-PMI, AFNOR, 2017 p 164

² <https://www.erudit.org/en/journals/cd1/2000-v41-n4-cd3824/043621ar.pdf> consulté le 18/03/2023 à 21h27

2. La convention ou Règles de Hambourg (1978) :

La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer a été adoptée par une conférence diplomatique le 31 mars 1978. Elle établit un régime juridique uniforme régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires liés par un contrat de transport de marchandises par mer. Elles sont axées essentiellement sur la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises ou de retard dans leur livraison. Elles concernent aussi la responsabilité du chargeur pour préjudice subi par le transporteur et pour dommages subis par le navire ainsi que certaines obligations et responsabilités du chargeur concernant les marchandises dangereuses.¹

D'autres dispositions des Règles de Hambourg portent sur :²

- Transport maritime de la réception au port à la livraison (Port to port).
- Port de chargement ou de déchargement situé dans un État contractant.
- Connaissance émis dans un État contractant.
- Port à option de déchargement situé dans un État contractant si déchargement effectif dans ce port.

Il faut remarquer toutefois, que ces Règles n'ont, en réalité, jamais emporté l'unification du droit substantiel parmi les États contractants, à cause des différences dans leur mise en œuvre soit par les législateurs nationaux soit par les tribunaux, qui ont toujours connu certaines difficultés pour leur interprétation, qui n'a d'ailleurs jamais été uniforme.³

3. Les règles de Rotterdam :

Cette convention a été établie le 11 décembre 2008 par les États membres de la « Commission des Nations Unies pour le droit commercial international » (CNUDCI). Elle régit le transport international de marchandises de porte à porte comprenant au moins une étape maritime internationale. Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption de ces conventions, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des

¹ https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/fr/hamburg_rules_f.pdf consulté le 19/03/2023 à 20h13

² Richard Lanneyrie, Clés du marketing international, Le génie éditeur 2013, p 254

³ <https://books.openedition.org/puam/964?lang=fr> consulté le 19/03/2023 à 20h49

documents électroniques de transport. La Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes.¹

Conclusion du chapitre

Le transport maritime international des marchandises est l'un des modes de transport les plus importants pour le commerce mondial, et il présente de nombreux avantages, c'est le mode de transport le moins coûteux car il permet de transporter une large gamme de marchandises, allant des matières premières aux produits finis, en passant par les produits chimiques et les produits pétroliers, sur de longues distances et en très grandes quantités avec les différents types de navires adaptés à toutes sortes de marchandises. Cependant, le transport maritime présente également certains inconvénients, tels que des temps de transit plus longs, et une dépendance à l'égard des conditions météorologiques. De plus, le transport maritime peut également présenter des risques comme les risques de piraterie dans certaines régions du monde.

En somme, le transport maritime international des marchandises est un mode de transport important pour le commerce mondial en raison de ses avantages en termes de coût et de capacité de chargement mais il présente également des inconvénients qui doivent être pris en compte par les entreprises lors de leur choix de mode de transport.

Maintenant que nous avons couvert les généralités du transport maritime, il est temps de parcourir les perspectives du transport maritime en Algérie entre tarification, flotte et affrètement.

1

https://uncitral.un.org/fr/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules#:~:text=Les%20R%C3%A8gles%20de%20Rotterdam%20constituent,en%20vertu%20d'un%20contrat consulté le 19/03/2023 à 21h15

CHAPITRE II

État des lieux du transport maritime en Algérie Flotte, tarification et affrètement

Introduction du chapitre :

Etant donné la position géographique de l'Algérie qui est considéré comme stratégique en Méditerranée, le pays compte beaucoup sur le secteur du transport maritime pour son économie. Ce chapitre se concentre sur l'analyse du transport maritime en Algérie, en examinant la flotte, la tarification et l'affrètement. La flotte maritime algérienne est modeste par rapport à d'autres pays de la région, en effet, l'Algérie est connue pour importer l'essentiel de ses produits de subsistance et matières premières, mais aussi et surtout, de les transporter essentiellement au moyen de navires étrangers. La flotte nationale, n'assure qu'une part marginale minime du marché du fret maritime en Algérie, ce dernier est dominé en grande partie par les armateurs étrangers. A titre d'exemple, la Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime (CMA-CGM) détient, à elle seule, 35% des parts¹.

De plus, la tarification et l'affrètement sont des aspects clés du transport maritime, car ils ont une influence notable sur la compétitivité des entreprises et sur la croissance économique du pays. Ce chapitre explorera ces questions en profondeur, en analysant les défis et les opportunités auxquels le secteur est confronté, ainsi que les perspectives pour l'avenir.

Section 01 : Tarification du transport maritime

La tarification du transport maritime est un élément clé qui joue un rôle capital dans la détermination de la compétitivité des entreprises et des pays dans ce secteur.

1. Les accords de coopération entre compagnies maritimes :

Afin d'unifier les règles de tarification et les prix du transport maritime et pour éviter toute concurrence déloyale qui n'est pas dans l'intérêt des armateurs, les compagnies maritimes se sont réunies et sont parvenues à des accords de coopération comme suit :

1.1. Les conférences :

Ce sont des accords de fixation des prix qui s'appliquent aux lignes régulières où des groupements d'armateurs opérant sur un même itinéraire se rejoignent sur une route maritime donnée, ces accords portent sur une tarification commune où sont fixés les taux de fret

¹ Arezki Benali, Fret maritime de marchandises : le gouvernement examine un plan d'urgence, *algerie-eco*, 6 mai 2021

minimaux auxquels il est possible d'appliquer des rabais, à condition de l'importance du trafic. Elles portent également sur les capacités affectées à chaque compagnie maritime c'est à dire la couverture d'un nombre donné de ports avec une fréquence régulière, coordination des horaires, détermination des fréquences ou des escales, répartition des escales, régulation de la capacité offerte, répartition du tonnage transporté... etc. Les outsiders sont les transporteurs maritimes qui n'adhèrent pas aux conférences et fixent leurs tarifs à leurs guises. Les conférences n'ont plus beaucoup d'emprise ces dernières années, et sont désormais interdites au départ des ports de l'UE. Les règles de tarification qu'elles utilisaient sont cependant maintenues pour la plupart des trafics.¹

1.2. Les services joints ou consortium :

Plusieurs armateurs mettent en commun des navires sur une ligne donnée.

1.3. Alliances :

Les alliances maritimes sont une forme de coopération entre compagnies maritimes basées sur le principe d'accords de partage de slots en vue de maximiser les parts de marché tout en réduisant les coûts, tout en laissant à chaque allié une grande indépendance d'action dans le sens où malgré l'alliance, les compagnies sont complètement distinctes et ne sont pas tenues aux dettes des unes les autres.²

Il existe 3 types de slots³ :

1.3.1. Slot Charter Agreement :

Il consiste en l'achat ou la location d'un espace dans un navire, comme illustré dans la figure ci-dessous.

¹ Dandel, Gilles, Fiches pratiques export, Foucher 2017, p 99

² Delebecque, Les alliances maritimes, Mélanges Germain, LexisNexis 2015, p 259

³ Documents de GEMA, direction d'études commerciales et marketing

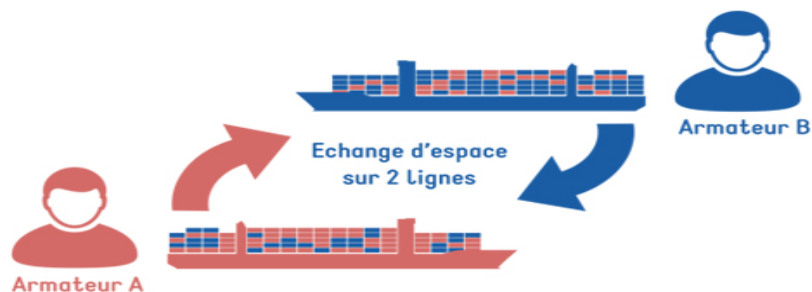
Figure n°2.1 : Slot Charter agreement

Source : Documents internes de l'entreprise direction d'études commerciales et marketing

La figure ci-dessus représente une opération de vente et achat d'espaces dans un navire entre deux armateurs.

1.3.2. Slot exchange agreement :

C'est l'échange d'espace de marchandises entre deux armateurs qui ont chacun une cargaison à transporter sur la ligne de l'autre.

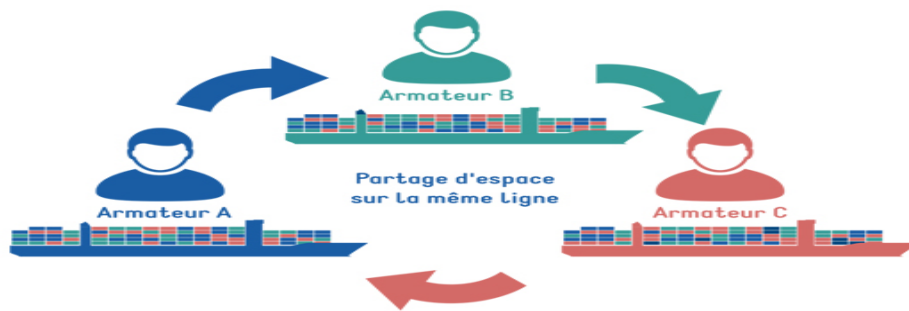
Figure n°2.2 : Slot exchange agreement

Source : Documents de GEMA, direction d'études commerciales et marketing

La figure ci-dessus représente un échange d'espaces dans un navire entre deux armateurs dont les lignes diffèrent.

1.3.3. Vessel sharing agreement :

Plusieurs armateurs se partagent une même ligne pour minimiser les coûts d'accostage, comme illustré dans la figure suivante :

Figure n°2.3 : Vessel sharing agreement

Source : Documents de GEMA, direction d'études commerciales et marketing

La figure ci-dessus représente le partage de l'espace d'un navire sur la même ligne entre plusieurs armateurs.

2. Prix du fret maritime :

2.1. Tarification du fret de base :

Le transport par mer s'organise, soit en conventionnel, soit en conteneur complet ou en conteneur de groupage et c'est grâce au groupage qu'il est possible de regrouper les petites expéditions et de les mettre dans des conteneurs.

En ce qui concerne les expéditions en conventionnel (sacs, caisses, fûts, etc.), le fret¹ de base est généralement établi à l'unité-payante UP qui est soit la tonne ou le m³ à l'avantage du navire, Un minimum de taxation est en général perçu sur les toutes petites expéditions, et des règles particulières s'appliquent à certaines marchandises (animaux vivants, automobiles, etc.). En conteneur complet : pour les conteneurs homogènes, des barèmes sont prévus dans certaines compagnies en fonction de la classe de marchandises et de la quantité chargée, avec application d'un minimum par conteneur. Pour les autres compagnies, et pour les conteneurs hétérogènes, on applique en général un tarif forfaitaire « à la boîte » (box rate) qui ne dépend que du type de conteneur et de la liaison concernée. En roulage (ou Ro-Ro) : le prix est le plus souvent calculé en fonction de l'encombrement du matériel chargé (au mètre linéaire de remorque par exemple).²

¹ Le fret désigne le prix du transport, parfois la marchandise lorsqu'elle est chargée.

² Ould et autres, Logistique en France et à l'international, Foucher, 2018, p 107.

Pour les expéditions en conteneur complet (FCL/FCL), la tarification est au forfait par conteneur, elle inclut les frais d'emportage, de dépotage, les frais de mise à disposition, les frais d'embarquement et frais de débarquement. Quant aux expéditions en conteneur de groupage (LCL/LCL), la tarification est identique au conventionnel.¹

2.2. Les ajustements :

Plus communément connus en tant que « surcharges », certains sont conjoncturels, d'autres structurels ou permanents. Leur mode de calcul varie d'une compagnie à une autre.

Ces ajustements consistent en :

2.2.1. Les correctifs liés à des contraintes extérieures :

2.2.1.1 La surcharge fuel ou BAF (*bunker adjustment factor*) :

Également appelée surcharge carburant, est une taxe supplémentaire perçue par les compagnies maritimes (transporteurs) auprès des expéditeurs pour compenser les fluctuations du prix du carburant, que le transporteur n'a pas prévue lors de la fixation du tarif.²

Ces fluctuations peuvent varier à la hausse ou à la baisse selon le coût du carburant qui augmente ou diminue. L'objectif du BAF est de s'assurer que les compagnies maritimes peuvent couvrir le coût du carburant, qui est une dépense importante dans l'exploitation de leurs navires.

2.2.1.2 La surcharge monétaire ou CAF (*currency adjustment factor*) :

Il s'agit d'une surcharge imposée par un armateur pour couvrir les fluctuations défavorables des devises par rapport au dollar américain.³

2.2.1.3 Le risque de guerre :

Il concerne les risques de guerre sur la zone de destination Il donne lieu à une surcharge appelée « war insurance risk ».

2.2.2. Les correctifs liés à la nature de la marchandise :

Les correctifs sont les suivants :⁴

¹ Martini, Hubert, op cit, p 71

² Benny John, Handbook of LOGISTICS, SHIPPING & Commercial Terminologies, Notion Press, 2019, p 19

³ Mike Hammett, Dictionary of international trade finance, financial world publishing, 2001, p 93

⁴ https://transport.cnam.fr/medias/fichier/11-maritime_1418676707139-pdf Consulté le 28/03/2023 à 16h15

Surtaxe pour colis lourds qui dépassent 5 tonnes et pour colis encombrants qui dépassent 12,50 mètres de longueur.

-Surtaxe pour colis dangereux pour couvrir les coûts supplémentaires associés à la manipulation et au transport de colis dangereux.

-Surtaxe « ad valorem » en fonction de la prime d'assurance.

2.3 Tarification de la manutention portuaire :

Les liner-terms¹ sont les conditions des connaissements de lignes régulières. Ils concernent la gestion des frais de manutention à l'embarquement ou au débarquement des marchandises, ils définissent donc quelles opérations de manutention sont incluses dans le fret annoncé par la compagnie et réalisées sous sa responsabilité (à la charge du navire).²

Les frais de manutention portuaire à prendre en compte pour le chargement dans les cales sont les suivants :³

- Rapprochement depuis le magasin, une aire de stockage, jusqu'à proximité d'un quai.
- Mise à l'aplomb des crochets de palan.
- Prise en charge sous palan, élingage et accrochage, hissage.
- Déplacement horizontal jusqu'à la verticale des cales.
- Mise à bord qui consiste à descendre les marchandises dans les cales
- Arrimage à l'intérieur des cales.

Pour le déchargement, ce sont les mêmes étapes, à l'envers, se terminant par l'évacuation vers le quai ou un magasin de stockage.

2.3.1 Les frais de passage portuaire des marchandises conventionnelles :

Les frais de manutention inclus dans le fret de base sont indiqués dans les liner-terms et ceux qui ne sont pas inclus sont à la charge de la marchandise. Les conditions de ligne les plus fréquentes sont :⁴

¹ Liner : navire de ligne régulière. Terms : conditions applicables au contrat de transport maritime.

² Kenfack, Hugues, Droit du commerce international Ed. 6, Dalloz, 2017, p 151

³ Belotti, Jean, op cit, p 272

⁴ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Liner-terms.htm> consulté le 28/03/2023 à 20h04

2.3.1.1 De quai à quai (*From quay to quay ou From pier to pier*) :

À l'embarquement, la seule obligation du chargeur est de mettre à disposition la marchandise à quai. Tous les frais de manutention pour la mise à bord sont à la charge du transporteur. Au débarquement, le destinataire a pour obligation de procéder à l'enlèvement de sa marchandise dans les délais prévus par le connaissement maritime

2.3.1.2 De sous palan à sous palan :

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage. Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur.

2.3.1.3 De sous palan à quai

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage. Au débarquement, le destinataire de la marchandise ne supporte en principe aucun frais de manutention. Sauf éventuellement les frais de magasinage s'il procède à l'enlèvement de ses marchandises après le délai prévu par le connaissement maritime.

2.3.1.4 De bord à sous palan :

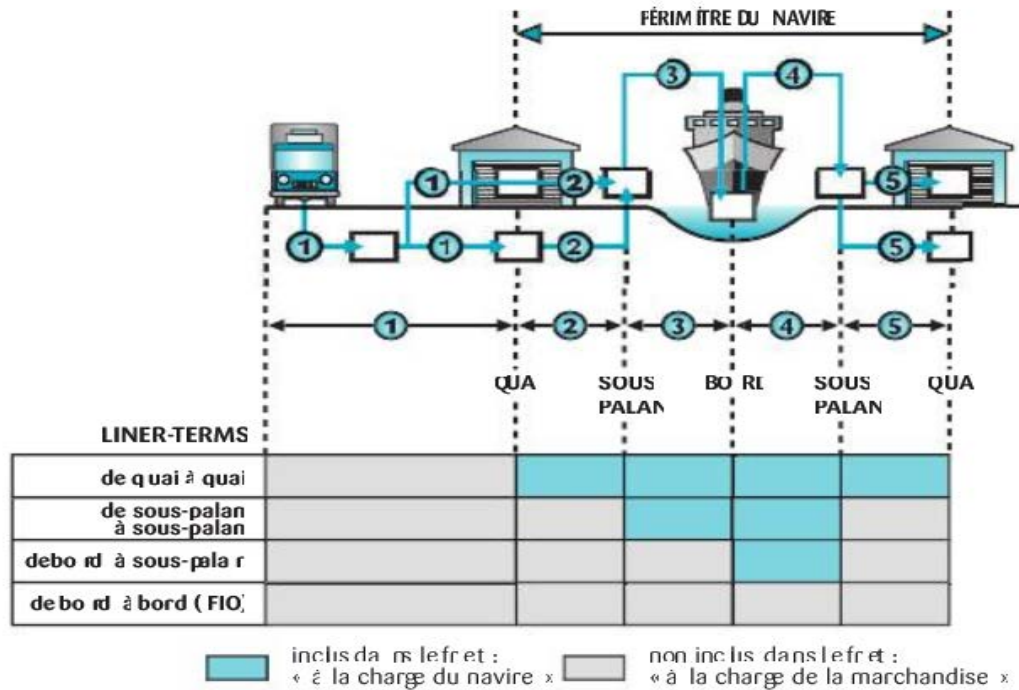
A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire. Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur.

2.3.1.5 De bord à bord (*Free in and out*) :

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire. Au débarquement, le navire supporte uniquement les frais de désarrimage. Le destinataire de la marchandise ou son représentant s'occupe des autres frais jusqu'à la mise à quai.

Dans la figure qui suit nous allons voir la prise en compte de la manutention portuaire.

Figure n°2.4 : La prise en compte de la manutention portuaire



Source : Dandel, Gilles, op cit, p 101.

- ① Déchargement du moyen de transport terrestre, manutention, magasinage, passage en douane... Ces opérations, situées dans le périmètre du port, mais hors du périmètre du navire, ne sont jamais incluses dans le fret mais sont « à la charge de la marchandise ».
- ② Rapprochement, depuis le magasin du quai ou le quai, et mise sous palan (ou portique à conteneur).
- ③ Mise à bord : élinguage, accrochage, hissage... jusqu'à l'arrimage pour la marchandise en conventionnel. De la préhension jusqu'au sasissage à bord pour les conteneurs.
- ④ Déchargement : opérations inverses de celles de la mise à bord.
- ⑤ Évacuation vers le quai ou le magasin de quai, et gardiennage jusqu'à la prise en charge par le consignataire de la marchandise.

2.3.2 Les frais de passage portuaire des conteneurs (Terminal Handling Charges – THC) :

Ils sont facturés par les armements, aussi pour un même port ils peuvent varier en fonction des compagnies maritimes. Leur valeur généralement supérieure au coût réellement supporté par les armements qui dégagent donc une marge.

Le liner terms applicable à un conteneur complet est le plus souvent : ¹

-CY/CY : ou Container Yard²/Container yard, le transporteur est responsable du conteneur depuis le terminal à conteneur d'embarquement jusqu'au terminal à conteneur de débarquement

-CY/Free Out : depuis le terminal d'embarquement jusqu'à bord du navire au port de débarquement.

-Free in/CY : depuis le bord du navire au port d'embarquement jusqu'au terminal de débarquement.

-Free in/Free Out (de bord à bord) : depuis le bord du navire port d'embarquement jusqu'à bord du navire port de débarquement.

CFS/CFS (Container Freight Station) : Il concerne les conteneurs de groupage, depuis la plateforme de groupage à la plateforme de dégroupage.

2.4. Les ristournes :

Pour avoir un avantage concurrentiel, les compagnies maritimes essayent de fidéliser les chargeurs en leur offrant des avantages de prix. Deux systèmes sont couramment pratiqués : ³

2.4.1 Les commissions de fidélité (Forwarding Agency Commission FAC) :

Ce sont des ristournes offertes aux chargeurs par la plupart des compagnies dans le passé, elles sont en général de 2 à 5% du fret de base mais tendent désormais à disparaître, notamment sur les plus grands axes maritimes Est-Ouest.

2.4.2. Les taux de fret réduits :

¹ <https://maritimafrika.com/les-liner-terms/> consulté le 29/03/2023 à 14h45

² C'est un endroit dans un port ou un terminal où les conteneurs sont stockés avant d'être chargés sur le navire dans le cas d'exportations ou déchargés du navire dans le cas d'importations.

³ Duhautbout, Dominique, op cit, p 135

Une politique de taux de fret préférentiel aux chargeurs ayant signé un « contrat de service » (engagement de volumes sur une période déterminée) est appliqué par certaines compagnies maritimes. Ce contrat formel prévoit des pénalités en cas de rupture de l'engagement du chargeur.

SECTION 02 : La flotte maritime algérienne

En tant que nation côtière avec plusieurs ports majeurs, tels que le port d'Alger, Oran, Skikda, Arzew et Bejaïa, qui sont des points de transit pour les importations et les exportations de marchandises, le transport maritime en Algérie est crucial pour le commerce international, étant donné que la plupart des échanges commerciaux et des importations algériennes sont effectués par voie maritime. Cette section se concentrera sur l'évolution de la flotte maritime algérienne et le secteur portuaire en Algérie.

1. L'évolution de la flotte de transport maritime des marchandises

Dans le secteur du transport maritime, l'Algérie ne compte que le transporteur public CNAN qui est la compagnie nationale algérienne de navigation pour le transport des marchandises, l'ENTMV pour le transport des voyageurs, la compagnie HYPROC qui est une compagnie étatique qui ne transporte que les hydrocarbures et un opérateur privé NOLIS qui est une filiale de CEVITAL pour le transport propre compte.¹

Autrefois, l'Algérie avait l'une des premières flottes de navires de commerce en Afrique dans les années 1970-1980², La Compagnie Nationale de Navigation « CNAN » gérait en totale propriété près de 80 navires entre vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RO-RO et car-ferries. Cela sans compter l'affrètement pour les vrac secs et liquides pour le transport des céréales, charbon, huiles et vins, etc.). La CALTRAM, une joint-venture entre la CNAN et la Libye, avait quatre autres navires.³ À la fin de l'année 2010, la flotte de navires marchands de fret, compte 35 unités de moins qu'en 2000, le pavillon maritime algérien est alors composé de 37 navires marchands, dont 34 navires de fret et 3 navires de passagers⁴, La flotte nationale à la fin de l'année 2017 est constituée de 16 unités

¹ SLIMANI, Agenda Item 3a. Challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector, Conseil de la Concurrence Algeria, 2018

² <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticlepdf/553/4/2/83300>

³ SLIMANI, op cit

⁴ <https://www.umtmo.dz/dspace/bitstream/handle/umtmo/17401/M%c3%a9MOIRE%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

dont cinq (05) navires seulement étaient opérationnels, ces unités sont réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RO-RO appartenant à l'entreprise publique CNAN et un RO-RO et un vraquier appartenant à la société privée Nolis, une filiale du groupe CEVITAL. Ces deux derniers sont utilisés essentiellement pour la couverture des besoins de Cevital en matière de transport.¹

Cette situation est principalement due à une gestion défailante de l'entreprise publique (CNAN) et l'absence d'investissement dans le secteur, c'est ce qui s'est répercuté sur le nombre de navires en activité qui a considérablement diminué au fil du temps. De nombreux navires vieillissants ont été retirés de la flotte ou vendus, ce qui fait que l'Algérie, couvre aujourd'hui une part insignifiante du trafic de marchandise générale, en effet, le pavillon national assure moins de 3% des volumes de commerce extérieur de marchandises du pays (1,4% par rapport au tonnage global des marchandises solides et 1,75% par rapport au trafic conteneurs).²

Dans le cadre de son développement, la compagnie CNAN prévoit d'acquérir 25 navires, dont 18 cargos pour la filiale CNAN Nord et 7 navires pour CNAN Med. C'est dans ce contexte qu'elle a déjà acquis 8 navires, le dernier « Tin Ziren », navire équipé de la dernière génération de motorisation, réceptionné le 22 août 2016 et qui a coûté 25 millions de dollars³. Cette acquisition a pour but d'atteindre les objectifs fixés par l'État pour le développement du secteur maritime, à savoir une augmentation des capacités de transport de marchandises par la flotte nationale de 30% à l'horizon 2025.⁴ Alors que la CNAN semble aujourd'hui s'être fixée un cap bien défini, celui du développement du fret algérien, il n'en demeure pas moins que c'est une entreprise étatique et qu'à ce jour il n'existe pas, en Algérie, de sociétés armatrices privées afin de permettre à l'Algérie d'atteindre son objectif de devenir un État armateur et aussi lui permettre de faire face à la concurrence étrangère qui paradoxalement a le monopole sur le transport des marchandises par mer au départ ou à destination de l'Algérie.

En effet, Les cargaisons homogènes sont couvertes dans leur quasi-totalité par le biais d'affrètement majoritairement conclus et contrôlés par les fournisseurs étrangers dans le cadre de leurs ventes CFR aux importateurs algériens, les conditions d'exercice de l'activité d'affrètement telles qu'énoncées dans le Code Maritime Algérien ne permettent pas aux

¹ <https://www.conseil-concurrence.dz/wp-content/uploads/2019/03/BOC-N-17.pdf> consulté le 20/04/2023 à 13h17

² TIGHILT Fodil , BOUCHELLAL Youcef , DADDI ADDOUN Nacer, La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret Cas de l'Algérie : Etat des lieux et contraintes, Revue Organisation & Travail, Volume 10, N°2 (2021)

³ <https://www.reporters.dz/transport-maritime-de-marchandises-la-cn-an-nord-receptionne-un-nouveau-navire-pour-25-millions-de-dollars/> consulté le 04/04/2023 à 00h23

⁴ <http://www.portalger.com.dz/transport-de-marchandises--tinziren--le-navire-hightech-de-la-cn-an>. Consulté le 04 /04/2023 à 14h35

opérateurs nationaux d'affréter des navires pour transporter leur cargaison importée ou exportée.¹

Le trafic maritime algérien se caractérise par un déséquilibre entre les importations (20 millions de tonnes) et les exportations (80 millions de tonnes). Par la part dominante des hydrocarbures aux exportations, l'Algérie est un pays mono-exportateur avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur les coûts du transport maritime sur les lignes à destination de ce pays. Cette dissymétrie caractéristique des échanges nord-sud pose un problème pour la rentabilisation d'une flotte à cause du retour à vide. Les armateurs sont contraints de le répercuter sur le taux de fret.²

2. Le secteur portuaire en Algérie :

Les ports jouent un rôle crucial dans le développement économique d'un pays, et l'Algérie ne fait pas exception. Cependant, la question de l'efficacité et de la compétitivité de ses ports demeure un sujet de préoccupation pour les acteurs économiques et les autorités algériennes.

2.1. Définitions du port

Un port est « un abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires, pour l'embarquement et le débarquement de leur chargement. »³

D'un point de vue économique et industrielle, la notion de port représente un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire, la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses. Il s'agit donc d'une aire de contact entre les deux domaines de la circulation terrestre et maritime.⁴

2.2. L'importance économique des ports

Les ports ont un rôle essentiel dans l'économie nationale Algérienne où la grande partie des échanges commerciaux passent par voie maritime. Ils sont donc des outils majeurs pour le

1

<https://www.ummo.dz/dspace/bitstream/handle/ummo/17401/M%c3%a9MOIRE%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

² http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2008/483_5economie%20maritime%20algérienne%20Eurtomed.pdf consulté le 04/04/2023 à 00h34

³ Dictionnaire le Robert

⁴ Guerrain et autres, Le management portuaire : les nouveaux enjeux, e-theque, 2002, p 7 et 8

développement économique et social du pays. Cependant, le secteur portuaire doit s'adapter aux mutations socio-économiques internes, caractérisées par des exigences de développements internes au pays, par des engagements du pays dans des accords de libre-échange et par les nouveaux contextes de la mondialisation et de la globalisation du commerce. En outre, il doit tenir compte des nouvelles contraintes et évolutions économiques, institutionnelles, technologiques, environnementales du transport maritime.¹

2.3.La problématique des ports en Algérie :

La performance de la chaîne de transport maritime est cruciale pour l'économie maritime de l'Algérie, mais les ports du pays sont un réel frein en raison du manque d'investissements dans le secteur. Le système portuaire algérien est principalement axé sur les grands ports qui traitent un important trafic conteneurisé, en effet, c'est le port d'Alger, qui gère la majorité écrasante des marchandises échangées avec le reste du monde, et est le seul port du pays disposant d'un terminal céréalier important (30 000 tonnes), tandis que l'Algérie est un grand importateur de céréales

Cette situation impose des temps d'attente dépassant les normes requises aux navires céréaliers (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours), obligeant les armateurs à opter pour le conditionnement en sacs plutôt que le transport en vrac, moins coûteux.²

Dans ce qui suit, nous allons exposer la situation des ports algériens en mettant l'accent sur le potentiel portuaire en Algérie entre les opportunités à exploiter et les insuffisances auxquelles il faut faire face pour améliorer le secteur portuaire en Algérie.³

2.3.1 Le potentiel portuaire algérien

En dehors des ports de pêche qui sont au nombre de 35, l'Algérie dispose d'une façade maritime de 1622 km composée d'un complexe portuaire national constitué de 13 ports de commerce dont :⁴

¹ <https://faolex.fao.org/docs/pdf/mor83695.pdf> consulté le 05/04/2023 à 16h05

² Mohamed-Chérif Fatima- Zohra, L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranée, La mer dans l'Euro-méditerranée

³ GUERMAH Hayet, Les ports : Le maillon faible de la chaîne logistique en Algérie, Revue de l'économie financière & des affaires, Volume 5, N° 4, Décembre 2021

⁴ SLIMANI - Membre Permanent- Conseil de la concurrence- ALGERIE « Agenda Item 3a. Challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector », July 2018.

- 8 sont spécialisés dans les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Ténès, Ghazaouet et Dellys)
- 3 ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, Skikda ancien port et Arzew)
- 2 ports de Bethioua et de Skikda (nouveau port) sont spécialisés dans les hydrocarbures.

Les activités portuaires hors hydrocarbures sont importantes à Alger (30 % du total) ; les ports situés à l'est (Annaba, Skikda, Béjaia) traitent ensemble 50 % de ce trafic et à l'ouest, les ports d'Oran et de Mostaganem en traitent 13 %. Les ports d'Arzew/Bethioua sont affectés exclusivement au transport des hydrocarbures. Le cabotage national se limite essentiellement à l'alimentation de certaines régions côtières déficitaires en produits pétroliers et en GPL (Alger, Oran et Béjaia). Il s'effectue à partir de Skikda pour les produits pétroliers et d'Arzew pour les GPL.¹

2.3.2 Les insuffisances des ports algériens :

Nous pouvons compter un nombre très important des problèmes dont souffrent les ports algériens, à savoir : ²

2.3.2.1 Déséquilibre et insuffisance du trafic :

Le déséquilibre entre les importations et les exportations se répercute négativement sur la rentabilisation de la flotte, Si les importations sont plus importantes que les exportations, cela signifie que les navires doivent souvent rentrer à vide ou avec une charge partielle, ce qui peut entraîner des pertes financières pour les compagnies de transport maritime.

2.3.2.2 Retard en matière de conteneurisation :

Ce retard est dû au manque d'équipement comme les portiques à conteneurs. Il y a aussi des problèmes d'encombrement : les navires séjournent dans les ports algériens au-delà des normes requises : 5 jours dans le port d'Alger et les armateurs répercutent ce retard sur le taux de fret par le biais d'une taxe de congestion.

¹ M. Hassan Abid « Les besoins de formation en transport dans les pays de la méditerranée occidentale : cas des pays du Maghreb », Décembre 2009 .

² GUERMAH Hayet, op cit

2.3.2.3 Infrastructure traditionnelle incompatible aux exigences actuelles :

La plupart des ports en Algérie ont été construits il y a plusieurs décennies, et leur infrastructure est souvent obsolète et inadaptée aux exigences actuelles. Les navires modernes sont plus grands et nécessitent des quais plus profonds et plus longs pour pouvoir accoster en toute sécurité. De plus, la technologie de manutention des marchandises a également évolué, avec l'utilisation de grues et d'équipements de levage plus sophistiqués pour déplacer rapidement et efficacement les cargaisons. En raison de ces changements, de nombreux ports en Algérie ont du mal à répondre aux besoins des armateurs et des opérateurs de navires modernes. Cela peut entraîner des retards et des coûts supplémentaires pour les importateurs et exportateurs, ainsi que pour les transporteurs maritimes.¹

2.3.2.4 Secteur monopolisé par l'Etat :

Le secteur portuaire est fortement monopolisé par l'État algérien à travers deux organismes étatiques : l'office national des ports qui gère l'ensemble des ports et la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) pour le transport maritime.

2.3.2.5 Manque d'investissement dans le secteur portuaire algérien

L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature de transport, cependant, les ports polyfonctionnels connaissent un retard considérable qui apparaît clairement avec la situation de la conteneurisation avec un taux de 25 % pour l'Algérie, alors que nos voisins enregistrent 30 %, 45 % respectivement pour la Tunisie et le Maroc. L'ensemble des importations de matières nécessaires soit à la fabrication ou bien à la consommation transitent par ces derniers et que notre économie est dépendante de la performance de la chaîne de transport maritime. Ce retard a aggravé la situation des ports polyfonctionnels, notamment le transport maritime de marchandise qui n'a pas évolué, face à un monde globalisé. Une autre conséquence aussi grave : c'est la domination de la flotte

¹ M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César Ducrue, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », Revue internationale n° 116 «Le Maghreb dans la Mondialisation»,2011

étrangère, en effet, une part très faible des marchandises actuellement transportées par le pavillon national, le reste à l'actif des armateurs étrangers.¹

Autres problèmes

- 98% du transport maritime de marchandises vers l'Algérie est assuré par des compagnies étrangères avec une moyenne de 4 milliards de dollars par an.
- Climat d'investissement répulsif et défavorable, en effet, l'Algérie n'est pas un pays attractif pour les investisseurs privés et cela est dû à plusieurs facteurs : poids de la fiscalité, lourdeurs bureaucratiques pour l'enregistrement des actes de propriétés, et retards dans la modernisation de son système bancaire. Dans ce contexte, les investisseurs étrangers ne se sont pas précipités pour négocier des concessions dans les ports algériens.
- Manque de compétence de réglementation encadrant l'activité portuaire en Algérie.
- L'absence d'équipements modernes qui permettent les chargements et les déchargements.
- La lenteur enregistrée lors de rapatriement de devises liées aux opérations d'exportations et l'absence de possibilité de paiement des services au niveau international en raison des limites des incoterms.

Section 03 : La pratique de l'affrètement

La flotte algérienne souffre d'une insuffisance à la fois quantitative et qualitative, ce qui rend l'affrètement des navires essentiel pour l'économie du pays. Ce secteur est crucial pour les échanges commerciaux internationaux de l'Algérie, car son économie dépend fortement des importations de produits finis et semi-finis. Pendant longtemps, l'affrètement des navires était sous monopole étatique, mais cette activité est maintenant en cours de "désétatisation" tout comme d'autres activités liées au transport maritime. Le principe de la libéralisation de l'affrètement a été énoncé dans l'article 649 amendé de la loi 98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime (CMA), cependant, les dispositions réglementaires correspondantes n'ont pas encore été mises en place.

Les dispositions de l'article 649 du code maritime algérien stipulent : « les activités d'affrètement de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité

¹ Les principaux armateurs étrangers actuellement, sont : CMA CGM (France), MSC (Italie), HK Ltd (Hong Kong), Arkas (Turquie), Mediterranean Shipping Co (MSC) (armateur italo-suisse).

algérienne ou toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire national ».

Selon les dispositions de l'article 572 du code maritime algérien, est considéré comme armateur toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire. Cette définition élargie du statut d'armateur a été utilisée dans le cadre des dispositions du décret exécutif du 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime pour permettre à un postulant à une concession de présenter l'acte de propriété du navire, le contrat de leasing ou le contrat d'affrètement.

À partir de ce qui a été énoncé précédemment, on peut comprendre que le détenteur d'une concession de transport maritime, obtenue sur la base d'un navire affrété, peut avoir recours à l'affrètement de plusieurs navires selon ses besoins.

Cependant, certains acteurs économiques et "entrepreneurs de transport maritime", qui sont considérés comme des entreprises de transport maritime selon les règles de la CNUCED et de la CCI de 1991, mais qui ne sont pas nécessairement propriétaires de navires, revendiquent le droit de recourir à l'affrètement de navires pour leurs propres besoins ou pour le compte de tiers, sans pour autant avoir à respecter les obligations associées à une convention de concession et à son cahier des charges.¹

Dans cette section nous allons voir ce qu'est l'affrètement, les types d'affrètement et le prix de l'affrètement.

1. Définition de l'affrètement :

« Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. »²

Ce contrat porte sur la location d'un navire qui lie deux parties, « le fréteur qui est toute personne physique ou morale propriétaire de navires qui met son ou ses navires, cellule ou espaces à la disposition de l'affréteur qui est toute personne physique ou morale à la disposition de laquelle un navire est mis, en tout ou en partie, pour le transport des marchandises d'une personne moyennant paiement d'un fret (loyer du navire).³

¹ REZAL Abdelkrim, Problématique De L'investissement Dans Le Domaine Des Transports Maritimes Investment Issue In The Field Of Maritime Transport, Revue de droit des transports et des activités portuaires- Volume VIII/N°02, année 2021(PP 139-157)

² L'article 640 de la loi 90-05 du 25 juin 1998 du Code Maritime Algérien CMA

³ Article 2 du Code CEMAC de la Marine Marchande

L'affrètement maritime concerne principalement le transport des matières premières pour des lots importants. C'est également une solution viable pour le transport de marchandises diverses lorsque le port de destination est mal desservi par les compagnies régulières à partir du port de départ. Dans de tels cas, les entreprises peuvent louer un navire entier ou une partie de celui-ci pour transporter leurs marchandises vers la destination souhaitée. Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement maritime, mais les contrats d'affrètement (charter party) sont conclus sur la base de contrats types qui sont le fruit d'une longue expérience dans la mesure où l'affrètement a précédé le contrat de transport maritime.¹

2. Les types d'affrètement :

Il existe trois types d'affrètement :

2.1 L'affrètement au voyage (voyage charter) :

Le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire convenu dans la charte partie, pourvu de son armement ; avec équipage et approvisionnements, et conserve la gestion nautique et commerciale² pour un ou plusieurs voyages.³

2.2 L'affrètement à temps (time-charter) :

« Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini »⁴, qui peut être de très longue durée. Quand le chargeur est prêt à assurer la gestion commerciale du navire mais ne veut pas se préoccuper de la gestion nautique, il affrète à temps. C'est aussi un type d'affrètement utilisé par les armateurs de lignes régulières auxquels il permet plus de souplesse. Lors de l'ouverture d'une ligne, par exemple, cela peut leur permettre de ne pas investir immédiatement. La plupart des armateurs ont des flottes mixtes composées de navires en propriété et de navire affrétés.⁵

¹ <https://www.adelformation.com/wp-content/uploads/2015/03/le-contrat-daffretement-fiche-6.pdf> Consulté le 08/04/2023 à 15h19

² La gestion nautique (équipement et armement du bâtiment, paiement de l'équipage, entretien du navire et paiement des réparations, assurances du navire)

La gestion commerciale (approvisionnement de la machine, dépenses d'escales et de ports, utilisation du navire)

³ Article R.5423-19 du code des transports

⁴ Article L.5423-10 du code des transports

⁵ www.lantenne.com consulté le 09/04/2023 à 18h58

2.3.L'affrètement coque nue :

« Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplet pour un temps défini. »¹

L'affréteur dispose de la gestion nautique et commerciale et est responsable des dommages subis par le navire au cours de son exploitation. En revanche la responsabilité des dommages subis par la marchandise du fait du défaut de la navigabilité initiale ou du vice propre du navire incombe au fréteur. L'affrètement « coque nue » est également utilisé comme mode de financement par des armateurs qui n'ont pas la surface financière pour acheter un navire. Ce type de contrat peut être, dans ce cas, assortie de la clause « avec option d'achat ». Autrement dit location crédit-bail.²

Dans le tableau qui suit nous allons voir les obligations des parties contractantes de la charte partie selon chaque type d'affrètement.

Tableau n°2.1 : Les obligations du fréteur et l'affréteur selon le type d'affrètement

Type d'affrètement	Obligations du fréteur	Obligation de l'affréteur
Au voyage	-Présenter, à la date convenue ³ et au lieu convenu, le navire désigné et maintenir ce dernier pendant le voyage en bon état de navigabilité, armé et équipé. -Faire toutes les diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus dans la charte-partie.	-Mettre à bord du navire la quantité de marchandises énoncées dans la charte-partie. A défaut, il paiera néanmoins le fret prévu pour cette quantité. -Décharger la marchandise dans les délais prescrits par la charte-partie.
A temps	-Présenter le navire désigné dans la charte partie à	-Payer le fret ou loyer, les soutes et tous les frais de l'exploitation commerciale du navire (frais de

¹ article L.5423-8 du code des transports

² <http://www.lantenne.com/> Consulté le 09/03/2023 à 21h07

³ Elle rentre dans ce qu'on appelle la planche ou laycan, c'est une plage de temps datée pendant laquelle, l'armateur (le fréteur qui équipe le navire) est tenu de mettre un navire à la disposition de l'affréteur (qui loue le navire pour acheminer ses marchandises) dans le port indiqué. Ce dernier doit être capable de commencer le chargement durant cette plage de temps. Il n'est pas tenu d'accepter le navire et de commencer la charte-partie (opérations de chargement) avant la date marquant le début de la planche, et est en droit de le refuser s'il se présente après la date de résiliation marquant la fin de cette période.

	<p>l'affréteur, à la date et au lieu convenu entre les contractants.</p> <p>-Le dit navire devra être en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat, équipé et armé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte partie.</p>	<p>port, de pilotage, taxes de douane sur les marchandises...)</p> <p>-L'affréteur doit rendre le navire au fréteur à la date convenue dans la charte-partie. Il est d'usage de faire preuve de souplesse en prévoyant deux dates différentes entre lesquelles le navire devra être restitué dans un état d'usure normale.</p>
Coque nue	<p>-Présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.</p> <p>-le fréteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire</p>	<p>-Recruter l'équipage, de payer ses gages, sa nourriture ainsi que les dépenses annexes.</p> <p>-L'affréteur doit entretenir le navire et a à sa charge les réparations et remplacements du matériel et des équipements de bord.</p> <p>-Assurer le navire</p> <p>-Payer le fret</p>

Source : Dibas-Franck, Eric, Le droit maritime dans la zone CEMAC, L'Harmattan, 2018, p 158- 167

-Dans l'affrètement au voyage, le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire et ne peut se libérer de cette obligation qu'en cas de force majeure. L'affrètement au voyage constitue donc le contrat le moins risqué pour l'affréteur.

-S'agissant du paiement du fret, il peut arriver que l'affréteur résilie le contrat avant le début des opérations. Dans ce cas, il sera tenu de payer une indemnité correspondant au préjudice subi par le fréteur et au plus égale au montant du fret.¹

-S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent. Donc, il n'y a pas lieu à dommages-intérêts en raison du retard. Celles-ci subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure survient pendant le voyage. Mais si l'affréteur choisit de décharger la marchandise, il en supporte les frais et reste redevable du fret entier.²

¹ Article 485 du CCMM

² Article 486 du CCMM

-« Pour chaque jour, dépassant le nombre de " jours de planche " convenus dans la " charte-partie ", pour le chargement ou le déchargement du navire, l'affréteur doit des " surestaries ", qui sont considérées comme un supplément du fret. »¹

-Pour l'affrètement à temps, le fréteur conserve la gestion nautique du navire. Il n'a donc pas la gestion commerciale, c'est donc à lui que revient l'obligation de recruter les marins affectés au navire, de s'acquitter de leurs salaires, des frais d'entretien et de la nourriture.

Le contrat ne manque pas de préciser les conditions du paiement : « à tel endroit, chaque trente jours et d'avance à telle banque. »

-Dans l'affrètement coque nue, le fréteur doit mettre en état de navigabilité le navire donné en affrètement. Cependant, il ne lui revient pas de maintenir cet état pendant la durée du contrat. Cela se comprend aisément dès lors que c'est l'affréteur qui a les gestions nautiques et commerciales du navire. L'affréteur va disposer du navire pendant la durée de la charte. C'est donc l'affréteur qui exploite le navire et prend la qualité d'armateur.

-La navigabilité ne compte pas seulement la réunion des qualités nautiques qui permettront à l'engin de flotter et de se propulser ou d'être propulsé. Le navire doit servir à une certaine exploitation que la charte précisera plus ou moins ; de ces précisions dépendront les exigences relatives à l'aménagement du navire ; ce sont les éléments de sa navigabilité commerciale. Ainsi, un bananier affrété pour des transports de bananes devra être pourvu d'un équipement intérieur de chambres froides en état de fonctionnement, faute de quoi on dira que ce bâtiment n'est pas en état de navigabilité.

-Au terme de l'affrètement, l'affréteur est tenu de restituer le navire, dans l'état où il l'a reçu, sauf usure normale. En cas de retard dans cette restitution, 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 et ce conformément aux dispositions de l'article 507 du CCMM.

3. Le prix de l'affrètement

3.1 Le fret de base :

Le fret couvre les coûts liés à la location du navire et à son utilisation pour transporter la cargaison d'un port à un autre, il couvre aussi le temps alloué pour le chargement et le

¹ Article R5423-22 du code des transports

déchargement de celle-ci, par contre il ne couvre pas le chargement et le déchargement en lui-même. Pour un affrètement au voyage, le fret est établi soit au forfait, soit à la quantité (tonnage). Le forfait peut être réévalué proportionnellement si la quantité de marchandise chargée est supérieure à celle mentionnée dans la charte-partie. Si la marchandise prévue dans la charte-partie ne peut être chargée (partiellement ou en totalité), le forfait est dû néanmoins (deadfreight). Dans les affrètements à temps ou coque nue, le fret se calcule à la durée (jour, semaine, mois), courant en général du jour de mise à disposition jusqu'à la fin du (ou du dernier) déchargement.¹

3.2. Les surestaries :

C'est une pénalité financière que l'affréteur doit payer au fréteur au cas où le temps de chargement/déchargement dépasse le temps de planche² prévu dans le contrat juste après l'envoi de la Notice of Readiness "NOR"³ qui annonce que le navire est à la disposition de l'affréteur, prêt pour le chargement ou déchargement de la cargaison. Les surestaries ne sont applicables que lorsque le navire du client arrive au port dans sa planche. A contrario, toute fin de traitement antérieure à la date cible générera une prime de célérité (despatch money) pour l'affréteur.⁴

Dans la figure suivante nous allons faire une comparaison entre les paramètres réels et les paramètres contractuels d'un navire :

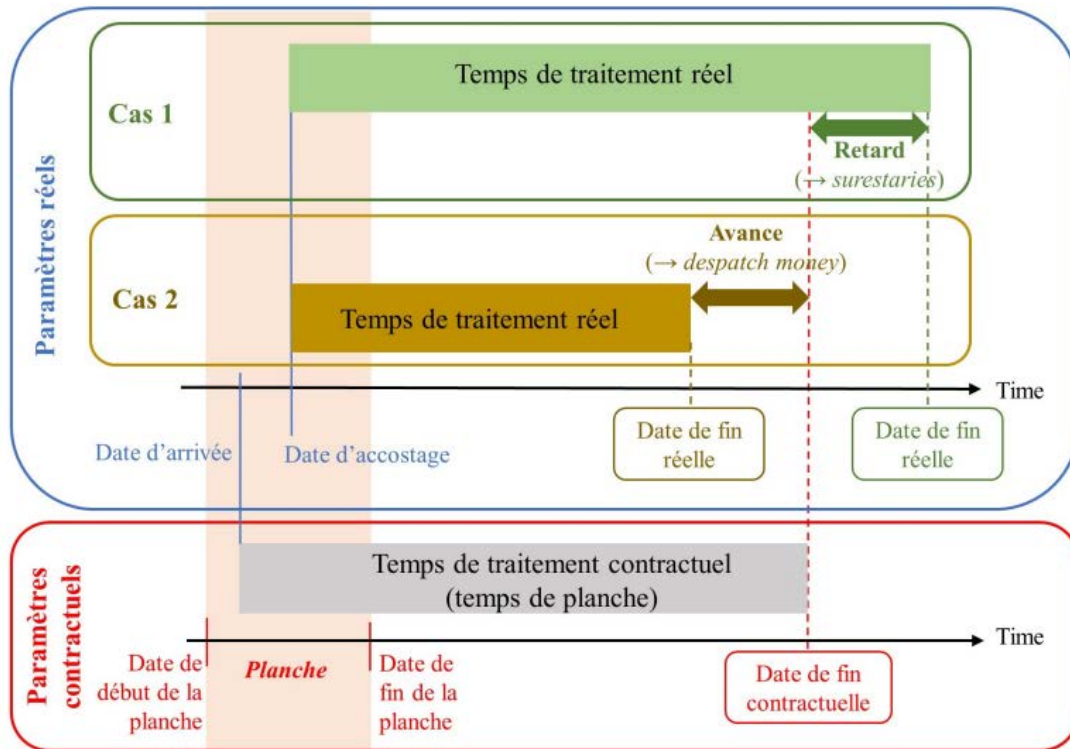
Figure n°2.5 : Paramètres réels vs paramètres contractuels d'un navire

¹ Ajay Menon, Voyage Charter vs Time Charter, Maritime Law, September 11, 2021

² Temps de planche ou laytime est le temps alloué à l'affréteur dans une charte-partie pour charger/décharger sa cargaison sans qu'il ait à payer au fréteur d'autres sommes que celle convenue pour l'affrètement du navire. La somme convenue se nomme « staries ».

³ L'avis d'arrivée du navire envoyé par le capitaine ou l'agent de l'armateur à l'affréteur/chargeur/réceptionnaire- n'est émis que lorsque le navire est arrivé au lieu convenu, prêt à charger/décharger

⁴ Hamza Bouzekri, Gülgün Alpan, Vincent Giard. Modélisation du problème de l'allocation des planches et des postes à quai dans les ports vraquiers. MOSIM'20 : 13ème Conférence Francophone de Modélisation, Optimisation et Simulation, Nov 2020, Agadir, Maroc. Ffhal-03005639



Source : Hamza Bouzekri, Op cit

On peut voir qu'il peut y avoir un laps de temps entre la date d'arrivée et la date d'accostage du navire ou ce dernier séjourne en rade essentiellement pour des raisons de disponibilités de quai en prenant en compte leurs caractéristiques (longueur, profondeur, etc.) et celles des navires (taille, tirant d'eau, etc.).

Dans le cas où l'affréteur dépasse le temps de planche, il paye des surestaries et dans le cas où il met moins de temps que prévue à charger sa marchandise il bénéficie d'une prime appelée despatch money.

Conclusion du chapitre :

Dans ce chapitre, nous avons pu avoir une vue d'ensemble de la situation actuelle en Algérie ou nous nous sommes intéressés à la flotte maritime, la tarification et l'affrètement dans le pays.

On s'est aperçu que l'Algérie ne disposait pas d'un nombre de navires suffisant pour répondre à son besoin en termes de transport maritime international de marchandises, la plupart des navires algériens eux sont anciens et nécessitent des investissements importants pour être modernisés et mis à niveau.

Pour ce qui est de la tarification, les tarifs pratiqués en Algérie sont souvent plus élevés que dans les pays voisins essentiellement à cause du manque d'exportation et du retour à vide des navires, ces tarifs excessifs peuvent également être expliqués les coûts élevés de l'exploitation des navires et les taxes portuaires.

Concernant l'affrètement, l'état Algérien ne permet aux opérateurs économiques de pratiquer l'affrètement que dans le cas où ces derniers ont la qualité d'armateur, les options sont donc limitées en termes de choix de navires et de flexibilité dans les conditions d'affrètement. Cela peut rendre plus difficile pour les entreprises de trouver des solutions de transport adaptées à leurs besoins.

À la lumière de ce qui a précédemment été mentionnés, on constate que le pays a encore du chemin à parcourir pour atteindre son potentiel en termes de transport maritime efficace et compétitif., des investissements dans la modernisation de la flotte s'imposent, ainsi que dans la réduction des coûts et l'amélioration de la flexibilité de l'affrètement, Tout cela dans le but de pour stimuler le secteur et le rendre plus attrayant pour les entreprises cherchant à transporter leurs marchandises.

Chapitre III

Pratique de l'affrètement au sein de GEMA

Introduction du chapitre :

L'affrètement est un sujet intéressant à étudier car il s'agit d'une pratique courante dans le domaine de la logistique et du transport. Cette pratique soulève plusieurs questions qui méritent d'être étudiées, notamment la question des coûts de l'affrètement comparés aux coûts de l'utilisation d'une flotte nationale, les avantages et inconvénients de chacune de ces pratiques.

Ce chapitre englobera trois sections. Dans un premier temps, nous allons faire une présentation de l'entreprise, en parcourant son historique, ses activités commerciales, son personnel et ses projets de développement.

En second lieu, nous allons nous concentrer sur un cas pratique d'affrètement que nous avons eus l'occasion de travailler durant le stage pratique. Nous verrons également un cas d'utilisation d'un navire algérien où nous pourrions évaluer les défis de chaque option.

Dans la dernière section, nous mènerons une étude qualitative par le biais d'entretiens semi-directifs avec des responsables de GEMA ainsi qu'une analyse SWOT et PESTEL qui nous permettront de répondre à notre problématique. Cette section va comporter une présentation de l'entreprise, en parcourant son historique, ses activités commerciales, son personnel et ses projets de développement.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil

La Société Générale Maritime, en abréviation « GEMA » est une compagnie nationale implantée dans tous les ports Algériens. GEMA a été créé dans le but de fournir un service d'agence maritime pour les différents types de navires afin de représenter les armateurs en Algérie. Pour les compagnies maritimes qui désirent exploiter le marché algérien à l'international, GEMA est en mesure de leur fournir une assistance pour réaliser des études de marché et pour faciliter les échanges commerciaux.

GEMA intervient dans le marché de la consignation de tous types de navires dans tous les ports de commerce d'Algérie (Ro/Ro, porte-conteneurs, vraquiers etc...), la gestion des conteneurs, des marchandises réfrigérées, des marchandises en vrac, des colis lourds.

Le siège social de la Direction Générale : 02, rue JAWAHARLAL NEHRU (ex.

BEZIERS) Alger. Elle est implantée à travers ses neuf (9) agences dans les principaux ports de commerce, d'Annaba à Ghazaouet. Le nombre d'effectif enregistré au 31/12/2021 est de 182 employés. La nature de son activité est la consignation de navires et de conteneurs, courtage maritime, transit, avitaillement et ravitaillement. Elle dispose aussi d'une école de formation opérationnelle depuis avril 2015.

1. Historique

Créée en 1987, GEMA, ex ENCATM est une SPA au capital social de 750 000 KDA détenu à 100% par l'actionnaire unique Groupe « GATMA ».

Cette entreprise est le résultat de la restructuration de la compagnie national CNAN en 1987, sous la forme consacrée à l'époque d'une entreprise nationale à caractère économique, elle a hérité des activités de consignation des navires, d'avitaillement et de transit.

A sa création en 1988, l'ENCATM jouissait du monopole de fait et disposait d'un marché protégé. En juin 1990 les statuts de l'entreprise l'ont modifié en une société par action (SPA).

En date du 24 mars 1991, l'ENCATM a changé de dénomination et l'entreprise est appelée dès lors GEMA, une société par action avec un capital social de 15.000.000,00 DA.

Par acte notarié dressé le 18 février 1998, il est procédé à une refonte des statuts aux fins de mise en conformité avec la modification de la loi relative à la gestion des capitaux marchands de l'état. A ce titre il a été procédé à une augmentation du capital de pour le porter à 300 millions de dinars, telle augmentation ayant donné lieu à l'émission de 1900 actions nouvelles.

En application du nouveau texte et la création de la SGP GESTRAMAR, les statuts de GEMA ont été modifiés conformément à la modification législative d'Août 2001, et par acte notarié dressé le 29 novembre 2004 portant attribution de la propriété des actions de GEMA à GESTRAMAR.

Dès le 31 décembre 1963, toutes les activités maritimes telle que la consignation des navires, le transport maritime de voyageurs, de marchandise et d'hydrocarbures, et le transit ont été en totalité confiés à la Compagnie Maritimes Algérienne de Navigation (CNAN), jusqu'en 1987.

De 1988 à 1990 restructuration de la CNAN et création de L'ENCATM qui a hérité les activités de consignation des navires, d'avitaillement et de transit. Tout en bénéficiant de fait le monopole et disposait d'un marché protégé.

En date du 24 mars 1991, l'ENCATM a changé de dénomination et l'entreprise est appelée dès lors GEMA, une société par action avec un capital social de 15.000.000,00 DA.

La société générale maritime par abréviation « GEMA » ex ENCATM est issue de la restructuration organique de la CNAN en 1987, sous la forme consacrée à l'époque d'une entreprise nationale à caractère économique,

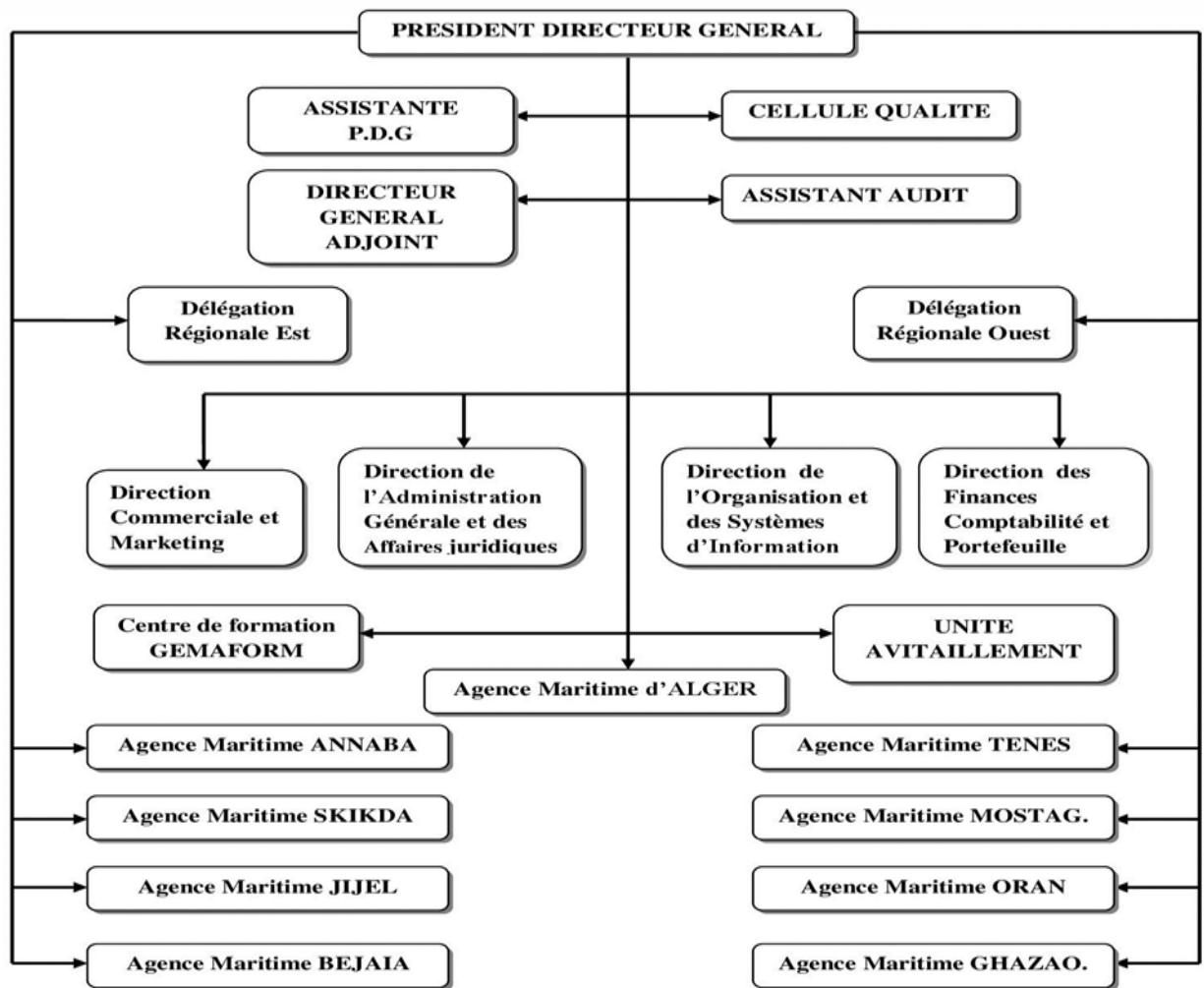
A sa création en 1988, l'ENCATM jouissait de fait du monopole et disposait d'un marché protégé. En juin 1990 les statuts de l'entreprise l'ont modifié en une société par action (SPA).

Par acte notarié dressé le 18 février 1998, il est procédé à une refonte des statuts aux fins de mise en conformité avec la modification de la loi relative à la gestion des capitaux marchands de l'état. A ce titre il a été procédé à une augmentation du capital de pour le porter à 300 millions de dinars, telle augmentation ayant donné lieu à l'émission de 1900 actions nouvelles.

2. Structure de l'entreprise :

Dans la figure ci-dessous on découvre l'organigramme de l'entreprise GEMA.

Figure n°3.1 : Organigramme de l'entreprise GEMA



Source : Documents internes de l'entreprise

D'après la figure n°3.1, le statut organique de GEMA se compose des directions suivantes :

2.1 Direction Générale

Les proches collaborateurs du directeur Générale sont: Les chargés, Assistant de la sécurité, et de l'audit.

2.2 Direction Organisation et Systèmes D'information(D.O.S.I)

Cette structure est composée du directeur et son secrétariat d'une équipe d'informaticiens. Ils sont chargés de

- La conception et la réalisation des systèmes d'information
- La conception et gestion du dictionnaire de données de l'entreprise
- Les choix techniques sur les aspects hardware, software et réseaux

- Le développement et la rentabilisation de ressources informatiques
- L'efficacité des schémas organisationnels et informationnels
- La normalisation et codification des procédures et supports
- La mise en place, le suivi et la conservation du schéma organisationnel de la GEMA
- Conception et mise en œuvre des schémas informationnels de l'entreprise en collaboration avec les fonctions centrales
- Participation à la définition du plan informatique conformément au schéma approuvé par la direction générale et dans le cadre de développement de l'entreprise
- Mise en œuvre de la politique informatique entreprise
- Gestion des procédures de gestion et d'organisation (développement, mise en œuvre et mise à jour)
- Élaboration, suivi de la réalisation et diffusion des manuels de procédures (adaptation et mise à jour).

2.3 Direction Administration Générale et Affaires Juridiques :

C'est le bureau d'ordre général, il comprend :

2.3.1 Sous-direction administrative générale :

Elle est chargée de :

- L'élaboration et suivi des politiques en matière de comptabilisation, du budget et de gestion des finances de l'entreprise.
- L'élaboration et suivi des procédures.
- La gestion centralisée de la trésorerie.
- La centralisation des comptabilités des agences maritime.
- Contrôle et l'assistance des agences maritime en la matière.
- Les moyens généraux.
- La gestion du patrimoine du siège.
- La gestion des archives.
- La gestion financière et comptabilité.

2.3.2 Sous-direction ressources humaines :

- La convention collective.

- L'élaboration et le suivi de politiques en matière de gestion du personnel ainsi que de la gestion des carrières et de la formation.
- L'élaboration et le suivi des procédures concernant les ressources humaines.
- La centralisation des données.
- Le contrôle et l'assistance des agences maritime.

2.4 Direction commerciale et marketing :

La Direction Commerciale et Marketing est responsable de la politique commerciale de l'entreprise (objectifs commerciaux, moyens, stratégie de GEMA), ses missions et attribution se résument aux activités suivantes :

- Suivi de l'exploitation commerciale des agences maritime.
- Élaboration de nouveaux marchés, identification des présentations existantes ou des opportunités de développement des produits.
- Surveillance des évolutions du marché et de la concurrence.
- Suivi et consolidation de la situation financière des armateurs.

Elle se divise en deux sous directions :

2.4.1 Sous-direction Consignation :

Elle a pour rôle l'élaboration et l'application des politiques commerciales et tarifaires harmonieuses à travers toutes les agences maritimes en matière de consignation des navires et des conteneurs, initier et développer des actions marketing et de faire assurer une qualité de service, continuellement améliorée, envers la clientèle de l'entreprise.

2.4.2 Sous-direction de recrutement de fret en lignes régulières :

Elle est responsable de la maîtrise de l'activité maritime, le développement du portefeuille clientèle et le suivi des opérations au plan du conseil.

2.5 Direction Finances comptabilité et portefeuille (D.F.C.P) :

Elle est chargée de :

- L'élaboration et suivi des politiques en matière de comptabilisation, du budget et de gestion des finances de l'entreprise.
- L'élaboration et suivi des procédures.
- La gestion centralisée de la trésorerie.

- La centralisation des comptabilités des agences maritime.

Le Développement du portefeuille a pour principal mission l'élaboration et l'évaluation périodique des plans stratégiques de développement successifs, la gestion du portefeuille de l'entreprise et ses filiales et ses différentes prises de participation.

Elle a également pour mission :

- Définition des objectifs stratégiques de développement de l'entreprise
- Suivi de l'environnement concurrentiel et de l'analyse prospective contrôle et suivi technique de la consignation, des filiales et des sociétés en participation (fiche analytique d'activité, bilan commercial d'activité).
- Élaboration et d'enveloppement d'une base de données commerciale
- Élaboration des études stratégiques et économiques
- Gestion du centre de documentation technique
- Création de nouvelles filiales à l'avenir
- Assurer le suivi des filiales constituées dans le cadre de portefeuille sur les plans statistiques et politique générale.

2.6 Les Agences de GEMA:

Les agences maritimes opérant dans les ports commerciaux le long du littoral algérien ont une structure organisationnelle similaire, bien que leur nombre d'employés puisse varier en fonction de l'importance de l'activité portuaire de chaque port. Néanmoins, ces agences ont en commun l'exécution de tâches identiques.

Les agences sont :

- Agence Alger BP.95 1er novembre Alger.
- Agence Bejaia-quai nord BP. 97Bejaia.
- Agence Jijel- Gare maritime BP. 89 Jijel.
- Agence Mostaganem- quai du Maghreb.
- Agence Ténès BP. 22.
- Agence Annaba- quai Warnier BP.19.
- Agence Skikda- quai sud BP. 11.
- Agence Oran- Gare maritime.
- Agence Ghazaouet avenue du 1er Novembre

3 Domaine d'activité de GEMA :

Son domaine d'activité est le suivant :

3.1 La Consignation des Navires :

GEMA a pour activité principale la consignation de tous types de navires. Elle agit en tant que mandataire et est responsable de la coordination de l'escale des navires dans les ports, de la gestion des formalités douanières, de la réception des marchandises à embarquer et de la livraison des marchandises débarquées pour le compte du transporteur (l'armateur) en utilisant des documents officiels. Cependant, elle n'a pas la responsabilité de prendre en charge les cargaisons.

L'activité de consignation présente cinq fonctions :

3.1.1 La fonction technique :

Cette fonction englobe l'accueil du navire dans le port, la planification de son escale et la gestion de tous les services requis pour son amarrage et son séjour dans le port. Elle inclut également la surveillance des opérations de manutention et la vérification des services fournis.

3.1.2 La Fonction Commerciale :

Elle comprend les fonctions suivantes :

- Louer les services de transport aux armateurs
- La recherche, la négociation la cotation et la taxation du fret
- La réception des marchandises sur documents à l'embarquement pour le compte de l'armateur.
- La livraison des marchandises au débarquement pour le compte de l'armateur
- La fonction du fret maritime et des frais divers et taxes ainsi que les frais de débarquement ou d'embarquement selon le terme du contrat commercial (FOB, CFR..)
- La transmission des opérations commerciales et durant le séjour du navire au port et l'établissement des documents relatifs à l'escale à savoir le manifeste cargo, manifeste fret, connaissance.

3.1.3 La Fonction Gestion des Comptes d'Escale :

Le compte d'escale doit être rédigé dans un document qui répertorie toutes les dépenses et les recettes liées à l'escale d'un navire pour le compte de l'armateur et il est impératif que toutes les pièces justificatives soient incluses dans ce document.

3.1.4 La Fonction Courtage Maritime :

Elle assure la mise en douane du navire par l'établissement pour la conformité douanière en préparant et en déposant les documents requis signés par le capitaine auprès des autorités douanières lors de l'entrée et de la sortie du navire du port.

3.1.5 La fonction juridique :

En tant que mandataire de l'armateur, GEMA peut être chargée de représenter l'armateur devant les tribunaux et de participer au règlement des litiges et des contentieux, tels que les pertes ou avaries de marchandises.

3.2 La Consignation Des Conteneurs :

Cette opération implique la réception, la gestion et le suivi des conteneurs, de leur déchargement au port de destination jusqu'à leur chargement. GEMA assure la consignation des conteneurs, surveille leur mouvement, communique régulièrement avec leurs propriétaires et établit la facturation.

3.3 Affrètement en Ligne Régulière :

L'affrètement maritime implique la mise en relation d'armateurs avec des opérateurs économiques, tels que des importateurs et des exportateurs, dans le but de convenir d'un contrat de transport. Une fois le contrat signé, GEMA reçoit de la part de l'armateur une commission sur le coût du fret tel que stipulé dans le contrat entre les deux parties. Ce type d'affrètement est généralement utilisé pour les lignes régulières qui ont un programme de transport, des délais d'embarquement, ainsi que des dates d'arrivée et de départ des navires dans le port.

3.4 L'affrètement maritime en tramping :

Il est caractérisé par l'irrégularité des lignes, et des itinéraires qui ne sont pas fixes. Son rôle est de faciliter la conclusion d'un accord de transport entre le client et le transporteur, tout en conseillant et en guidant le client vers la meilleure solution de fret. Cela implique la recherche de conditions avantageuses pour le transport de marchandises spécifiques afin d'obtenir le taux de fret le plus économique possible, tout en assurant un temps de transit raisonnable pour le client.

4. Filiales de GEMA :

En plus de son activité principale, GEMA exerce d'autres activités telles que le transit international à travers la filiale suivante :

4.1 La filiale FILTRANS :

FILTRANS a été créé en mars 1994 à la suite de la division de l'activité Transit de la Société Générale Maritime GEMA. Cette dernière intervient à travers sa filiale dans les activités de transit, transport terrestre de marchandises, entreposage de marchandise, parc sous douane.

Cette filiale détenue à 100 % par GEMA assure :

- Transit et dédouanement tous régimes
- Transport terrestre de marchandises
- Magasinage
- Conseil
- Entreposage sous douane
- Entreposage libre
- Pointage et reconnaissance de marchandises
- Surveillance
- Gestion de Parcs à Conteneurs
- Manutention

5. Participation de GEMA :

GEMA dispose également de participations dans les sociétés suivantes

5.1 Algerian ligabue catering :

Algerie Ligabue Catering ALC SPA est une société par action à capitaux mixtes, créée en 2003 dans le cadre du partenariat Public/Privé National/Etranger, entre le groupe international Ligabue et la Société public EPE Générale Maritime GEMA. Elle est détenue à hauteur de 35% par GEMA représentant 131 075 KDA et 65% par la partie Italienne LIGABUE.

5.2. La Société d'Investissement Hôtelière :

La société d'investissement hôtelière (S.I.H) est une société par actions (EPE/SPA) créée en 1997. La générale maritime participe dans le capital de la société d'investissement et d'hôtellerie à 3.95% représentant 1 640 000 KDA.

5.3.SAIDAL :

C'est une société coté en bourse dont GEMA détient 3,18% du capital représentant 79 418 KDA.

Les participations COMARPEX et SUDCARGOS Algérie dans lesquelles GEMA détient 21% et 38% sont en cours de liquidation.

6. Les clients de GEMA :

La Générale Maritime possède une clientèle composée de clients publics et privés ainsi que d'armateurs de renommée internationale. tous les navires qui doivent être consignés par l'Office Algérien Interprofessionnel des Céréales (OAIC) sont gérés par GEMA. La société a également d'autres clients importants, tels que Labelle, Fruital, Sim SPA, SONELGAZ et ENIEM.

GEMA représente des armateurs internationaux en tant qu'agent consignataire en Algérie. Parmi eux figurent des compagnies telles que :

-IGNATZIO MESSINA Line (desservant l'Europe du Sud, la Turquie, l'Afrique et le Moyen-Orient), MTL (opérant dans la région de la Baltique vers la Méditerranée) et DALARO Shipping (desservant le nord de l'Europe).

7. Les concurrents de GEMA :

Les entreprises opérant dans le même secteur et offrant des services similaires. GEMA doit rivaliser avec plusieurs concurrents, dont les principaux sont CMA, ARKAS, TARROS, MAERSK LINE, MSC et EVER GREEN.

8. Moyens et matériel du groupe GEMA :

GEMA est un leader dans les services connexes au transport maritime, grâce à son savoir-faire acquis au fil des années, ainsi qu'à ses ressources humaines et matériel importants.

Elle possède un parc immobilier qui sert de siège pour ses agences situées dans différents ports commerciaux du territoire national, elle dispose également d'un réseau informatique qui lui permet une gestion efficace pour répondre aux besoins de sa clientèle nombreuse dans les délais requis. Sa filiale FILTRANS dispose en dehors de son siège de différents locaux au niveau de ses agences, d'un parc à camion à Annaba, de deux parcs à conteneurs et d'un entrepôt sous douane à Alger et un autre à Oran.

Le nombre d'effectifs chez GEMA est comme illustré dans le tableau suivant :

Tableau n°3.1 : Ressources humaines de GEMA

RUBRIQUES	Effectifs inscrits au 31/12/2020	Effectifs inscrits au 31/12/2021	T/V
Cadres	71	115	62%
Maitrise	98	58	-41%
Exécution	11	9	-18%
Total	180	182	1%

Source : Documents internes de l'entreprise

Le nombre d'effectifs chez GEMA est passé de 180 personnes en 2020 à 182 en 2021 soit une augmentation de 1%. D'après le tableau précédent le nombre de cadre dans cette société a beaucoup augmenté en 1 an soit 44 cadres en plus (62%) , contrairement au nombre de maitrise et exécution qui lui a diminuer de 41% et 18% respectivement.

9. Politique de tarification :

GEMA propose une prestation de service tarifée à ses clients via une pro forma, qui prend en compte la fréquence d'escale et la jauge nette du navire. Pour sa politique de tarification, GEMA privilégie ses clients fidèles en leur accordant de meilleurs tarifs.

10. Certification de GEMA :

Pour uniformiser ses procédures et améliorer sa prestation, GEMA s'est engagée à la fin de l'année 2005, dans la mise en place d'un système de management de la qualité (SMQ). L'entreprise a été certifiée ISO 9001/2000 par l'organisme SGS au cours de l'année 2009. La certification a conduit à une refonte intense des procédures commerciales et à l'identification des opportunités d'amélioration, ainsi qu'à l'harmonisation des méthodes de travail dans toutes

les agences de l'entreprise. De plus, un nouvel accent sur le client a été atteint grâce à l'implication et au dévouement de tout le personnel, qui a sérieusement adopté les pratiques de la qualité. Cette certification garantit donc un haut niveau de qualité fourni aux clients de GEMA.

11. Plan de développement :

Dans le cadre de son développement GEMA a initié plusieurs projets qui sont les suivants :

11.1 Système d'information :

- Migration de l'application TSA vers sa version TSA Web (réalisée à 63%).
- Mise en place d'un système de consolidation des manifestes, pour mesurer la performance de la prospection clients à l'échelle entreprise.
- Virtualisation TSA pour diminuer les contraintes physiques.

11.2 Plateforme logistique :

La reprise des travaux de réalisation de la plateforme logistique (taux d'avancement 28%), en partenariat avec RAIL LOGISTIQUE et le port de Djendjen.

11.3 Fabrication et réparation des conteneurs :

Un autre projet, en phase de maturation, portant sur la fabrication et la réparation de conteneurs en partenariat avec FERROVIAL.

11.4 Construction d'un siège :

Après l'acquisition d'une ancienne bâtisse au niveau de BELOUIZDAD, GEMA a commencé les travaux par la démolition et l'étude de réalisation.

Section 02 : Affrètement et utilisation de la flotte en Algérie

Dans cette section nous allons exposer un cas d'affrètement qui s'est déroulé en Algérie et un cas où un navire Algérien a été utilisé dans le cadre d'une importation. On va analyser les défis et problèmes auxquels ils ont été confrontés. Les données sur les coûts d'affrètement seront obtenues à partir de contrats d'affrètement existants entre la compagnie SARL NEW

SERVICES TRADE COMPANY et la compagnie maritime ROMA SHIP DENIZCILIK LOJISTIK ITH IHR SAN LTD STI et dont GEMA a été l'intermédiaire.

1. Procédure d'affrètement chez GEMA :

Avant de commencer le processus d'affrètement, les besoins de l'opérateur économique voulant expédier sa marchandise sont déterminés en termes de volume de marchandises à transporter, de destination, de délais, etc. La Générale Maritime se charge ensuite de lancer un appel d'offres sur le marché des courtiers. Ces courtiers disposent d'un réseau d'armateurs qu'ils mettent en contact avec la personne cherchant à louer un navire. En fonction de la nature et du volume de la cargaison, GEMA conseille ses clients sur le type de navire le plus adapté à leurs besoins (porte-conteneurs, rouliers, vraquiers, pétroliers, etc.).

Une demande de devis est faite afin d'avoir une estimation des coûts et des délais la demande d'affrètement de navire.

Les armateurs soumettent ensuite des offres qui peuvent être de deux types :

1.1 Full liner "HOOK to HOOK" : dans ce cas, les frais de manutention sont à la charge du navire.

1.2 Free liner : dans ce cas, les frais de manutention liés au chargement/déchargement sont à la charge de l'affréteur.

GEMA négocie avec les propriétaires de navires pour trouver le navire qui répond le mieux aux besoins de ses clients en termes de coûts et de délais.

Une fois le navire choisi, un contrat d'affrètement appelé charte partie est signé entre le fréteur et l'affréteur propriétaires du navire. Ce contrat précise les termes et les conditions de l'affrètement, tels que les dates de chargement et de déchargement, les ports de départ et d'arrivée, le montant des frais d'affrètement, etc.

La marchandise est ensuite préparée et chargée sur le navire prêt à l'embarquement sur le navire affrété selon les termes et les délais convenus dans le contrat d'affrètement.

Dans le cas que nous allons traiter, l'affrètement est déguisé en part of cargo ce qui veut dire que seulement une partie du navire est loué et non la totalité du navire. La location en part of cargo est généralement conclue par la signature d'un document appelé *Booking Note*, qui précise les termes et conditions de l'affrètement pour la partie de la cargaison concernée.

Une fois signé, l'affréteur ne peut plus annuler sous peine de devoir payer la totalité du montant convenu. Si le navire reste à quai plus longtemps que prévu, des frais de détention, appelés surestaries, peuvent être appliqués. Ces frais sont calculés par jour et pro rata, c'est-à-dire que si l'affréteur dépasse le temps qui lui avait été accordé en franchise, par exemple d'un jour et demi, les surestaries seront calculées en heures, soit un jour et cinq heures par exemple.

Enfin, l'armateur peut être amené à verser une commission, par exemple 5%, qui sera partagée entre le courtier et l'agent représentant de l'armateur.

Si le navire de l'armateur ne se présente pas à la date prévue, dans le cas d'un transport de locomotives par exemple, la personne cherchant à louer un navire devra se tourner vers d'autres armateurs disponibles sur le marché.

2. Rôle de GEMA en tant qu'agent représentant au port :

La mission de GEMA commence en suivant une procédure comprenant les étapes suivantes :

- L'armateur désigne la compagnie GEMA comme agent consignataire pour ses navires en ligne régulière, ou en affrètement.
- Ouverture d'un dossier shipping en donnant une codification provisoire au navire, avec l'enregistrement de toutes les informations nécessaires à cette escale sur le système interne de GEMA T.S.A.
- Le service courtage/import (département commercial) ouvre un dossier import en utilisant le manifeste cargo et le Bill of Lading.
- Le service courtage fait la saisie préliminaire du manifeste douanier D1 sur le même système TSA.
- Après vérification et contrôle, le manifeste est transféré vers le système douanier (SIGAD) pour valider et obtenir le numéro de Gros (N° Gros).
- L'agent courtier vérifie le manifeste et les données pour minimiser les erreurs, et effectue également la facturation pour les droits de quai...etc

Lorsque le navire arrive en rade, le consignataire de navire GEMA prend en charge le navire, pour un meilleur accostage et dans les meilleures conditions possibles. Il est chargé d'effectuer la conduite administrative du navire en douane. De plus, la société GEMA assiste le capitaine et son équipage et commande une équipe de manutention et s'occupe des besoins nécessaires en avitaillement, assistance médicale, demande d'eau, chargement d'équipement et autres.

3. Suivi d'un cas d'affrètement chez GEMA :

La SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY a contacté la société Générale Maritime pour que cette dernière lui trouve un navire à affréter pour le transport des marchandises suivantes :

-01 × LOCOMOTIVE –weight 92Tons (14.90 m × 3.10 m × 4.40m)

-01× TAMPING MACHINE –weight 58 Tons (19.50m × 3.15m × 4.35m)

-01× Ballast regulator – Weight 40 Tons (16.75m × 3.90m × 4.15m)

-01× RAIL CAR –Weight 36 Tons (14m × 2.90m× 4.15m)

GEMA a fait un appel d'offre sur le marché et après plusieurs échanges avec divers armateurs, le choix s'est porté sur ROMA SHIPPING TURKEY pour un affrètement en part of cargo, le navire avait les caractéristiques suivantes :

3.1 Caractéristiques techniques du navire étudié :

Le navire dans le cas étudié avait les attributs suivants :

- **Nom du navire :** ROMAN E
- **Numéro d'immatriculation IMO :** 9083134
- **Pavillon (drapeau) :** PANAMA
- **Armateur :** ROMA SHIPPING TURKEY
- **Année de construction :** 1995
- **Longueur totale du navire :** 95,72 m
- **Largeur "Beam" :** 18, 35 m
- **Tirant d'eau :** 6,81 m
- **Grue :** 2 × 250 - combinable 500 T lifting capacity
- **Capacité grain/bale :** 7.167m³
- **Capacité conteneur :** 300 TEU¹

¹ Twenty foot equivalent unit : ce qui veut dire que le navire peut transporter jusqu'à 300 conteneurs de 20 pieds de longueur standard.

3.2 Fiche de voyage du navire ROMANE :

Les détails du voyage du navire ROMAN E sont comme suit :

- **Condition de transport :** Affrètement en part of cargo
- **Port de chargement :** Mostaganem
- **Port de déchargement :** Constanta
- **Date de signature du Booking Note :** 25 Octobre 2022
- **Laycan :** du 10 au 18 Novembre 2022, mais pour des raisons météorologiques, un autre laycan a été fixé : du 19 au 21 Novembre 2022.
- **Agent représentant au port de Mostaganem :** Générale Maritime GEMA
- **Commission :** 5% du fret maritime payé pour le transport des marchandises
- **Freight Collect :** France
- **Cout du fret :** USD 320 000 BSS 1/1¹ LT H/H², fully prepaid (au plus tard 5 jours après le chargement de la cargaison). Fret déterminé au forfait
- **Surestaries :** 15 000 Euros per day pro rata
- **Notice Of Arrival :** 7/6/5/4/3/2/1 jours avant l'arrivée du navire.

Après l'expiration du deuxième laycan, l'armateur n'a pas donné de signe de vie et le navire n'a jamais atteint sa destination prévue, ce qui a valu à l'affréteur plus de 5000 dollars de frais portuaires. Cette situation a conduit GEMA à résilier le contrat et à rédiger une lettre de protestation à l'armateur (voir annexe n°). En même temps, La Générale Maritime a cherché un autre navire à affréter et a finalement opté pour la compagnie DSHIP Carriers GmbH & Co.KG. Les caractéristiques du navire sont les suivantes :

3.3 Caractéristiques techniques du navire étudié :

Les attributs du second navire affrété sont les suivants :

- **Nom du navire :** JANIS
- **Pavillon (drapeau) :** LIBERIA
- **Armateur :** DSHIP Carriers GmbH & Co. KG

¹ Basis 1 Port to 1 Port : ça signifie que le tarif de fret couvre le transport de la marchandise d'un seul port d'origine à un seul port de destination, le tarif de fret ne comprend pas les coûts de transport terrestre ou de manutention qui pourraient être nécessaires avant ou après le chargement/déchargement du navire dans les ports concernés. Ces coûts peuvent être à la charge du chargeur ou de l'expéditeur

² Liner terms Hook/hook : signifie que le chargement et déchargement de la marchandise est à la charge du navire.

- **Type de navire** : navire polyvalent à cargaison sèche et à fort tonnage, renforcé pour les cargaisons lourdes, température contrôlée dans toutes les cales
- **Longueur totale du navire** : 138.07 m
- **Largeur "Beam"** : 21 m
- **Tirant d'eau** : 8 m
- **Grue** : geared 2 × 180 mts¹- combinable 360 mts
- **Capacité (bale space)** : 15,952 m³
- **Capacité conteneur** : 665 TEU

3.4 Fiche de voyage du navire JANIS :

Les détails du voyage du navire JANIS sont comme suit :

- **Condition de transport** : Affrètement en part of cargo
- **Port de chargement** : Mostaganem
- **Port de déchargement** : Constanta
- **Date de signature du Booking Note** : 23 Novembre 2022
- **Laycan** : du 25 Novembre au 03 Décembre 2022
- **Agent représentant au port de Mostaganem** : Générale Maritime GEMA
- **Commission** : 5% du fret maritime totale.
- **Freight Collect** : France
- **Coût du fret** : USD 335 000 LT H/H, 100% payable dans les 3 jours suivant le chargement de la marchandise. le coût du fret est déterminé en fonction du poids ou du volume de chaque unité de la cargaison et le montant le plus élevé des deux est utilisé pour calculer le coût final du fret.
- **Surestaries** : 27 000 Euros per day pro rata, 24h de franchise dès l'arrivée en rade
- **Notice Of Arrival** : 30/20/15/10/7/5/3/2 jours avant l'arrivée du navire

Après avoir vu un cas pratique d'affrètement chez GEMA, nous allons à présent examiner une situation concrète impliquant l'utilisation d'un navire algérien.

¹ Tonne métrique

Le 29 Octobre 2021, un navire algérien appelé Saoura appartenant à la CNAN Nord destiné à aller au Canada pour récupérer une marchandise, a fait une halte au port de Brest dans le Nord-Ouest de la France. Il a été mis en détention par les inspecteurs du centre de sécurité des navires français car quand ceux-ci ont décidé de faire une inspection du Saoura conformément à l'accord internationale appelé mémorandum d'entente de Paris 1982 qui stipule que l'état du port dans lequel le navire se trouve peut faire régulièrement des inspections des navires se trouvant sur leurs territoires afin de vérifier que ceux-ci sont conformes aux conventions internationales en vigueur dans le domaine maritime.¹ Ils ont trouvé que le bateau avait pas mal de problèmes techniques au niveau de l'appareillage, problème au niveau système d'identification et de suivi des navires à grande distance qui était en panne donc plusieurs normes techniques n'étaient pas respectés, Ils ont également trouvé un problème au niveau de l'hygiène du navire et conditions de vie des marins qui n'avaient pas été payés depuis six mois. Les inspecteurs ont donc appliqué une sanction prévue par le mémorandum de Paris sur le contrôle des navires, et ont ordonné la mise en détention du navire car ce navire pourrait faire naufrage, ne répondait pas aux normes de sécurité et était un danger. Deux autres navires de la CNAN Nord ont déjà été bloqués à l'étranger, à savoir le Timgad et le Tinziren bloqués en Espagne et Belgique. Cette réputation aux navires Algériens d'être blacklisté de 12 ports européens².

¹ Organisation maritime internationale

² <https://cna.dz/les-navires-timgad-et-sedrata-toujours-bloques-dans-un-port-belge/24/08/2022/> consulté le 05/06/2023 à 16h21

Section 03 : Étude comparative entre affrètement maritime et flotte nationale

L'Algérie est munie d'une flotte de navires modeste et vieillissante et souhaite évaluer l'option de remplacer ou de moderniser sa flotte dans le but d'améliorer sa capacité de transport maritime et renforcer son économie. Dans cette section nous allons procéder à une étude qualitative par le biais d'entretiens semi-directifs avec des responsables de la Générale Maritime, ainsi qu'une analyse SWOT et PESTEL dont l'objectif est de répondre à la problématique concernant la manière d'optimiser les coûts du fret en Algérie.

1. La méthodologie de recherche :

Nous allons présenter l'étude et l'outil de recueil des informations que nous avons choisis pour mener notre recherche.

1.1 Le choix de l'étude :

La méthode de recherche qualitative vise à analyser et comprendre des phénomènes, des comportements de groupe, des faits ou des sujets. Contrairement à une approche quantitative axée sur la collecte de grandes quantités de données, l'objectif de l'étude qualitative est d'obtenir des données approfondies et de qualité.¹ « Les études qualitatives visent à un approfondissement du sujet traité. Le mode d'interrogation est non-structuré et le nombre de contacts y est relativement peu élevé. Elles cherchent les causes, les fondements d'un comportement, d'une attitude ou d'une perception »²

Nous avons opté pour une approche qualitative pour notre étude, en accord avec la nature de notre sujet de recherche. Cette méthode nous permettra d'orienter notre travail de manière plus précise et de mieux comprendre les comportements, les déclarations et les interprétations des personnes interrogées.

¹ <https://www.scribbr.fr/methodologie/etude-qualitative/> Consulté le 04 /06/ 2023 à 23h49

² GAUTHY-SINECHAL, (M), VANDERCAMMEN, (M) : Etude de marché : méthodes et outils, 2eme édition, Alger, 2005, PP87-88

2. L'objectif de l'étude qualitative :

Dans le cadre de notre étude empirique, une approche qualitative a été privilégiée afin d'obtenir une compréhension approfondie des différents aspects liés à l'utilisation de la flotte maritime algérienne et à la pratique de l'affrètement en Algérie. Pour ce faire, nous nous sommes basées sur une méthode d'entretien semi-directif avec quatre responsables de l'entreprise GEMA ce qui a permis de recueillir des informations détaillées sur leurs expériences, leurs perspectives et leurs connaissances relatives à ces deux options.

Les données recueillies lors de ces entretiens alimenteront une analyse SWOT détaillée sur l'utilisation de la flotte maritime algérienne, ainsi qu'une analyse SWOT sur la pratique de l'affrètement en Algérie. De plus, une analyse PESTEL sera réalisée pour évaluer les facteurs politiques, économiques, sociaux, technologiques, environnementaux et légaux afin de déterminer quelle option entre la flotte maritime algérienne et l'affrètement présente le plus d'avantages pour l'Algérie. Cette approche méthodologique fournira une vision globale et éclairée des deux options, ce qui aidera à formuler des recommandations finales pour l'avenir du transport maritime en Algérie.

3. L'enquête qualitative :

L'objectif principal des entretiens réalisés dans le cadre de ce mémoire est d'analyser en profondeur la pratique de l'affrètement maritime en Algérie et d'évaluer l'utilisation de la flotte algérienne. Ces entretiens semi-directifs ont été menés avec quatre responsables de l'entreprise GEMA, qui joue un rôle clé dans le secteur maritime algérien. Rappelons que cette recherche vise à déterminer quelle option, entre l'affrètement maritime ou l'utilisation de la flotte algérienne, serait la plus avantageuse pour le pays.

4. Le déroulement des entretiens :

Après avoir élaboré un guide d'entretien subdivisé en quatre axes, nous avons pu décrocher des rendez-vous avec les interviewés selon leurs disponibilités, comme illustré dans le tableau suivant :

Tableau n°3.2 : Profil des interviewés

Interviewés	Fonction	Date et lieu	Durée
Individu n°1	Responsable logistique chez GEMA	25/05/2023 à GEMA	30min
Individu n°2	Responsable shipping chez GEMA	25/05/2023 à GEMA	30min
Individu n°3	Responsable litiges et contentieux chez GEMA	28/05/2023 à GEMA	30 min
Individu n°4	Chef d'études commerciales et marketing	28/05/2023 à GEMA	30 min

Source : élaboré par nous même

Les entretiens ont duré entre 30 minutes pour chaque responsable et ou ces derniers ont répondu à nos questions après leur avoir exposé le thème et les objectifs de l'étude à chaque interlocuteur, ces derniers ont même fourni de nouvelles informations, enrichissant ainsi notre compréhension du sujet. Chaque guide d'entretien a été constitué avec des questions qui correspondent au profil de l'interviewé et c'est ce qui nous a permis de répondre aux hypothèses exposés au début de ce travail de recherche.

5 .Présentation des entretiens :

Les entretiens étaient comme suit :

5.1 Axe n°1 : Entretien avec le responsable logistique chez GEMA

Le 1^{er} entretien a été fait avec le responsable logistique chez GEMA. Nous lui avons posé les questions suivantes :

Question 01: Quels sont les frais supportés par L'entreprise GEMA ?

Réponse 01 : « *Les dépenses encourues par GEMA comprennent les frais portuaires à l'embarquement du navire, frais de pilotage, remorquage, droits à quai et droits de navigation qui sont facturés à l'armateur. Par contre, les frais de débarquement des conteneurs du navire à quai, le magasinage, frais de transport avant restitution et les coûts de fourche sont à la charge du réceptionnaire. En ce qui concerne les frais de réparation, GEMA ne les prend en charge que rarement, que quand ils ne sont pas significatifs et s'il s'agit d'un client considéré comme important.* »

Analyse 01 : Dans cette réponse, on arrive à identifier les différents types de frais supportés par les armateurs et les clients de GEMA. D'abord, il y a mention des frais portuaires à

l'embarquement du navire, les frais de pilotage, de remorquage, les droits à quai et les droits de navigation. Ces frais sont facturés à l'armateur, ce qui indique que GEMA ne les assume pas directement. Ensuite, il est précisé que les frais de débarquement des conteneurs du navire à quai, le magasinage, les frais de transport avant restitution et les coûts de fourche sont à la charge du réceptionnaire. Cela signifie que ces dépenses sont supportées par le client qui reçoit les marchandises.

Question 02 : Comment effectuez-vous le calcul des surestaries ?

Réponse 02 : « *Le calcul des surestaries est basé sur la franchise qui est négociée au port de chargement. Celle-ci varie entre 7 et 45 jours. Les surestaries sont facturées dès le premier jour qui suit l'expiration de la franchise accordée au client. Une relance est envoyée chaque semaine en guise d'avisement du dépassement du délai de franchise et l'informant du montant de la facture de surestaries qu'il doit payer, la somme est ensuite transférée à l'armateur.* »

Analyse 02 : Dans cette réponse, on nous explique comment est effectué le calcul des surestaries. L'explication fournie permet de comprendre la méthode de calcul des surestaries et les étapes suivies pour notifier et facturer ces frais. Cela démontre une approche structurée pour gérer les dépassements de délais et maintenir un processus transparent en matière de surestaries.

Question 03 : Quels sont les principaux problèmes rencontrés dans la consignation des navires ?

Réponse 03 : « *L'un des problèmes que nous rencontrons le plus souvent est la non-restitution et parfois l'endommagement des conteneurs par les clients. On peut également parler des longs séjours des navires à quai. Ces problèmes engendrent des frais supplémentaires en devise sur les opérations d'importation qui est le paiement de surestaries.* »

Analyse 03 : Dans cette réponse, l'interviewé identifie les principaux problèmes rencontrés dans la consignation des navires. Ces problèmes ont un impact direct sur l'économie de l'Algérie en entraînant des frais supplémentaires en devises. Cela souligne l'importance de mettre en place des mesures de suivi et de gestion afin de minimiser ces frais.

Question 04 : A combien sont estimés les frais d'immobilisation des conteneurs ?

Réponse 04 : « *Ces frais sont estimés à 9,7 milliards de dollars par an.* »

Analyse 04 : Dans cette réponse, l'interviewé fournit une estimation des frais d'immobilisation des conteneurs qui permet de comprendre que ces frais sont énormes par rapport à la normale et que des mesures urgentes doivent être mises en place pour remédier à ce problème.

Question 05 : Quels sont les principaux problèmes rencontrés dans la gestion nautique des navires algériens ?

Réponse 05 : « *Le manque de formation et compétences des officiers marins.* »

Analyse 05 : Dans cette réponse, l'interviewé identifie le principal problème rencontré dans la gestion nautique des navires algériens, à savoir le manque de formation et de compétences des officiers marins. Ce problème soulève des préoccupations quant à la capacité des officiers marins à exécuter efficacement leurs tâches et à prendre des décisions éclairées lorsqu'ils sont en mer. Le manque de formation adéquate peut entraîner des erreurs, des retards et des risques accrus pour la sécurité des navires et de leur équipage. Il est essentiel de remédier à ce problème en investissant dans la formation et le développement des compétences des officiers marins, afin de renforcer leur expertise et leur capacité à assumer efficacement leurs responsabilités. Cela contribuera à améliorer la gestion nautique des navires algériens et à garantir des opérations maritimes sûres et efficaces.

Question 06 : Quels sont les principaux défis logistiques rencontrés lors de l'utilisation de la flotte maritime algérienne ?

Réponse 06 : « *Les retards d'embarquement et de débarquement, l'ancienneté des moyens de manutentions portuaires, la lenteur de chargements des cargaisons dans les navires etc.* »

Analyse 06 : Dans cette réponse, l'interviewé identifie les principaux défis logistiques rencontrés lors de l'utilisation de la flotte maritime algérienne. Le premier défi mentionné est lié aux retards d'embarquement et de débarquement. Cela indique que les opérations de chargement et de déchargement des navires prennent plus de temps que prévu, ce qui peut entraîner des retards dans le traitement des marchandises. Un autre défi évoqué concerne l'ancienneté des moyens de manutentions portuaires. Cela se réfère à l'utilisation d'équipements de manutention vieillissants ou obsolètes dans les ports, ce qui peut entraîner une inefficacité et des problèmes opérationnels lors du chargement et du déchargement des navires. Ces défis ont un impact sur la fluidité et l'efficacité des opérations maritimes, ainsi que sur la performance globale de la flotte maritime algérienne. Pour les surmonter, il peut être nécessaire d'investir

dans des améliorations des infrastructures portuaires, de moderniser les équipements de manutention

Question 07 : Pouvez-vous nous donner une estimation des coûts annuels de l'affrètement des navires ?

Réponse 07 : « *Le coût annuel de l'affrètement des navires est d'environ 5 milliards de dollars.* »

Analyse 07 : Il s'agit d'une évaluation du montant total dépensé chaque année pour l'affrètement de navires, qui implique des dépenses liées à la location de navires auprès d'autres compagnies maritimes. L'information fournie permet de comprendre l'ampleur des coûts associés à l'affrètement des navires.

Question 08 : Quel est le problème avec les ports Algériens ?

Réponse 08 : « *L'Algérie ne dispose que de 11 ports répartis sur 1200km de côtes. La plupart des ports datent d'avant 1960 et sont peu adaptés à l'importation et faible tirant d'eau des 4 plus grands ports d'Algérie avec 13m à Oran, 16m à Arzew, 12 à Bejaia et 8m à Alger.* »

Analyse 08 : Dans cette réponse, l'interviewé identifie certains problèmes liés aux ports algériens. Le premier problème évoqué est le nombre limité de ports en Algérie, qui peut affecter l'efficacité et la fluidité des opérations portuaires. Un autre problème mentionné est l'ancienneté de la plupart des ports algériens, qui datent d'avant 1960. Ce qui signifie qu'ils ne sont pas suffisamment équipés et adaptés aux exigences modernes du secteur de transport maritime. Le faible tirant d'eau des quatre plus grands ports d'Algérie est également souligné comme un problème, cela peut limiter la taille et le type de navires qui peuvent accéder au port. Cela peut entraîner des restrictions dans le choix des navires. Ces problèmes peuvent avoir un impact sur l'efficacité, la compétitivité et la capacité des ports algériens à répondre aux besoins de l'industrie maritime. Il est important de prendre des mesures pour moderniser et améliorer les infrastructures portuaires et les capacités des ports afin de répondre à la croissance du commerce dans le pays.

Question 09 : A combien estimez-vous les coûts de possession et d'exploitation d'un navire de transport de marchandise ?

Réponse 09 : « *Les coûts sont d'environ 25 000 dollars par jours pour un navire opérationnel et d'environ 8000 dollars pour un navire à l'arrêt.* »

Analyse 09 : Dans cette réponse, l'interviewé fournit une estimation des coûts de possession et d'exploitation d'un navire de transport de marchandise. Selon le responsable logistique chez GEMA, les coûts sont estimés à environ 25 000 dollars par jour pour un navire opérationnel. Cela inclut les dépenses liées à la maintenance, l'équipage, le carburant, les assurances, les droits de port, ainsi que d'autres frais opérationnels associés à l'utilisation continue du navire pour le transport de marchandises. En ce qui concerne un navire à l'arrêt, les coûts sont estimés à environ 8 000 dollars par jour. Ces coûts peuvent inclure les dépenses fixes telles que la rémunération de l'équipage en attente, ainsi que les dépenses liées à la maintenance et à la préservation du navire pendant la période d'inactivité. Ces coûts de possession et d'exploitation élevés soulignent l'importance pour les entreprises maritimes de bien gérer leurs opérations et de rechercher des moyens d'optimiser l'efficacité et la rentabilité de leurs navires.

Question 10 : Quelles sont les principales différences en termes de coûts entre l'affrètement des navires et l'utilisation de la flotte maritime propre en Algérie ?

Réponse 10 : « Il y a tout d'abord les coûts d'exploitation (carburant, l'entretien, les réparations) qui sont généralement inclus dans le tarif de location lors de l'affrètement. En revanche, avec une flotte maritime locale, les coûts d'exploitation sont répartis entre les différents clients qui utilisent le même navire en lignes régulières. Ensuite avec l'affrètement de navires, une partie de la gestion opérationnelle est déléguée à la compagnie maritime, ce qui peut réduire les coûts de gestion interne. Et enfin les taux de fret peuvent varier en fonction de la demande du marché, de la disponibilité des navires, la taille et capacité des navires, de la distance à parcourir entre les ports d'origine et de destination, le coût du carburant ...etc., ce qui peut avoir un impact sur les coûts de l'affrètement ainsi que les coûts de l'utilisation de la flotte maritime nationale. »

Analyse 10 : De cette réponse on peut comprendre que l'affrètement des navires peut offrir des avantages en termes de coûts d'exploitation inclus dans le tarif de location et de délégation de la gestion opérationnelle. Cependant, les taux de fret variables et les coûts de coordination interne peuvent être des éléments à prendre en compte lors de la décision entre l'affrètement des navires et l'utilisation de la flotte maritime nationale.

Cet entretien nous a permis d'avoir des estimations des couts d'affrètement en Algérie ainsi que les couts approximatifs de l'exploitation des navires locaux.

5.2 Axe n°2 Entretien avec le responsable shipping chez GEMA

Le 2nd entretien avec le responsable shipping chez GEMA. Nous lui avons posé les questions suivantes :

Question 01 : Comment programmez-vous l'arrivée d'un navire ?

Réponse 01 : *« Avant l'arrivée du navire, l'armateur nous envoie une notice contenant une estimation de l'heure d'arrivée ETA (Estimated Time of Arrival), Et c'est cet événement marque le début de toute l'opération. Nous préparons alors notre plan d'accostage des navires pour la commission de placement qui est organisée au niveau de la capitainerie et assistée par toutes les compagnies maritimes. Les quais sont accordés selon un ensemble de critères : le tirant d'eau, premier arrivé premier servi, etc. Quand le quai est accordé, le navire en rade entre pour accoster et les opérations débutent. »*

Analyse 01 : De cette réponse on peut comprendre que cette procédure permet de coordonner efficacement l'arrivée des navires dans le port, en optimisant l'utilisation des quais disponibles et en assurant une gestion fluide des opérations maritimes.

Question 02 : Quelles est la durée moyenne de séjour du navire en rade et à quai ?

Réponse 02 : *« La durée moyenne de séjour du navire en rade varie entre un et deux jours. Quant à son séjour à quai est de trois à cinq jours. »*

Analyse 02: Selon la réponse fournie, la durée moyenne de séjour du navire varie en fonction de sa position, à savoir s'il est en rade (en attente) ou à quai (amarré). Selon la réponse, la durée moyenne de séjour du navire en rade est estimée à environ un à deux jours. Cela signifie que le navire passe un certain laps de temps en attente dans la zone de mouillage avant de pouvoir accoster au quai désigné. Et une fois que le navire est amarré au quai, sa durée moyenne de séjour est estimée entre trois et cinq jours. Ces durées peuvent varier en fonction des caractéristiques propres à chaque port, des conditions de trafic, des politiques et procédures locales, ainsi que des spécificités de chaque opération maritime.

Question 03 : Quel est l'état des quais au port d'Alger ?

Réponse 03 : *« Les quais du port d'Alger sont bien construits cependant, leur capacité de charge est insuffisante en raison d'un manque d'espace, ce qui entraîne des retards l'embarquement ou le débarquement des conteneurs. »*

Analyse 03 : Les quais du port d'Alger sont décrits comme étant bien construits, ce qui implique qu'ils ont été construits selon des normes appropriées en termes de solidité et de structure. Cela suggère que les quais sont en bon état et capables d'accueillir les navires. Mais souffrent d'une capacité de charge insuffisante en raison d'un manque d'espace, cela signifie que les quais n'ont pas suffisamment d'espace pour accueillir un grand nombre de conteneurs ou des cargaisons lourdes. En conséquence, cela peut entraîner des retards dans les opérations de chargement et de déchargement des conteneurs, car la capacité limitée des quais impose des contraintes sur la quantité de marchandises pouvant être manipulées simultanément.

Question 04: Quel genre de problèmes rencontrez-vous au niveau du port d'Alger ?

Réponse 04 : *« Très souvent, le port d'Alger fait face à des problèmes techniques liés à la manutention qui entraînent des dommages, et comme les deux entreprises portuaires, EPAL et DP World ne disposent pas d'ateliers de réparation, elles ne peuvent donc pas réparer les conteneurs endommagés. »*

Analyse 04 : Selon la réponse fournie, le port d'Alger rencontre des problèmes techniques liés à la manutention. Ces problèmes peuvent causer des retards dans les opérations portuaires et perturber le flux régulier de marchandises. Les dommages aux conteneurs peuvent entraîner des coûts supplémentaires pour les propriétaires des marchandises et nécessiter des mesures correctives. L'absence d'ateliers de réparation rend difficile la réparation des conteneurs endommagés sur place, ce qui peut entraîner des retards supplémentaires et des coûts logistiques pour les propriétaires.

Question 05 : Estimez-vous que les officiers marins en Algérie possèdent les compétences nécessaires pour exercer efficacement leurs fonctions ?

Réponse 05 : *« Malheureusement, les officiers marins en Algérie ne démontrent pas un niveau de compétence adéquat pour accomplir leurs tâches de manière efficace. »*

Analyse 05 : Selon la réponse, les officiers marins Algériens n'ont pas assez de compétences. Cette insuffisance peut avoir des conséquences néfastes sur les opérations maritimes. Cela peut inclure des problèmes de sécurité, des erreurs de navigation, des retards ou des dysfonctionnements dans la gestion des navires.

Question 06 : Quelles sont les conséquences d'un coût de fret trop élevés ?

Réponse 06 : « *Quand le coût du transport de la marchandise est trop élevé, il se répercute sur les prix des produits consommés, ce qui a une incidence directe sur le pouvoir d'achat, ça rend les exportations moins concurrentielles dans les pays étrangers.* »

Analyse 06 : De la réponse précédente, on peut conclure qu'un coût de fret élevé peut avoir un impact sur l'économie nationale, notamment en diminuant les exportations, en affectant la balance commerciale et en dissuadant les investissements étrangers.

Question 07 : **Dans votre expérience, quels sont les facteurs les plus importants qui influencent la décision entre l'affrètement et l'utilisation de la flotte algérienne ?**

Réponse 07 : « *Dans sa prise de décision l'entreprise doit considérer plusieurs facteurs comme la disponibilité des navires, le type de navires selon le type de la marchandise transportée, les coûts totaux associés à chaque option, les réglementations locales ainsi que la flexibilité en termes d'itinéraires et dates de départ et d'arrivée.* »

Analyse 07 : La décision d'utiliser la flotte algérienne ou de recourir à l'affrètement dépend de plusieurs facteurs. En prenant en compte ces facteurs importants, les entreprises peuvent prendre des décisions éclairées entre l'affrètement et l'utilisation de la flotte algérienne.

Question 08 : **Pouvez-vous me parler des avantages que vous voyez dans l'affrètement par rapport à l'utilisation de la flotte algérienne ? Et inversement, quels sont les désavantages que vous avez observés ?**

Réponse 08 : « *L'affrètement maritime présente des avantages en termes de souplesse, permettant à l'affréteur de choisir le navire, les dates de départ et d'arrivée, ainsi que les itinéraires, en fonction de ses besoins spécifiques. Cependant, cela peut impliquer des coûts plus élevés, surtout si l'affréteur requiert un navire spécifique à une date précise ou sur un itinéraire particulier. En revanche, l'utilisation de la flotte algérienne peut être plus économique, mais elle offre moins de flexibilité et de contrôle opérationnel en termes de gestion de l'équipage, de sécurité et de surveillance des cargaisons. Le choix entre les deux options dépendra des besoins particuliers de chaque entreprise en matière de transport maritime.* »

Analyse 08 : D'après cette réponse, on comprend que le choix entre les deux options dépend des besoins particuliers de chaque entreprise en matière de transport maritime et des compromis qu'elle est prête à faire en termes de coûts, de flexibilité et de contrôle.

Question 09 : En ce qui concerne la mise en place d'une flotte algérienne, quelles sont les difficultés que vous avez constatées ? Comment pensez-vous qu'elles pourraient être surmontées

Réponse 09 : « Les différents obstacles qui peuvent se présenter lors de la mise en place d'une flotte algérienne sont nombreux, on peut citer l'investissement initial élevé d'acquisition de navires modernes, la complexité des réglementations maritimes, le recrutement et la formation d'un équipage qualifié, et le coût élevé de la maintenance des navires. Pour surmonter ces défis, des stratégies peuvent être mises en place comme faire appel au financement public et privé, l'acquisition de navires d'occasion ou le partenariat avec des entreprises de transport étrangères pour la formation de l'équipage. Une bonne planification et gestion des coûts comme la maintenance régulière pour éviter des coûts de réparation importants, l'optimisation des itinéraires pour réduire les coûts de carburant, la formation et le développement de l'équipage pour améliorer l'efficacité et la sécurité car les assurances ont tendances à offrir des tarifs plus avantageux pour les entreprises qui font en sorte d'améliorer leurs sécurité. Toutes ces mesures contribuent à assurer la viabilité de la flotte algérienne à long terme. »

Analyse 09 : On peut tirer de cette réponse qu'avec mise en place de mesures adéquates, il est possible de surmonter les difficultés liées à la mise en place d'une flotte algérienne et de favoriser son développement durable et compétitif.

Cet entretien nous a permis de comprendre les principaux défis logistiques rencontrés dans les ports algériens.

5.3 Axe n°3 : Entretien avec responsable litiges et contentieux chez GEMA

Destiné au responsable litiges et contentieux chez GEMA, les questions qu'on lui a posées sont les suivantes :

Question 01 : Quels sont les cas de litiges que vous traitez en général

Réponse 01 : « Le plus souvent ce sont des litiges qui concernent les dommages subis par les navires et les conteneurs lors de leur accostage. Par exemple, des conditions météorologiques défavorables peuvent entraîner des collisions entre le navire et le quai, entraînant des dommages au navire lui-même. De même, les opérations de manutention peuvent causer des incidents qui endommagent les conteneurs. »

Analyse 01 : D'après cette réponse, on comprend que les conditions météorologiques, telles que les tempêtes, les vents forts ou les vagues élevées, peuvent causer des collisions entre le navire et le quai. Ces incidents peuvent entraîner des dommages au navire lui-même, y compris sa structure, sa coque ou ses équipements. Les opérations de manutention des conteneurs peuvent également être à l'origine de litiges. Des erreurs dans la manipulation des conteneurs, tels que des chutes, des heurts ou des mauvaises sécurisations, peuvent entraîner des dommages aux conteneurs, y compris leur structure, leurs marchandises ou leur étanchéité. La résolution de ces litiges nécessite une analyse approfondie des circonstances, une évaluation des responsabilités et des discussions entre les parties impliquées pour parvenir à un règlement approprié.

Question 02 : **Quelles sont les réglementations et les contraintes juridiques spécifiques liées à l'affrètement maritime en Algérie ?**

Réponse 02 : *« En Algérie pour affréter un navire il faut avoir la qualité d'armateur. »*

Analyse 02 : D'après cette réponse, on comprend que les réglementations et contraintes juridiques spécifiques liées à l'affrètement maritime en Algérie sont principalement liées à la qualité d'armateur requise pour pouvoir affréter un navire.

Question 03 : **Quels sont les cas de litige qui sont en rapport avec la pratique de l'affrètement ?**

Réponse 03 : *« On peut citer les annulations de booking par les affréteurs, les retards de paiement dû aux restrictions de sortie des capitaux. »*

Analyse 03 : L'interviewé mentionne deux cas courants de litiges, les annulations de booking par les affréteurs se produisent lorsque l'affréteur décide de résilier le contrat d'affrètement préalablement convenu. Cela peut être dû à diverses raisons, telles que des changements de plan, des difficultés financières ou des problèmes opérationnels. Dans certains cas, les affréteurs peuvent rencontrer des difficultés à effectuer les paiements convenus en raison de restrictions de sortie des capitaux imposées par les autorités gouvernementales qui peuvent être dues à des problèmes de change.

Question 04 : **Comment ces différends peuvent-ils être gérés ?**

Réponse 04 : *« En communiquant avec les parties concernés dans l'affaire et essayer de trouver une solution mutuellement satisfaisantes pour les deux camps, si aucune résolution*

amiable n'est possible, le département peut envisager de recourir à l'arbitrage ou de prendre des mesures légales en engageant une procédure judiciaire. »

Analyse 04 : On comprend de cette réponse que la résolution de ces litiges peut nécessiter des procédures de règlement appropriées conformément aux dispositions contractuelles et aux lois applicables.

Question 05 : **Comment procéder en cas de non-respect du contrat par l'une des parties dans le cadre d'un affrètement maritime et que l'autre partie souhaite résilier le contrat ?**

Réponse 05 : *« La partie souhaitant annuler le contrat fait une lettre de protestation à l'encontre de l'armateur et c'est ce qui annule le contrat. »*

Analyse 05 : Comme nous l'avons vu dans le cas de la SARL new services trade company, l'armateur n'a pas donné de signe de vie, sans explication il n'a laissé le choix que de faire une lettre de protestation qui a annulé le contrat.

Cet entretien nous a permis de comprendre les litiges issus de la pratique de l'affrètement en Algérie.

5.4 Axe n°4 : Entretien avec le chef d'études commerciales et marketing chez GEMA

Cet entretien s'est fait avec le chef d'études commerciales et marketing chez GEMA, nous lui avons posé les questions suivantes :

Question 01 : **Quelles sont les attentes les plus couramment exprimées par les clients ?**

Réponse 01 : *« En priorité, les clients recherchent un tarif de fret avantageux et ils demandent la possibilité de négocier les frais de transport. Ensuite, il y a le délai de transit qui est un critère crucial pour eux, ils souhaitent savoir si leurs marchandises seront acheminées rapidement et efficacement du port d'embarquement au port de débarquement. Enfin, la qualité des prestations est également prise en considération par les clients. Nous restons constamment à l'écoute de leurs besoins dans le but d'améliorer la qualité de nos services et de garantir leur entière satisfaction. »*

Analyse 01 : De cette réponse, on conclue qu'il est important de prendre en compte les attentes des clients afin de mieux répondre à leurs besoins. L'écoute attentive des besoins des clients et l'adaptation des services en conséquence contribueront à assurer leur satisfaction et à établir des relations durables avec eux.

Question 02 : Les clients reçoivent-ils leurs marchandises dans les délais convenus ?

Réponse 02 : « Généralement, les clients reçoivent leurs marchandises à temps, mais il peut arriver que des conditions météorologiques défavorables empêchent la disponibilité du navire dans les délais prévus, entraînant ainsi des retards de réception. »

Analyse 02 : Ce qu'on peut tirer de cette réponse est que bien que les clients reçoivent généralement leurs marchandises dans les délais convenus, il est crucial de reconnaître que des retards peuvent survenir en raison de facteurs externes tels que les conditions météorologiques. Une communication transparente avec les clients et des mesures proactives pour gérer les retards contribueront à maintenir la satisfaction des clients malgré ces éventuels contretemps.

Question 03 : Lors des échanges avec vos clients, quelles sont leurs préoccupations usuelles ?

Réponse 03 : « *Le seul souci que nous rencontrons avec les clients survient lorsque la livraison de leurs marchandises n'est pas effectuée dans les délais prévus. Certains clients expriment alors des réclamations, mais ils restent fidèles à notre compagnie.* »

Analyse 03 : D'après cette réponse, on comprend que les préoccupations les plus courantes exprimées par les clients lors des échanges portent sur les retards de livraison des marchandises. Bien que ces préoccupations puissent entraîner des réclamations, il est positif de constater que les clients restent fidèles à la compagnie, ce qui suggère une satisfaction globale du service. La gestion proactive des retards et des réclamations est essentielle pour maintenir la confiance des clients et renforcer les relations commerciales à long terme.

Question 04 : Pouvez-vous nous fournir des détails sur le nombre d'entreprises algériennes qui possèdent leur propre flotte de transport et de combien de navires elles disposent ?

Réponse 04 :

« -La CNAN MED dispose de 5 bateaux de propriété : Gouraya, Cirta, Titerri , Djanet, Tamanrasset.

-La CNAN NORD dispose de 7 navires : Saoura, Stidia, Sedrata, Kherrata, Constantine, Tinziren, Timgad.

-Entreprise Nolis qui dispose d'un navire Azaro

Et la sonatrach possède une flotte de 10 bateaux transporteurs de GPL. Ainsi que 09 méthaniers pour le transport de GNL. »

Analyse 04 : De cette réponse on peut déduire qu'en effet, l'Algérie dispose d'une flotte très modeste.

Question 05 : Pourriez-vous partager avec nous des données pertinentes concernant le transport de marchandises en Algérie telles que le volume total de marchandises traités par les ports Algériens à l'import et à l'export ?

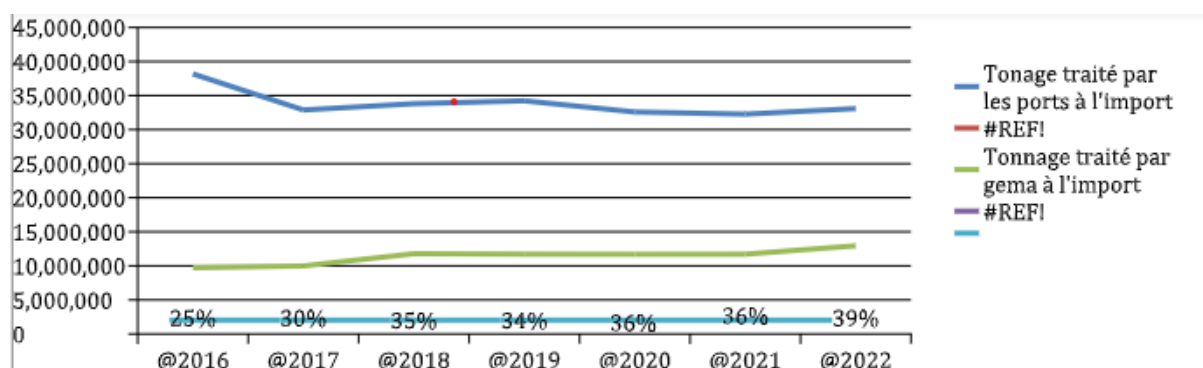
Réponse 05 : « On va voir ça dans les tableaux et les graphes qui suivent :

Tableau n°3.3 : L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'import traité par les ports Algériens (2016-2022)

TONNAGE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tonnage traité par les ports à l'import	38 174 801	32 883 803	33 801 360	34 226 642	32 585 778	32 263 094	33 088 675
Tonnage traité par gema à l'import	9 719 855	9 981 356	11 781 364	11 716 976	11 697 964	11 710 019	12 946 654
Part de marché de gema à l'import	25%	30%	35%	34%	36%	36%	39%

Source : Données SERPORT 2016-2022

Graphique n°3.1 : L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'import traité par les ports Algériens (2016-2022)



Source : Données SERPORT 2016-2022 »

Analyse 05 : D'après les données précédentes, on constate que le tonnage des importations a diminué entre 2016 et 2017 pour ensuite maintenir une légère stabilité à partir de cette date jusqu'à 2022

Cela est dû à l'instauration des quotas d'importation de certains produits et imposé l'obtention d'une licence fixant la quantité que l'importateur est autorisé à faire entrer dans l'année.

En 2016, étaient seuls concernés les véhicules, le ciment et les ronds à béton. Ces premières restrictions avaient permis de faire baisser les importations, ensuite en 2017 la liste des marchandises soumises à licence n'a cessé de s'allonger et comprend désormais une trentaine de produits agricoles, agro-alimentaires ou industriels.

D'un autre côté pour des raisons stratégiques il y a eu augmentation des importations de céréales OAIC et ONAB, de l'acier TOSSYALI et AQS et le coke pour EL HADJAR dont GEMA est le consignataire des navires transportant la marchandise de ces entreprises ce qui explique la tendance haussière de la part de marché de GEMA

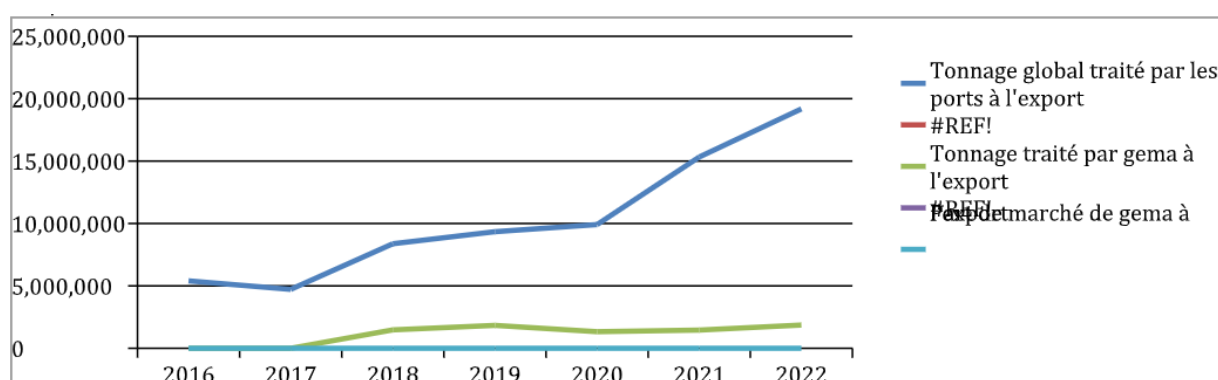
Tableau n°3.4 : L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'export traité par les ports Algériens (2016-2022)

Tonnage à l'export	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tonnage global traité par les ports à l'export	5 400 970	4 720 245	8 376 057	9 341 669	9 912 928	15 326 155	19 181 959
Tonnage traité par gema à l'export	0	0	1 475 251	1 835 274	1 329 190	1 458 125	1 862 503

Part de marché de gema à l'export	0%	0%	18%	20%	13%	10%	10%
--	-----------	-----------	------------	------------	------------	------------	------------

Source : Données SERPORT 2016-2022

Graphique n°3.2 : L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'export traité par les ports Algériens (2016-2022)



Source : Données SERPORT 2016-2022

D'après les données précédentes, on constate une augmentation des exportations hors hydrocarbures suite à la politique de la promotion des exportations et des investissements des entreprises étrangères TOSSYALI, AOA et SORFERT.

Pour ce qui est de la part de marché de GEMA la tendance est légèrement proportionnelle à cette augmentions suite à la consignation de GEMA des navires de AOA et quelques navires de AQS à l'export.

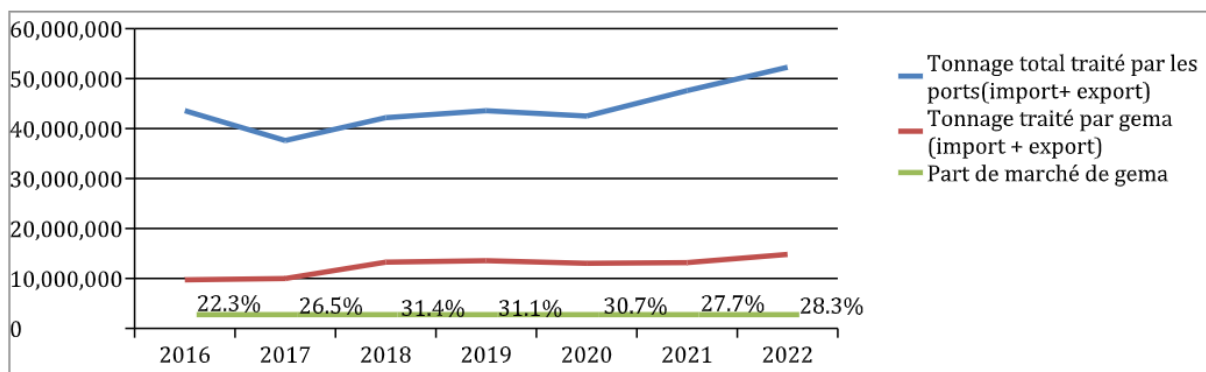
Tableau n°3.5 : L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'import et l'export traité par les ports Algériens (2016-2022) et part de marché de GEMA :

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tonnage total traité par les ports (import et export)	43 575 771	37 604 047	42 177 417	43 568 311	42 498 706	47 589 249	52 270 634
Tonnage traité par gema (import + export)	9 719 855	9 981 356	13 256 615	13 552 250	13 027 154	13 168 144	14 809 157
Part de marché de gema	22.3%	26.5%	31.4%	31.1%	30.7%	27.7%	28.3%

Source : Données SERPORT 2016-2022

L'évolution du tonnage global traité par les ports algériens à l'import et export au cours de la période allant de 2016 à 2022 présente une tendance fluctuante. On observe des variations d'une année à l'autre, certaines années ont connu des augmentations, tandis que d'autres ont enregistré des baisses. Ces variations peuvent être expliquées par divers facteurs tels que les conditions économiques, les fluctuations de la demande qui influent sur le secteur maritime.

Graphique n°3.3 : L'évolution du tonnage global hors hydrocarbures à l'import et l'export traité par les ports Algériens (2016-2022) et part de marché de GEMA :



Source : Données SERPORT 2016-2022

D'après les données précédentes, on constate que la part de marché de GEMA augmente de manière proportionnelle au tonnage global (Hors Hydrocarbures) traité par les ports. Tenant en compte que GEMA consigne les navires de cargaisons homogènes (vrac) qui représentent la grande proportion du tonnage traité par les ports à savoir les céréales à l'import et UREE à l'export. Le tonnage de ces marchandises a augmenté par rapport à d'autres types de marchandises soumis à des quotas et ou interdit à l'importation. En conséquence la part de marché de GEMA a augmenté.

Question 06 : Dans le contexte des escales hors hydrocarbures, pouvez-vous fournir des chiffres sur l'évolution du nombre d'escale en Algérie que ce soit pour les navires de lignes régulières ou en affrètement ?

Réponse 06 : « Le nombre de navires rentrant et sortant des ports algériens était réparti entre les consignataires de la manière suivante :

Tableau N°3.6 : Evolution du nombre global d'escales hors hydrocarbures

CONSIGNATAIRES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AUTRES *	3797	2813	2881	2910	2431	2312	2292
CMA CGM	1039	951	896	916	881	822	809
GEMA	674	626	669	641	605	648	630
NASHCO	510	669	557	382	243	200	111
MSC	387	409	382	388	396	328	310
MAERSK	285	277	262	241	267	259	172
ARKAS	197	152	206	181	113	125	123
AACM	98	77	87	61	67	61	48
GSA	91	148	103	100	110	125	110
HH LINER	82	54	35	20	12	48	50
MARFRET	52	52	49	51	50	49	50
TOTAL	7212	6228	6127	5891	5175	4977	4705

Source : Données SERPORT 2016-2022 »

Analyse 06: Le tableau donne l'évolution du nombre global d'escales hors hydrocarbures pour différents consignataires en Algérie de 2016 à 2022 que ce soit en lignes régulières ou en affrètement.

En 2016, le total des escales hors hydrocarbures s'élevait à 7 212, avec une répartition entre plusieurs consignataires.

Au cours des années suivantes, on observe une tendance à la baisse du nombre d'escales, avec des fluctuations d'une année à l'autre.

En 2020, le nombre d'escales a été significativement réduit, probablement en raison des perturbations causées par la pandémie de COVID-19 dans l'industrie maritime.

En 2022, le total des escales hors hydrocarbures s'élève à 4 705, montrant une diminution continue par rapport aux années précédentes.

GEMA a connu une certaine volatilité dans le nombre d'escales hors hydrocarbures au fil des ans, avec une tendance à la hausse jusqu'en 2019, une baisse en 2020 probablement en raison des perturbations causées par la pandémie de COVID-19. Et des chiffres fluctuants depuis lors.

Question 07 : Serait-il possible d'avoir un aperçu de la part de marché des différents consignataires par rapport au nombre de navires global et plus particulièrement le consignataire GEMA ? Et comment cette répartition de la part de marché a-t-elle évolué au fil des années ?

Réponse 07 : « La part de marché des différents consignataires présents ici en Algérie durant la période qui s'étend de 2016 à 2022 est la suivante :

Tableau n°3.7 : EVOLUTION DE LA PART DE MARCHE DES CONSIGNATAIRES PAR RAPPORT AU NOMBRE GLOBAL D'ESCALES HORS HYDROCARBURES

CONSIGNATAIRES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AUTRES *	53%	45%	47%	49%	47%	46%	49%
CMA CGM	14%	15%	15%	16%	17%	17%	17%
GEMA	9%	10%	11%	11%	12%	13%	13%
NASHCO	7%	11%	9%	6%	5%	4%	2%
MSC	5%	7%	6%	7%	8%	7%	7%
MAERSK	4%	4%	4%	4%	5%	5%	4%
ARKAS	3%	2%	3%	3%	2%	3%	3%
AACM	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
GSA	1%	2%	2%	2%	2%	3%	2%
HH LINER	1%	1%	1%	0%	0%	1%	1%
MARFRET	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Données SERPORT 2016-2022 »

Analyse 07 : Le tableau n°3.6 Nous renseigne que l'évolution du nombre d'escales total hors hydrocarbures est en baisse progressive environs 53% de baisse de 2016 à 2022

Par contre le nombre d'escales traitées par GEMA est en baisse moyenne d'environ 6% de 2016 à 2022.

La part de marché de GEMA a par contre augmenté de 4% de 2016 à 2022, ce gain de la part de marché revient au tonnage traité par GEMA qui a augmenté et aux taux de remplissage des navires en vrac traité au niveau de DJENDJEN (navires dépassant 60 000 tonnes de

marchandise blé et acier), ce qui contribue à l'augmentation du tonnage traité par GEMA et à sa part de marché croissante.

Question 08 : Pourriez-vous nous apporter des renseignements concernant l'évolution du nombre d'escales des dix (10) premiers armateurs pour les escales en lignes régulières ces dernières années ?

Réponse 08 : « L'évolution du nombre d'escales des dix (10) premiers armateurs pour les escales en lignes régulières ces dernières années est comme illustré dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°3.8: EVOLUTION DU NOMBRE D'ESCALES DE LIGNES REGULIERES DES DIX (10) PREMIERS ARMATEURS

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
NOMBRE TOTAL DES ESCALES DE LIGNES REGULIERES	3 356	3 334	3 190	2 891	2 677	2 566	2 365
CMA CGM	1 039	951	896	916	881	822	809
MSC	387	409	382	388	396	328	310
MAERSK	285	277	262	241	267	259	172
ARKAS	197	152	206	181	113	125	123
NASHCO	510	669	557	382	243	200	111
AUTRES *	521	462	556	510	495	505	540
MARFRET	52	52	49	51	50	49	50
AACM	98	77	87	61	67	61	48
GSA	91	148	103	100	110	125	110
GEMA	94	83	57	41	43	44	42
HH LINER	82	54	35	20	12	48	50

Source : Données SERPORT 2016-2022 »

Analyse 08 : Le tableau ci-dessus nous renseigne que le nombre d'escales des navires de ligne régulières a diminué de 30 % de 2016 à 2022.

Il est de même pour le nombre d'escales traitées par GEMA en ligne régulière (slot avec CNAN MED) a diminué de 55% de 2016 à 2022. Cette diminution des escales traitées par GEMA est due à la diminution des escales en SLOT avec CNAN MED au niveau des ports de

BEJAIA, DJENDJEN, MOSTAGANEM ET ORAN jusqu'à annulation total en 2019 et reprise du slot au niveau d'Oran en 2022 avec 8 navires.

En ce qui concerne les parts de marché de GEMA et d'autres consignataires par rapport aux lignes régulières, elles sont illustrées dans le tableau suivant :

Tableau n°3.9 : PART DE MARCHE GLOBAL PAR RAPPORT AU NOMBRE D'ESCALES DES 10 PREMIERS CONSIGNATAIRES DE LIGNE REGULIERE

CONSIGNATAIRE	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CMA CGM	31%	29%	28%	32%	33%	32%	34%
MSC	12%	12%	12%	13%	15%	13%	13%
AUTRES *	16%	14%	17%	18%	18%	20%	23%
NASHCO	15%	20%	17%	13%	9%	8%	5%
MAERSK	8%	8%	8%	8%	10%	10%	7%
ARKAS	6%	5%	6%	6%	4%	5%	5%
AACM	3%	2%	3%	2%	3%	2%	2%
GSA	3%	4%	3%	3%	4%	5%	5%
GEMA	3%	2%	2%	1%	2%	2%	2%
HH LINER	2%	2%	1%	1%	0%	2%	2%
MARFRET	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%

Source : Données SERPORT 2016-2022

Pour la part de marché de GEMA par rapport au nombre d'escales de ligne régulière traitées au niveau des ports, GEMA a maintenue sa part entre 3% en 2016 et 2% en 2022 bien qu'au niveau global et à cause de la réglementation instaurée il y a eu une forte diminution du nombre d'escales.

Question 09 : Quel est le pourcentage de vos clients qui préfèrent l'affrètement par rapport à l'utilisation de votre propre flotte ? Pourquoi ces clients choisissent-ils cette option.

Réponse 09 : « En général la majorité de nos clients préfèrent l'affrètement pour des raisons de commodités, en effet, l'affrètement permet aux opérateurs économiques de choisir des navires qui peuvent être mieux adaptés à leurs besoins spécifiques, même si les infrastructures

portuaires locales présentent des contraintes. Par exemple, un navire affrété peut être équipé de ses propres systèmes de manutention de cargaisons, ce qui permet de contourner les limitations des infrastructures portuaires locales. »

Analyse 09 : D'après cette réponse, Les clients préfèrent généralement l'affrètement car il permet aux clients de bénéficier de solutions de transport adaptées à leurs exigences, contribuant ainsi à l'efficacité et à la satisfaction de leurs opérations logistiques.

L'entretien avec le chef des études commerciales et marketing nous a permis de connaître les exigences des clients de GEMA, les parts de marché de l'entreprise ainsi que d'avoir une vue d'ensemble sur le transport maritime des marchandises en Algérie.

6. Méthode de traitement des données :

Après avoir effectué les entretiens et transcrit leur contenu, nous avons eu des réponses riches en informations. Pour les examiner, nous avons choisis de faire une analyse SWOT afin d'analyser les caractéristiques internes et externes de l'affrètement et de l'utilisation de la flotte nationale ainsi qu'une évaluation des différents aspects politiques, économiques, sociaux, technologiques, environnementaux et juridiques en Algérie.

6.2. Analyse SWOT de l'affrètement :

Dans ce SWOT nous allons découvrir les forces et faiblesses de l'affrètement en Algérie, ainsi que les opportunités et menaces qui pèsent sur cette pratique.

6.2.1. Forces de l'affrètement :

- Contrôle sur le type de navire, le capitaine, l'équipage, les itinéraires, le calendrier, etc.
- Pas de coûts initiaux d'investissement élevés pour l'achat des navires.
- Possibilité de choisir les navires les plus modernes et les plus économes en carburant et dotés des dernières technologies.
- L'affrètement d'un navire peut permettre aux entreprises d'accéder à une flotte de navires plus grande et plus variée, ce qui peut augmenter leur capacité de transport et donc la possibilité de répondre rapidement au besoin de transport
- Réactivité et rapidité face aux besoins de transport urgents des clients

- Marché dont la concurrence est accrue ce qui peut pousser les armateurs à proposer des tarifs compétitifs pour attirer les clients.

6.2.2. Faiblesses de l'affrètement :

- La réglementation algérienne qui ne permet pas aux opérateurs économiques d'affréter des navires
- Les coûts d'affrètement peuvent être plus élevés que l'utilisation d'une flotte nationale en raison des couts fixes comme maintenance, salaire avitaillement qui sont supporté par l'affréteur seul contrairement aux lignes régulières ou ces couts sont répartis entre les clients qui utilisent ce même navire.
- Manque de contrôle sur la qualité, la fiabilité et les niveaux de service. La qualité de service des armateurs peut varier considérablement.
- Disponibilité limité des navires lors de périodes de forte demande
- Navires affrétés en devise

6.2.3. Opportunités pour l'affrètement :

- Possibilité d'obtenir des contrats de location à long terme à des tarifs compétitifs
- Possibilité de transporter divers types de produits, tels que des marchandises à haute valeur ajoutée, des produits fragiles et des produits nécessitant des conditions de transport spécifiques.
- Possibilité de transporter des marchandises spéciales qui ne peuvent pas être transportées par les transporteurs de ligne régulière comme les marchandises surdimensionnées, les produits chimiques dangereux.

6.2.4. Menaces pour l'affrètement :

- Incertitude pour les entreprises à cause de la volatilité des taux d'affrètement en raison de potentielles conditions économiques et géopolitique.
- Instabilités des prix causé par de potentiels problèmes géopolitiques peuvent affecter la demande de transport maritime, ce qui peut entraîner une instabilité des prix et une incertitude pour les entreprises qui affrètent des navires.
- Risques de retards, des dommages aux cargaisons et des accidents maritimes.

- Dépendance envers les armateurs étrangers

D'après cette analyse SWOT on peut constater que le recours à l'affrètement présente des avantages potentiels en termes de flexibilité, d'accès à une flotte variée et de réactivité face aux besoins de transport. Cependant, des défis réglementaires, des coûts plus élevés, des incertitudes liées à la qualité des services et des risques associés au marché international peuvent également être présents. Il est donc primordial d'évaluer soigneusement ces facteurs avant de décider d'utiliser l'affrètement en Algérie.

6.3. Analyse SWOT de la flotte nationale :

Dans ce SWOT nous allons découvrir les forces et faiblesses de l'utilisation des navires locaux, ainsi que les opportunités et menaces qui pèsent sur cette pratique.

6.3.1. Forces de l'utilisation de la flotte nationale :

- Contrôle total sur la qualité et les niveaux de service par les autorités algériennes
- Coûts opérationnels moins élevés à long terme
- Contribution à l'économie nationale par la création d'emplois dans l'entretien des navires, la logistique portuaire, la gestion des opérations et la sécurité maritime.
- Les navires algériens disposent d'avantages au niveau des ports Algériens : ils ont la priorité d'accostage, n'attendent pas en rade et bénéficient de 50% de réduction sur les frais portuaires

6.3.2. Faiblesses de l'utilisation de la flotte nationale :

- Quelques navires de la CNAN sont blacklistés dans 12 ports européens
- Coûts initiaux élevés pour l'achat des navires
- Besoin de compétences et de connaissances techniques pour la maintenance et la réparation des navires.
- La flotte maritime algérienne est relativement limitée et ne dispose pas de suffisamment de navires pour répondre à la demande croissante du marché.
- Les navires de la flotte algérienne sont souvent anciens et nécessitent des coûts de maintenance élevés.
- Un seul type de navires
- Manque de navires vraquiers alors que l'Algérie est un grand importateur de céréales

- Manque de marins officiers : la loi Algérienne interdit l'embarquement de marins étrangers à bord de navires algériens.
- Irrégularité des départs et arrivés, les navires algériens passent de long séjours à quai.
- La mauvaise gestion nautique des marins qui conduit à des couts élevés à cause des pannes à répétition.
- Forte concurrence pour l'utilisation de sa flotte maritime limitée pour les opérations d'importations

6.3.3. Opportunités pour l'utilisation de la flotte nationale :

- Potentiel d'investissement dans des infrastructures portuaires modernes
- Possibilité de créer des emplois locaux et de développer les compétences et l'expertise locales
- Possibilité de diversifier le type de navires et d'étendre les opérations à de nouveaux marchés
- Possibilité de fréter les général cargo de l'Algérie s'il y'a une forte demande sur ces derniers

6.3.4. Menaces pour l'utilisation de la flotte nationale :

- La qualité des navires et les niveaux de service inférieurs à ceux des flottes étrangères
- Le marché algérien est dominé par les armateurs étrangers

L'utilisation de la flotte nationale en Algérie présente des avantages tels que le contrôle sur la qualité et les niveaux de service, des coûts opérationnels moins élevés à long terme et une contribution à l'économie nationale. Cependant, il existe des défis tels que la limitation de la flotte, les coûts élevés de maintenance et la concurrence avec des armateurs étrangers. Les opportunités résident dans l'investissement dans les infrastructures portuaires, le développement des compétences locales et la possibilité de fréter des cargos. Les menaces sont liées à la qualité inférieure des navires par rapport aux flottes étrangères et à la domination des armateurs étrangers sur le marché algérien.

En somme, l'utilisation de la flotte nationale en Algérie présente un potentiel certain, mais il est important de faire face aux défis existants et de saisir les opportunités qui se présentent pour assurer une compétitivité durable sur le marché maritime.

6.4. Analyse PESTEL :

Nous allons à présent nous familiariser avec les différents facteurs politiques, économiques, sociaux, technologiques, environnementaux et légaux autour de la situation du transport maritime en Algérie.

6.4.1 Politique :

Dichotomie entre la volonté politique et la situation sur le terrain dans le sens où le fret maritime est ouvert aussi bien à l'investissement national privé qu'étranger dans le secteur de la marine marchande, les ports, transport maritime (Loi de finance complémentaire 2022) mais la réglementation pour le moment ne permet pas l'affrètement maritime. Par exemple pour le blé qui est un produit stratégique ce sont donc des navires étrangers qui sont utilisés pour le transporter (achat en CFR) vers l'Algérie et c'est le même principe pour pratiquement tous les produits et c'est pour ça que la facture est lourde chaque année.

6.4.2 Économique :

- L'Algérie perd des centaines de millions de dollars au niveau des ports faute d'organisation d'équipement de modernisation des installations.
- Frais d'immobilisation des conteneurs qui sont des frais sans contrepartie qui se répercutent sur l'économie algérienne
- Frais de surestaries en devise

6.4.3 Social :

- Niveaux de formation et de compétence de la main d'œuvre locale
- Attentes des clients en termes de qualité et de niveau de service peuvent influencer la demande d'affrètement
- Les métiers liés à la marine marchande ; la consignation maritime, le transit portuaire, le magasinage dans les ports, le remorquage, le pilotage, la manutention dans les ports et la totalité de ces métiers sont gérés par une seule entité publique qui ne les gère pas de la meilleure des façons par manque d'expertise et d'équipement adéquats

- Les coûts de transport élevés ont un impact direct sur les prix des produits consommés, ce qui affecte directement le pouvoir d'achat des consommateurs.

6.4.4 Technologique :

- Les ports font un traitement de 8 conteneurs à l'heure ce qui fait que l'Algérie a les rendements les plus bas au monde en comparaison aux autres pays où c'est un minimum de 30 à 35 conteneurs à l'heure.
- Moyens de manutention anciens ; des grappins sont utilisés pour le chargement du vrac à bord du navire, c'est très long et conduit à des pertes. Alors que ce qui se fait maintenant ailleurs c'est l'utilisation de shiploader qui est une machine beaucoup plus rapide. Pareil pour l'embarquement et débarquement des conteneurs, l'idéale serait d'utiliser des portiques mais en Algérie ils utilisent des grues, ce qui est très long et conduit souvent au paiement de surestaries car ils dépassent les jours de franchises.
- L'Algérie est l'un des rares pays où il n'y a pas de plateforme numérique d'échange au niveau des places portuaires.

6.4.5 Environnemental :

Mode de gestion actuelle date de 1988, il a été mis en place avec la loi sur les EPE, et depuis beaucoup de changements ont changé l'environnement, la réorganisation des ports pour les adapter au contexte et répondre aux ambitions quant aux transports de marchandise de et vers l'Algérie. En effet les ports Algériens cumulent deux fonctions qui sont la fonction d'autorité et la fonction commerciale qui doivent être séparées.

6.4.6 Légal :

Le code maritime date de 1975 (cadre juridique dépassé) même s'il y a eu des petits amendements qui ont été introduits durant les années 80 qui étaient plus une adaptation aux conventions internationales mais dans le fond c'est toujours le même texte et les mêmes règles depuis un demi-siècle. Cette situation profite aux armateurs étrangers.

La situation du transport maritime en Algérie est confrontée à des défis politiques ou il y a une volonté d'ouvrir le secteur du transport maritime à l'investissement national et étranger, mais les réglementations actuelles limitent l'affrètement maritime, ce qui entraîne une dépendance vis-à-vis des navires étrangers pour le transport de produits stratégiques.

Sur le plan économique, les ports algériens souffrent d'un manque d'organisation et d'équipements modernes, ce qui entraîne des pertes financières importantes. Les frais d'immobilisation des conteneurs et les frais de surestaries en devise ont également un impact négatif sur l'économie algérienne.

Sur le plan social, les niveaux de formation et de compétence de la main-d'œuvre locale sont des facteurs importants à prendre en compte. Les attentes des clients en termes de qualité et de niveau de service peuvent influencer la demande d'affrètement, tandis que les coûts élevés de transport affectent le pouvoir d'achat des consommateurs.

Sur le plan technologique, l'utilisation de moyens de manutention obsolètes dans les ports entraîne des inefficacités. De plus, l'absence d'une plateforme numérique d'échange dans les places portuaires constitue un frein à l'efficacité des opérations.

Sur le plan environnemental, une réorganisation des ports est nécessaire pour s'adapter aux changements et aux ambitions du secteur du transport maritime en Algérie, en particulier en séparant les fonctions d'autorité et commerciales des ports.

Sur le plan légal, le cadre juridique du transport maritime en Algérie est dépassé, ce qui profite aux armateurs étrangers. Une mise à jour du code maritime est essentielle pour répondre aux besoins actuels du secteur.

Pour améliorer cette situation, il est essentiel de mettre en place des réglementations favorables à l'affrètement maritime, d'investir dans la modernisation des infrastructures portuaires, de développer les compétences locales, d'adopter des technologies plus efficaces et de mettre à jour le cadre juridique pour répondre aux besoins du secteur maritime. Ces mesures contribueront à renforcer l'autonomie et la compétitivité du transport maritime en Algérie.

7. Synthèse des études et recommandations :

Les entretiens semi-directifs avec les responsables de l'entreprise ont permis de mettre en évidence plusieurs problèmes et préoccupations liés à la pratique de l'affrètement et à l'utilisation de la flotte algérienne. En effet, ces entrevues ont fourni des estimations des coûts

d'affrètement en Algérie ainsi que des coûts approximatifs de l'exploitation des navires locaux. Ils ont également permis de comprendre les principaux défis logistiques dans les ports algériens et les litiges liés à la pratique de l'affrètement. De plus, les exigences des clients de GEMA et les parts de marché de l'entreprise ont été identifiées, donnant une vue d'ensemble sur le transport maritime des marchandises en Algérie.

L'analyse SWOT de l'affrètement maritime met en évidence les avantages potentiels tels que la flexibilité, l'accès à une flotte variée et la réactivité aux besoins de transport. Cependant, des défis réglementaires, des coûts plus élevés, des incertitudes quant à la qualité des services et des risques liés au marché international peuvent également être présents. Une évaluation minutieuse de ces facteurs est donc essentielle avant de décider d'utiliser l'affrètement en Algérie.

En ce qui concerne l'utilisation des navires algériens, il existe un potentiel certain, mais des défis doivent être relevés pour assurer une compétitivité durable sur le marché maritime. Les défis politiques, tels que les réglementations limitant l'affrètement maritime et la dépendance aux navires étrangers pour le transport de produits stratégiques, sont des points à considérer. Sur le plan économique, le manque d'organisation et d'équipements modernes dans les ports entraîne des pertes financières importantes, tout comme les frais d'immobilisation des conteneurs et les frais de surestaries en devise. Les niveaux de formation et de compétence de la main-d'œuvre locale, les attentes des clients en termes de qualité et de niveau de service, les moyens de manutention obsolètes, l'absence de plateforme numérique d'échange et le cadre juridique dépassé sont également des défis à prendre en compte.

Pour améliorer la situation, ce qui pourrait être recommandé c'est de mettre en place des réglementations favorables à l'affrètement maritime, de moderniser les infrastructures portuaires, de développer les compétences locales, d'adopter des technologies plus efficaces et de mettre à jour le cadre juridique du transport maritime en Algérie. Ces mesures contribueront à renforcer l'autonomie et la compétitivité du secteur maritime du pays.

Conclusion du chapitre :

Dans ce chapitre, nous avons débuté par une présentation détaillée de l'entreprise GEMA, au sein de laquelle notre stage s'est déroulé, et qui nous a permis d'acquérir une compréhension approfondie des activités, des opérations et des défis auxquels l'entreprise est confrontée dans le domaine du transport maritime en Algérie.

Les études menées sur l'affrètement maritime et l'utilisation de la flotte algérienne ont mis en évidence à la fois les opportunités et les défis auxquels le secteur est confronté en Algérie. L'affrètement offre une flexibilité et un accès à une flotte variée, mais il est crucial de prendre en compte les défis réglementaires, les coûts élevés et les incertitudes liées à la qualité des services. De même, l'utilisation de la flotte nationale présente un potentiel certain, mais nécessite des efforts pour surmonter les obstacles tels que le manque d'organisation dans les ports et les niveaux de compétence de la main-d'œuvre locale. Afin de remédier à ces défis et de stimuler le secteur maritime en Algérie, des actions concrètes doivent être entreprises. Il est impératif d'établir des réglementations favorables qui soutiennent l'affrètement maritime et l'utilisation de la flotte nationale. De plus, des investissements significatifs doivent être réalisés pour moderniser les infrastructures portuaires existantes, en les dotant d'équipements et de technologies de pointe. Parallèlement, il est essentiel de développer les compétences locales en offrant des programmes de formation et de développement professionnel pour les marins et les employés portuaires. En adoptant des technologies efficaces, telles que des plateformes numériques d'échange et de suivi, les opérations portuaires pourront être optimisées et la gestion logistique améliorée. En prenant ces mesures, l'Algérie pourra renforcer sa souveraineté maritime et augmenter sa compétitivité sur le marché mondial. De plus, elle pourra exploiter pleinement les avantages offerts par l'affrètement et l'utilisation de sa propre flotte, contribuant ainsi à stimuler l'économie nationale et à renforcer les échanges commerciaux.

Conclusion Générale

Il est clair que la position géographique de l'Algérie a tous les atouts pour faire de ce pays une puissance mondiale avec une côte méditerranéenne aussi vaste et avec un emplacement stratégique au milieu de la méditerranée. Cependant, le bilan dressé sur l'activité maritime en Algérie soulève des préoccupations en termes des besoins qu'éprouve le pays en matière de transport maritime. Ces circonstances exigent une relance impérative du transport maritime de marchandises. En effet, une gestion efficace du transport maritime constitue une source de bénéfices et d'économies en devises, ce qui influe sur la performance des entreprises économiques et contribue à l'équilibre de la balance commerciale nationale.

Dans le cadre de l'étude sur le transport maritime en Algérie et en se basant sur les cas pratiques présentés et l'étude qualitative menée, nous avons pu **confirmer l'hypothèse n°1** grâce à notre entrevue avec le responsable logistique, et qui concerne les déterminants du coût du fret, où il y a effectivement plusieurs déterminants qui influencent à la hausse le coût du fret maritime, en fonction de la demande du marché, de la disponibilité des navires, la taille et capacité des navires, de la distance à parcourir entre les ports d'origine et de destination, le coût du carburant...etc., L'entretien avec le responsable litiges et contentieux nous a permis de **confirmer l'hypothèse n°2** concernant les risques liés à l'affrètement de navires, où nous avons effectivement constaté qu'il était risqué d'affréter un navire étranger. Et enfin le chef d'études commerciales et marketing nous a **confirmé notre hypothèse 03** qui concerne le nombre de navires dont dispose l'Algérie et qui répond au nombre de douze navires. Effectivement, en raison de sa flotte maritime modeste, l'Algérie dépend largement des armateurs étrangers pour le transport des marchandises, utilisant uniquement le CFR pour les importations et le FOB pour les exportations, ce qui crée des contraintes pour les opérateurs économiques locaux, qui ne sont pas autorisés à affréter des navires selon le code maritime algérien.

Notre étude empirique a révélé que l'Algérie est confrontée à plusieurs problèmes dans le domaine du commerce maritime. Les ports algériens souffrent d'un manque d'organisation et d'équipements modernes, ce qui entraîne d'importantes pertes financières. Les frais d'immobilisation des conteneurs en formes de surestaries en devise ont un impact négatif sur l'économie algérienne.

Grâce à l'analyse SWOT et PESTEL effectuées, nous avons pu répondre à notre problématique concernant la manière dont l'Algérie peut optimiser ses coûts de fret maritime. A la lumière de notre étude nous sommes parvenues aux propositions suivantes :

Premièrement, il est essentiel pour l'Algérie de libéraliser le marché du transport maritime en levant les restrictions et les réglementations excessives qui entravent l'ouverture du secteur aux acteurs privés. Cela permettrait d'encourager l'entrée de nouveaux opérateurs, de stimuler la concurrence et d'améliorer l'efficacité et la qualité des services. Elle pourrait par exemple Donner en concession une partie d'un port à un armateur étranger ou national qui veut exploiter un quai par exemple qui investira dans l'infrastructure, les équipements, etc.

Deuxièmement, la privatisation partielle ou totale des entreprises publiques du secteur maritime pourrait être envisagée. Cela permettrait de transférer la gestion et l'exploitation de ces entreprises à des acteurs privés compétents, favorisant ainsi une gestion plus efficace et une meilleure performance. La Création d'une nouvelle entité avec des compétences managériales est également envisageable pour gérer la flotte algérienne où les navires algériens seraient cédés ou frétés à cette nouvelle entité. Nouvelle parce que la CNAN est en quasi faillite donc il vaudrait mieux privilégier un nouveau contexte, de nouvelles règles un nouveau personnel et de nouveaux contrats.

Troisièmement, des investissements doivent être réalisés dans l'amélioration et l'expansion des infrastructures portuaires. Cela comprend la modernisation des terminaux, l'optimisation des processus de manutention des marchandises et l'augmentation de la capacité de traitement des conteneurs. De telles mesures contribueraient à renforcer l'efficacité des opérations portuaires et à réduire les coûts associés.

Quatrièmement, il est crucial d'investir dans la formation et le développement des compétences dans le domaine du transport maritime. Cela comprend la formation des marins, des professionnels de la logistique et des experts en gestion portuaire. Des ressources humaines qualifiées contribueraient à accroître la compétitivité du secteur.

Cinquièmement, la recherche de partenariats avec d'autres pays ou organisations internationales dans le domaine du transport maritime peut être bénéfique. Ces partenariats faciliteraient le transfert de connaissances, l'accès à de nouveaux marchés et le renforcement des capacités dans le secteur maritime.

En outre, une planification efficace des itinéraires de transport, basée sur l'utilisation de technologies de suivi et de gestion de la chaîne logistique, ainsi qu'une analyse approfondie des flux de marchandises, peut contribuer à minimiser les coûts du fret.

Enfin, l'encouragement de l'exportation afin de réduire les coûts élevés liés au retour à vide des navires, l'imposition d'amendes aux opérateurs économiques qui retiennent les conteneurs dans les infrastructures portuaires, ainsi que la révision du code maritime pour permettre aux opérateurs nationaux de s'engager dans le transport maritime, sont également des mesures à considérer.

Pendant notre stage, nous avons bénéficié d'un accès facile et favorable à l'information au sein de l'entreprise Générale Maritime, ce qui a facilité le processus de collecte d'informations. Cependant, nous avons rencontré un problème lié à la contrainte du temps. En effet, la durée de notre stage, limitée à seulement 4 mois, ne nous a pas permis d'approfondir pleinement la thématique étudiée et nous nous sommes seulement limités aux coûts de l'affrètement maritimes et du fret en Algérie.

Après une évaluation approfondie, nous sommes parvenus à la conclusion **qu'il serait préférable de commencer par l'affrètement dans un premier temps. Cette approche permettrait à l'Algérie de gagner de l'expérience dans le domaine du transport maritime, d'évaluer les besoins réels du marché, avant de considérer de se lancer dans l'acquisition de navires pour l'expansion de sa flotte nationale, qui serait une option viable à long terme. Cela permettrait à l'Algérie d'améliorer son indépendance maritime, d'optimiser les coûts de transport et de renforcer sa compétitivité sur le marché international. Effectivement, si on prend les plus grands acteurs mondiaux dans le transport maritime d'aujourd'hui comme MSC, COSCO CMA, par exemple ils ont tous commencé par l'affrètement. Au départ, CMA n'exploitait pas sa propre flotte de navires, mais faisait appel à des navires affrétés auprès d'autres compagnies maritimes. Cette approche lui permettait de fournir des services de transport maritime sans avoir à investir directement dans une flotte de navires. Et au fil des années avec l'expérience et la croissance de l'entreprise, un élargissement des activités est envisageable et par la même occasion.**

En somme, la révision de la réglementation algérienne pour permettre l'affrètement aux entités nationales constitue une étape initiale essentielle pour développer le commerce maritime en Algérie. Avec l'expérience acquise, l'acquisition de nouveaux navires et la constitution d'une grande flotte pourraient être envisagées pour renforcer davantage la position de l'Algérie dans le domaine du transport maritime. Tout cela accompagné d'investissements dans l'infrastructure portuaire, la modernisation des équipements, l'amélioration des compétences de la main-d'œuvre locale et l'adoption de technologies avancées. En surmontant ces obstacles, l'Algérie peut exploiter pleinement les opportunités offertes par le commerce maritime et renforcer son positionnement dans l'économie mondiale. Il est important que ces décisions soient prises de

manière stratégique, en tenant compte des besoins du marché, des capacités financières et des considérations économiques et sociales pour assurer une croissance durable du commerce maritime en Algérie.

Après quelques mois de stage, nous avons eu l'opportunité d'approfondir nos connaissances dans le domaine du transport maritime et nous aimerions proposer les thèmes de recherche suivants : ‘l'application du commerce électronique aux activités de transport maritime’ et ‘la problématique des surestaries en Algérie.’

Bibliographie

Ouvrages

1. AFITEP, Dictionnaire de management de projet : Plus de 1400 termes français définis et analysés, avec leur équivalent en anglais Ed. 5, AFNOR, 2010
2. Belotti, Jean, Transport international de marchandises Ed. 4, Vuibert, 2012
3. Benny John, Handbook of LOGISTICS, SHIPPING & Commercial Terminologies, Notion Press, 2019
4. Caucal, Robert, Développement international de la PME-PMI, AFNOR, 2017
5. Charbonnier, Jacques, Dictionnaire de l'assurance, AFNOR, 2019
6. Dandel, Gilles, Fiches pratiques export, Foucher 2017
7. Debard et autres, Lexique des termes juridiques 2022-2023 Ed. 30, Dalloz, 2022
8. Delebecque, Les alliances maritimes, Mélanges Germain, LexisNexis, 2015
9. Denis Chevalier et Francois Duphil, « transporter à l'international », Faucher, Danves, 2009.
10. Denis et autres, Lexique de gestion et de management, Dunod, 2016,
11. Deysine et autres, S'internationaliser, Dunod, 1997
12. Dibas-Franck, Eric, Le droit maritime dans la zone CEMAC, L'Harmattan, 2018
13. Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983.
14. Duhautbout et autres, Transporter - Transport et logistique à l'international Ed. 6, Foucher, 2022
15. Ghislaine Legrand, Hubert Martini, Gestion des opérations Import- Export, DUNOD, paris, 2008
16. Guerrain et autres, Le management portuaire : les nouveaux enjeux, e-theque, 2002
17. Hinkelman, Edward G, A Short Course in International Payments Ed. 3, World Trade Press, 2009
18. Hubert et autres, Crédits documentaires, lettres de crédit stand-by, cautions et garanties : Guide pratique Ed. 3, RB édition, 2019
19. Kenfack, Hugues, Droit du commerce international Ed. 6, Dalloz, 2017
20. Launay et autres, Douanes - échanges internationaux, Foucher, 2018
21. Leboiteux et autres, Trade Finance : Principes et fondamentaux Ed. 3, RB édition, 2020
22. Lerat, Pierre, Vocabulaire du juriste débutant : décrypté le langage juridique Ed. 2, Ellipses, 2017

23. Lucias et autres, Vendre plus, acheter mieux à l'international, Vuibert, 2003
24. Lyonnet et autres, Supply Chain Management, Edition Dunod, 2019
25. MARIE-MADLEINE, Damien, «Dictionnaire de transport et de la logistique» 2^{ème} édition, DUNOD, Paris, 2005
26. Martini et autres, Techniques du commerce international : Comment bien gérer vos opérations import/export Ed. 2, Gualino, 2002
27. Mike Hammett, Dictionary of international trade finance, financial world publishing, 2001
28. Ould et autres, Logistique en France et à l'international, Foucher, 2018
29. Richard Lanneyrie, Clés du marketing international, Le génie éditeur 2013
30. RUIBAL HANDABAKA, (Alberto), distribution physique internationale, édition, Celse, paris, 1997.
31. VENTURELLI (N) et autres : Transport logistique, édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011
32. Venturelli et autres, Le transport maritime, Le Génie Editeur, 2018,

Travaux universitaires

1. Cariou P, Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ? thèse de doctorat, Nantes, université de Nantes, 2000.
2. MEDJBOUR Rima, mémoire de fin de cycle de Master, la consignation des navires dans la chaine du transport maritime de marchandises Cas : De l'agence NOLIS SPA d'Alger filiale de CEVITAL, 2019.

ARTICLES

1. Ajay Menon, Voyage Charter vs Time Charter, Maritime Law, September 11, 2021
2. Arezki Benali, Fret maritime de marchandises : le gouvernement examine un plan d'urgence, algerie-eco, 6 mai 2021
3. GUERMAH Hayet, Les ports : Le maillon faible de la chaine logistique en Algérie, Revue de l'économie financière & des affaires, Volume 5, N° 4, Décembre 2021
4. M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César Ducrue, «

- Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », Revue internationale n° 116 «Le Maghreb dans la Mondialisation»,2011
5. Mohamed-Chérif Fatima- Zohra, L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranée, La mer dans l'Euro-méditerranée, 2012
 6. M. Hassan Abid « Les besoins de formation en transport dans les pays de la méditerranée occidentale : cas des pays du maghreb », Décembre 2009.
 7. SLIMANI, Agenda Item 3a. Challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector, Conseil de la Concurrence Algeria, 2018
 8. TIGHILT Fodil, BOUCHELLAL Youcef, DADDI ADDOUN Nacer, La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret Cas de l'Algérie : Etat des lieux et contraintes, Revue Organisation & Travail, Volume 10, N°2 (2021)
 9. REZAL Abdelkrim, Problématique De L'investissement Dans Le Domaine Des Transports Maritimes Investment Issue In The Field Of Maritime Transport, Revue de droit des transports et des activités portuaires- Volume VIII/N°02, année 2021(PP 139-157)

Conférences :

1. Hamza Bouzekri, Gülgün Alpan, Vincent Giard. Modélisation du problème de l'allocation des planches et des postes à quai dans les ports vraciers. MOSIM'20: 13ème Conférence Francophone de Modélisation, Optimisation et Simulation, Nov 2020, Agadir, Maroc. ffhal-03005639

Webographie :

1. <https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745>
2. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_en.pdf
3. <https://www.ons.dz/>
4. file:///C:/Users/ST/Downloads/Ministere-des-Transports-(002).pdf
5. <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-maritime.html>
6. <https://www.esalco.com/fr/differents-types-de-transport-maritime/>
7. <https://www.francebleu.fr/infos/transports/le-plus-grand-porte-conteneurs-du->

- monde-battant-pavillon-francais-inaugure-au-havre-1536163157
8. <http://shipinspection.eu/conbulker/>
 9. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_en.pdf
 10. <https://www.onisep.fr/Ressources/Univers-Metier/Metiers/consignataire-de-navire#:~:text=Le%20consignataire%20de%20navire%20prend,a%20un%20r%C3%B4le%20essentiellement%20commercial.>
 11. <http://www.douane.gouv.fr>
 12. <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-dossiers/les-incoterms.html#:~:text=L'usage%20de%20ces%20termes,depuis%20le%201er%20janvier%202020>
 13. <https://www.erudit.org/en/journals/cd1/2000-v41-n4-cd3824/043621ar.pdf>
 14. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/fr/hamburg_rules_f.pdf
 15. <https://books.openedition.org/puam/964?lang=fr>
 16. https://uncitral.un.org/fr/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules#:~:text=Les%20R%C3%A8gles%20de%20Rotterdam%20constituent,en%20vertu%20d'un%20contrat
 17. https://transport.cnam.fr/medias/fichier/11-maritime_1418676707139-pdf
 18. <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Liner-terms.htm>
 19. <https://maritimafrica.com/les-liner-terms/>
 20. <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticlepdf/553/4/2/83300>
 21. <https://www.umtmo.dz/dspace/bitstream/handle/umtmo/17401/M%c3%a9MOIRE%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
 22. <https://www.conseil-concurrence.dz/wp-content/uploads/2019/03/BOC-N-17.pdf>
 23. <https://www.reporters.dz/transport-maritime-de-marchandises-la-cnan-nord-receptionne-un-nouveau-navire-pour-25-millions-de-dollars/>
 24. <http://www.portalger.com.dz/transport-de-marchandises--tinziren--le-navire-hightech-de-la-cnan>
 25. http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2008/483_5economie%20maritime%20algrienne%20Eurto med.pdf
 26. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/mor83695.pdf>
 27. <https://www.adelformation.com/wp-content/uploads/2015/03/le-contrat-d'affretement-fiche-6.pdf>
 28. www.lantenne.com

Textes règlementaires :

1. Article 27 de la loi 1966 du CMA
2. Article 631 du CMA, 2008.
3. Article 640 de la loi 90-05 du 25 juin 1998 du Code Maritime Algérien CMA
4. Article 2 du Code CEMAC de la Marine Marchande
5. Article R.5423-19 du code des transports
6. Article L.5423-10 du code des transports
7. Article L.5423-8 du code des transports
8. Article 485 du CCMM
9. Article 486 du CCMM
10. Article R5423-22 du code des transports

Annexes

Liste des annexes

Annexe n°I.1 : Types de navires

Annexe n°I.2: Bill Of Lading

Annexe n°III.1: Booking note 1

Annexe n°III.2: Navire 1

Annexe n°III.3: Booking note 2

Annexe n°III.4: Protest letter

Annexe n°III.5: Booking note 3

Annexe n°III.6: Navire 2

Annexe n°III.7 : Notice of Arrival

Annexe n°III.8: Guide d'entretien axe n°1

Annexe n°III.9: Guide d'entretien axe n°2

Annexe n°III.10: Guide d'entretien axe n°3

Annexe n°III.11: Guide d'entretien axe n°4

Annexe n°III.12: Liste des consignataires mentionnés dans autres

Annexe n°I.1 : Types de navires



Vraquier



Polytherme



Pétrolier



Cargo conventionnel



Porte conteneurs



Roulier



Mixte Ro Ro



Porte barge

Annexe n°I.2 : Bill Of Lading

Page No. : 1 / 4

SHIPPER
 PINEHILL ARABIA FOOD LIMITED
 P.O. BOX : 34565 JEDDAH 21478
 KINGDOM OF SAUDI ARABIA
 TEL:026081221 FAX :026081223

CONSIGNEE (Carrier not responsible for failure to notify).
 SARL ORGANIC BUSINESS COMPANY LOT
 G9 COOPERATIVE EL ATHMANIA CIYE
 GARDI NO.19A ALGER ALGERIA, TEL:
 +21358115337 NIF:001916104711438
 - TF2011800050

NOTIFY PARTY (Carrier not responsible for failure to notify).
 SARL ORGANIC BUSINESS COMPANY LOT
 G9 COOPERATIVE EL ATHMANIA CIYE
 GARDI NO.19A ALGER ALGERIA, TEL:
 +21358115337 NIF:001916104711438
 - TF2011800050

1921

Ignazio Messina & C.
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE - S.p.A

SHIPOWNERS AND SHIPPING AGENTS
 16121 GENOVA - Via G. D'Annunzio, 91 - Phone +39 010 53 961
 Fax +010 53 962 84 - WEB-SITE: www.messinaline.it - E-mail: info@messinaline.it
 REA GE N° 463838 - Reg. Imprese, C.F. e P.IVA (IT) 0 21 5 0 0 1 0 9 9 5

Number of original B/L: **3 THREE** B/L No. **JD057631** DRAFT

BILL OF LADING

Forwarding Agent: _____ Booking No. _____

Port of loading
JEDDAH

Pre-carriage by (*)

Port of discharge
ALGER

Place of acceptance by pre-carrier (*)

Vessel
JOLLY CRISTALLO

Final destination (*)


Voyage No. **20046**

Marks and numbers	Quantity	Kind	Description of goods	Weight declared KGS	Measurement Cubic
LMCU9129668 SEAL 043482	1	CNTR 40HQ		13902.0 TARE WT: 4380.0	
LMCU9153474 SEAL 043491	1	CNTR 40HQ	4125 PACKAGES	13901.0 TARE WT: 4380.0	
LMCU9157382 SEAL 043487	1	CNTR 40HQ	4125 PACKAGES	13901.0 TARE WT: 4380.0	
LMCU9169655 SEAL 043498	1	CNTR 40HQ	4125 PACKAGES	13901.0 TARE WT: 4380.0	
LMCU9169819 SEAL 043497	1	CNTR 40GP	4125 PACKAGES	13901.0 TARE WT: 4000.0	
			4125 PACKAGES		
			5X40' CONTAINERS STC		
			20625 PACKAGES INDOMIE INSTANT NOODLES		
			IN DIFFERENT FLAVORS		
			FREIGHT COLLECT <i>Fob</i>		
			NET WEIGHT : 59,400 KGS		
			GROSS WEIGHT : 69,506 KGS		
			SHIPPED ON BOARD DATE: 04.06.2020		
<p><i>Container</i></p> <p><i>pour les</i></p> <p><i>conteneur</i></p> <p><i>à frais de</i></p> <p><i>chargement</i></p> <p>" FREE IN OUT / FIOS</p> <p>CLAUSE COVERING VESSEL'S EQUIPMENT SUCH AS CONTAINERS/MAFI/TRAILERS ETC</p> <p>DEMURRAGES/DETENTION FEES</p>					
Total No. of Packages for LCL			Total No. of Containers for FCL		
			5		

Annexe n°III.1 : Booking note 1

Page 1

REF: *page liée aussi*

1. Brokers: BELFORSHIP - The shipping division of Belfor Logistics NV - as brokers- www.belforship.com		"CONLINEBOOKING" LINER H/H BOOKING NOTE NO 43022022 	
		2. Place and date 25 OCTOBER 2022	
3. Carriers: <i>armateur</i> ROMA SHIP DENIZCILIK LOJISTIK ITH IHR SAN LTD ŞTI KIZILAY SOKAK NO 17/7 AKDENIZ MERSIN TURKEY VAT: 735088555		4. Merchant (clause 1): SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY 208 RUE PARADIS 13006 MARSEILLE <i>affrèteur</i>	
5. Vessel's name Mv"ROMAN E" geared 2x250 or nom As per attached description		6. Time for shipment (about) 10-18 November 2022, agw wp	
7. Loading port: 1GSB AAAA MOSTAGANEM-SWELL FREE - OWNER BERTH & GEMA AGENT		8. discharging port: 1GSB AAAA AT CONSTANZA SWELLFREE - OWNER BERTH& OWNER AGENT	
9. description of goods : 01 x LOCOMOTIVE - Weight 92Tons (14.90 m x 3.10 mx 4.40 m) 01 x TAMPING MACHINE - Weight 58 Tons (19.50 m x 3.15 m x 4.35 m) 01 x Ballast regulator- Weight 40 Tons (16.75 m x 3.90 m x 4.15 m) 01 x RAIL CAR - Weight 36 Tons (14 m x 2.90 m x 4.15 m)			
10. Freight rate (also indicate whether prepayable or payable at destination) 320000 BSS 1/1 LINER TERMS HOOK/HOOK <i>full liner à la charge du navire</i>		11. Detention rate (if agreed): Euro15000,- per day pro rata <i>surestaries</i>	
12. Merchant's representative at loading port (state full name and address, telegraphic address, telephone and telex) NOTICES TO BE GIVEN TO CHRYS 7/6/5/4/3/2/1 PRIOR TO ARRIVAL OF VESSEL 13. Special terms, if agreed AS PER RIDER ATTACHED			

It is hereby agreed that this Contract shall be performed subject to the terms contained on Page 1 and 2 hereof which shall prevail over any previous arrangements and which shall in turn be superseded (except as to deadfreight and demurrage) by the terms of the Bill of Lading, the terms of which (in full or in extract) are found on the reverse side hereof.

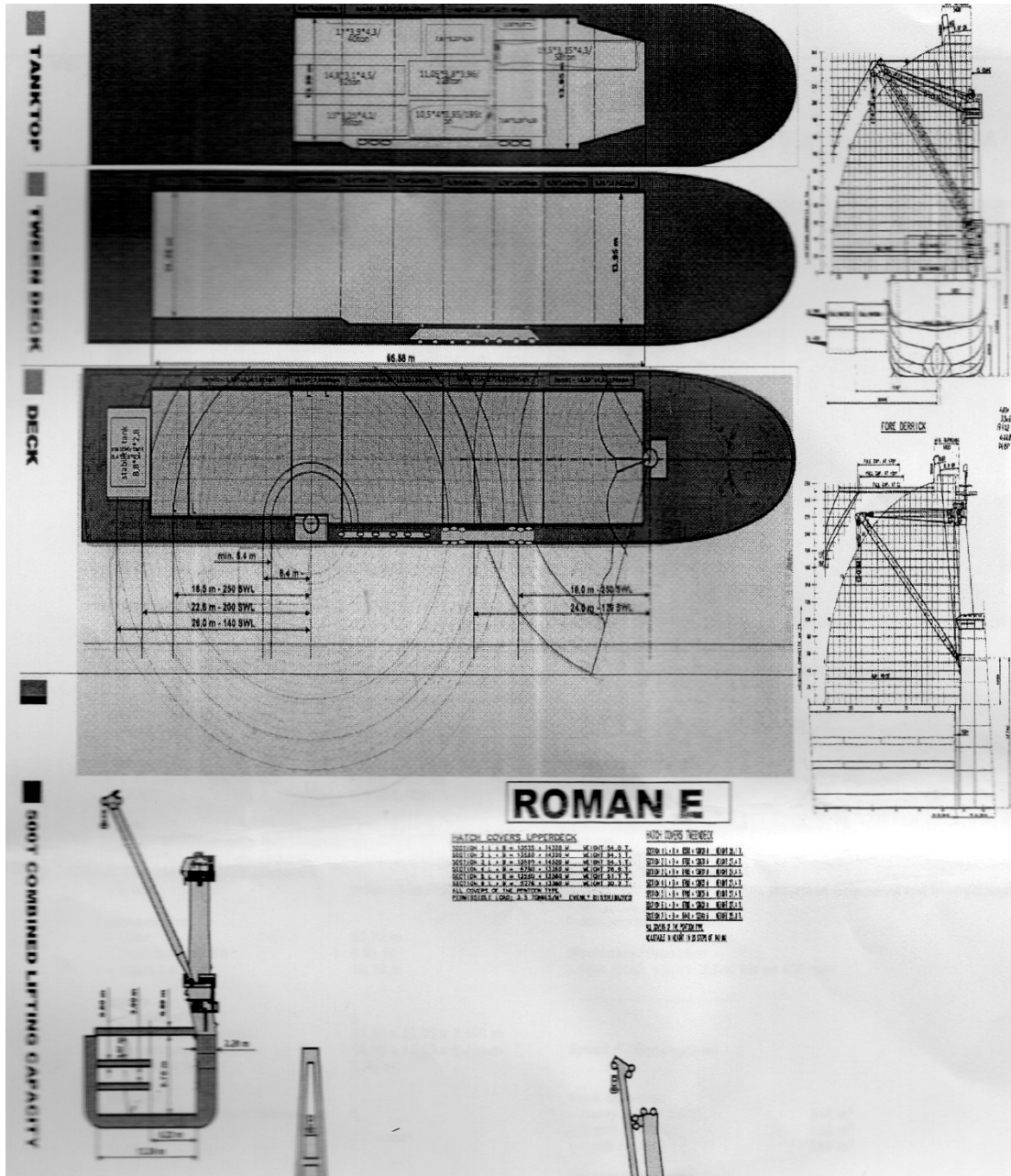
Signature (Carrier) <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold;">OWNER</div>	Signature & stamp (Merchant) <i>affrèteur</i>
--	--

K. general cargo.

à la demande armateur extérieur de l'agence

conference, Copenhagen and International Maritime Copyright, published by The Baltic

Annexe n°III.2 : navire 1



Annexe n°III.3 : Booking note 2

ça c'est quand l'armateur a demander un 2nd laycan.

Page 1

REF: 1. Brokers BELFORSHIP - The shipping division of Belfor Logistics NV - as brokers - www.belforship.com		"CONLINEBOOKING" LINER H/H BOOKING NOTE NO 43022022	
		2. Place and date 25 OCTOBER 2022	
3. Carrier ROMA SHIP DENIZCILIK LOJISTIK ITH IHR SAN LTD STI KIZILAY SOKAK NO 17 17 AKDENIZ MERSIN TURKEY VAT: 73508555		4. Merchant (client) SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY 208 RUE PARADIS 13006 MARSEILLE	
5. Vessel's name Mv "ROMAN E" geared 2x250 or nom As per attached description		6. Time for shipment (about) 10-14 November 2022, egw wp <i>19-21 " " "</i>	
7. Loading port IGSB AAAA MOSTAGANEM-SWELL FREE - OWNER BERTH & GEMA AGENT		8. Discharging port IGSB AAAA AT CONSTANZA SWELLFREE - OWNER BERTH & OWNER AGENT	
9. Description of goods 01 x LOCOMOTIVE - Weight 92Tons (14.90 m x 3.10 m x 4.40 m) 01 x TAMPING MACHINE - Weight 58 Tons (19.50 m x 3.15 m x 4.35 m) 01 x Ballast regulator - Weight 40 Tons (16.75 m x 3.90 m x 4.15 m) 01 x RAIL CAR - Weight 35 Tons (14 m x 2.90 m x 4.15 m)			
10. Freight rate (also indicate whether prepayable or payable at destination) 320000 BSS 1/1 LINER TERMS HOOK/HOOK <i>Laycan = 19-21 November 2022</i>		11. Detention rate (if agreed): Euro15000,- per day pro rata	
12. Merchant's representative at loading port (state full name and address, telegraphic address, telephone and telex) NOTICES TO BE GIVEN TO CHRTS 7/6/5/4/3/2/1 PRIOR TO ARRIVAL OF VESSEL 13. Special terms, if agreed AS PER RIDER ATTACHED			

It is hereby agreed that this Contract shall be performed subject to the terms contained on Page 1 and 2 hereof which shall prevail over any previous arrangements and which shall in turn be superseded (except as to deadfreight and demurrage) by the terms of the Bill of Lading, the terms of which (in full or in extract) are found on the reverse side hereof.

Signature (Carrier) ROMA SHIP DENIZCILIK LOJ. ITH. IHR/SAN. VE TIC. LTD. STI. Camiiler Mah. Kizilay (9222) Sokak No. 17 A7 Tel: 0.535 076 80 12 / Akdeniz / MERSIN Tic. Sic. No. 44593 / Tmhm V.D. 735 0885 557 Mersis No. 0735 0885 5570 0014	Signature (Merchant) SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY 208, Rue Paradis 13006 MARSEILLE Tel: 06 27 17 02 61 SIREN : 909 823 262 R.C.S. MARSEILLE
---	--

Information, Copyrights and International Maritime Copyright published by The Baltic

09 November 2022
E ta Genou = 14 November 2022
E ta " = 17 " 2022
E ta Mostaganem = 19 November 2022

KHELILI Farouk
Gérant

SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY
 208, Rue Paradis
 13006 MARSEILLE
 Tel: 06 27 17 02 61
 SIREN : 909 823 262 R.C.S. MARSEILLE

Annexe n°III.4 : Protest Letter

S.A.R.L. NEW SERVICES TRADE COMPANY
 208, Rue Paradis 13006 Marseille France
 RCS : 909823262 Marseille/ Siren : 909823262/TVA : FR87 909823262
 mail : sarl.nstmrs@yahoo.com
 Tel : 00336 27170261/ 00339 82620785.

Marseilles : November 24th, 2022

Subject : Letter of Protest against :

ROMA SHIP DENIZCILIK LIJIST'IK ITH IHR SAN LTD
 NOSA DENIZCILIK LOJIS'IK *Brooklyn*

Sirs;

We hereby write the following to express our disapproval in regards to ship-owners' unprofessional and negligent behaviour, not to mention the non respect of due diligence, the owners' have been nothing short of showing lack of precious communication and cooperation (i.e. no response to the multitude of emails, calls etc.) via the agent GEMA SPA

Subsequently, We SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY, acting as charter and signee of the booking note, presented the cargo to due port of Mostaganem on November 13th, 2022 matching our prior engagements cited on the signed Booking note; contrarily, we have perceived owners' flagrant failure to submit to their commitments in form of:

- * Non respect of initial and first booking note signed on October 25th, 2022 for the laycan (10/18 November 2022).
- * Violation of the second booking note for (19/21 November)
- * The shipowner has yet to guarantee the arrival of his ship in due time, and therefore breaching the third laycan proposed by non-other than the owners', but never at any given time guaranteed the ship's final course.

In view of these events, ship-owners' unethical mismanagement has costed, to our detriment, an average of +/- 5500 USD/day since November 13, 2022, on top of the uncertain fact of loading cargo (due to absence of any communication since vessel departure from Genoa port with all concerned parties)

Conclusively, we hold you accountable and responsible for the damage caused, we are obligated to cancel the booking note with the aforementioned owners; we reserve the right to use all legal means to defend our interests and recover all involved cost.

- frais portuaire
- magasinage
- remorque

SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY
 208, Rue Paradis
 13006 MARSEILLE
 Tél : 06 27 17 02 61
 SIREN : 909 823 262 R.C.S. MARSEILLE

affrèteur
KHELILI Farouk
 Gérant

Annexe n°III.5 : Booking note 3

Page 1

dship	
1. Agents - Shipbrokers	
2. Place and date Hamburg, 23.11.2022	
3. Carrier dship Carriers GmbH & Co. KG Alter Wandrahm 15 20457 Hamburg, Germany	4. Merchant (see Clauses 1) SARL NEW SERVICES TRADE COMPANY 208 RUE PARADIS 13008 MARSEILLE FRANCE BANK STYLE :BNP PARIBAS MARSEILLE CAP JOLETTE CODE AGENCE :00646 RIB 30004 00646 00010207752 96 For account of : CCECC SERBIA (CHINA CIVIL ENGINEERING CONSTRUCTION) BALKAN-OGRAKAK BEOGRAD SERBIA
5. Vessel's name To be nominated by the Carrier. Intention: MV "JANIS" mpp twd/box abt 12.744dwt 3 ha / 3ho - hatch openings upto 42m geared 2 x 180mts - combinable 360mts or sub	6. Laycan 25 th NOV/3 rd DEC
7. Loading port (or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat) Mostaganem, Algeria - carriers berth	8. Discharging port
9. Description of goods 01 x Locomotive - Weight 92 Tons : (14.90m x 3.10m x 4.40m) 01 x Tamping machine -Weight 58 Tons : (19.50 m x 3.15 m x 4.35m) 01 x Ballast regulator - Weight 40 Tons : (16.75m x 3.80m x 4.15m) 01 x Rail car - Weight 36 Tons : (14m x2.90m x 4.15m) The cargo loaded under this Booking Note is to be carried as part cargo, under deck · Bills of Lading are always to be clausued strictly in accordance with the Mates Receipts. · All cargo is non stackable, non over-stowable · All cargo is to be suitably packed for ocean transportation and all cargo to have the lifting, lashing, securing points and center of gravity clearly marked. · Any specially required spreader bars, wires, lifting frames, beams, slings, cradles, saddles not already onboard the vessel shall be supplied at merchant's time, expense & responsibility.	
10. Freight rate USD 335,000.- lpm lth Freight payment: <ul style="list-style-type: none"> The freight is 100% payable directly into the Carriers nominated bank account within three (3) banking days after completion of loading. The freight is to be calculated on the basis of whatever is greater, weight or measurement, and to be calculated on each separate unit of cargo. The freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon cargo being loaded, discount-less, non-returnable, ship and or cargo lost or not lost. 	11. Demurrage/ Detention rate USD 27,000.- pdpr <ul style="list-style-type: none"> Any time lost waiting for berth after 24 hours weather permitting to count as detention
12. Merchant's representatives at loading port (state full name and address, telegraphic address, telephone and telex)	

navire 1 :

forces 3 marine petit, tirant d'eau peu très profond peut être positionné n'importe où, donc n'attends pas en rade

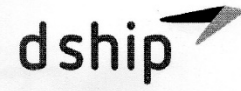
- ② fret \$320k, surestaries 15k€ FL
③ freight fully prepaid 5 days after loading

navire 2 :

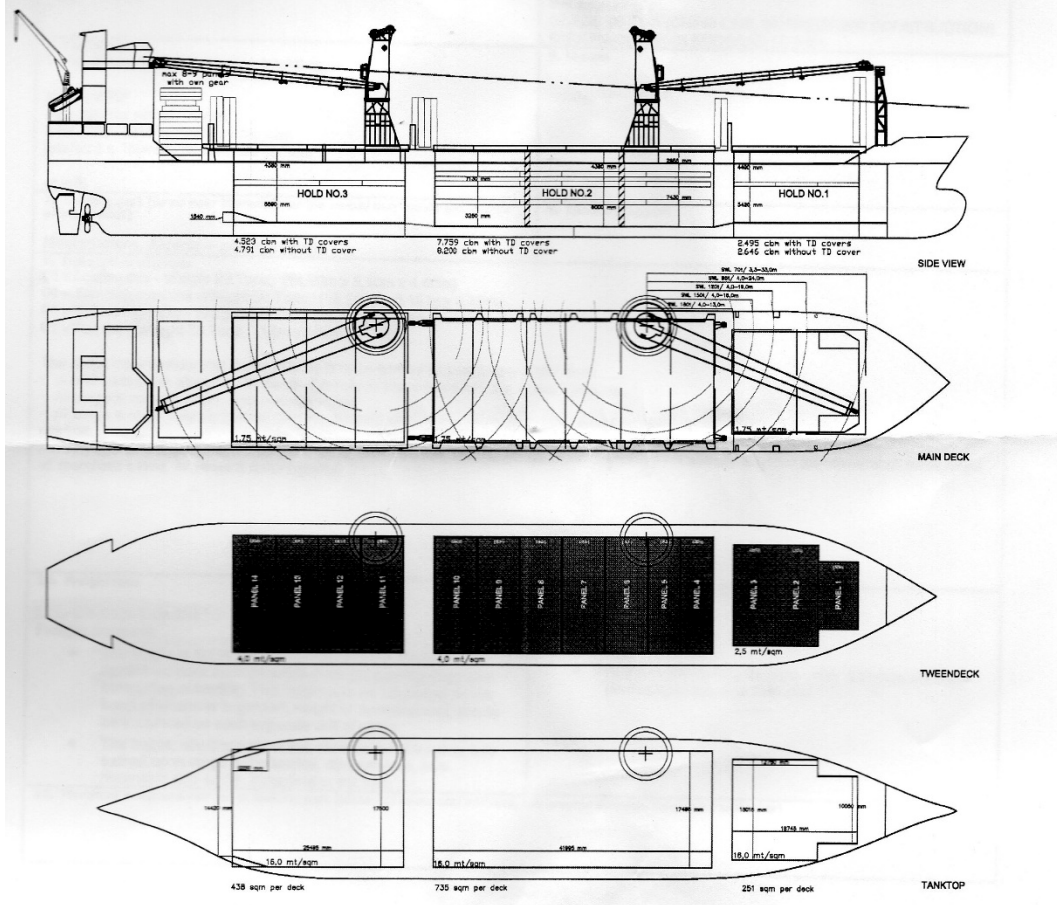
faiblesse: tirant d'eau profond, doit attendre en rade si pas de quoi dispo dans le p.

- ② fret \$331 000, surestaries \$27 000, FL
③ freight fully prepaid 3 days after loa
④ franchise 24H

Annexe n°III.6 : navire 2



MPP Tonnage F360



For more information visit dship-carriers.com
 All details given in good faith but without guarantee. Not to be used with charterparties without written authority.

Annexe n°III.7 : Notice of Arrival

To: Gema Group
 To: Messrs Casillo Commodities Italia SPA c/o Mancino Brokers
 To: Messrs Mancino Brokers
 To: Messrs Navibulgar Deutschland
 To: NMB Ops Dept
 Fm: m/v Stara Planina
 Msg: 039 / 06.03.2023

*enforcing
 Circumstances
 Expecting*

RE: m/v Stara Planina - C/P dd 15 February 2023 acct Casillo Commodities Italia SPA

Daily NOA Algeria

Dear Sirs,

*all
 going
 well*

This is to inform you that m/v "Stara Planina" / 9HTY8 ETA Algeria on 11.03.2023 W.P. permitting
 A.G.W. U.C.E. in order to discharge her cargo 31.500 mt Wheat in bulk as per the terms and
 conditions of Charter Party dated 15th February 2023 concluded between Stara Planina Shipping
 Ltd. and Casillo Commodities Italia SPA - Italy.

*estimated
 time arrival weather*

Arrival drafts Algeria- 9.75m even keel.

→ tirant de man pareil à l'avant et à l'arrière

Please consider this message as Daily Notice of Arrival and advise all parties concerned accordingly.

Brgds
 Master m/v Stara Planina

*arriver
 le 11 Mars 2023 à Alger
 (9.75m de tirant de man)
 à l'avant et à l'arrière*

Annexe n°III.8 : Guide d'entretien n°1

Dans le cadre de préparation de notre mémoire de fin de cycle en vue d'obtention d'un master en sciences commerciales, « option affaires internationales », Nous avons le plaisir de vous demander votre collaboration pour mener à bien notre travail de recherche, qui se concentrera sur la pratique de l'affrètement en Algérie. Si vous le souhaitez, nous aimerions vous poser quelques questions relatives à ce sujet, dans la mesure du possible et en fonction de votre disponibilité. L'objectif de cet entretien est d'avoir des estimations des coûts d'affrètement maritime en Algérie

Fonction de l'interviewé : Chef département logistique chez GEMA

Question 01: Quels sont les frais supportés par L'entreprise GEMA ?

Question 02 : Comment effectuez- vous le calcul des surestaries ?

Question 03 : Quels sont les principaux problèmes rencontrés dans la consignation des navires ?

Question 04 : A combien sont estimés les frais d'immobilisation des conteneurs ?

Question 05 : Quels sont les principaux problèmes rencontrés dans la gestion nautique des navires algériens ?

Question 06 : Quels sont les principaux défis logistiques rencontrés lors de l'utilisation de la flotte maritime algérienne ?

Question 07 : Pouvez-vous nous donner une estimation des coûts annuels de l'affrètement des navires ?

Question 08 : Quel est le problème avec les ports Algériens ?

Question 09 : A combien estimez-vous les coûts de possession et d'exploitation d'un navire de transport de marchandise ?

Question 10 : Quelles sont les principales différences en termes de coûts entre l'affrètement des navires et l'utilisation de la flotte maritime propre en Algérie ?

Annexe n°III.9 : Guide d'entretien n°2

Dans le cadre de préparation de notre mémoire de fin de cycle en vue d'obtention d'un master en sciences commerciales, « option affaires internationales », Nous avons le plaisir de vous demander votre collaboration pour mener à bien notre travail de recherche, qui se concentrera sur la pratique de l'affrètement en Algérie. Si vous le souhaitez, nous aimerions vous poser quelques questions relatives à ce sujet, dans la mesure du possible et en fonction de votre disponibilité.

L'objectif de cet entretien est de comprendre les principaux défis logistiques dans les ports algériens.

Fonction de l'interviewé : Responsable shipping chez GEMA

Question 01 : Comment programmez-vous l'arrivée d'un navire ?

Question 02 : Quelles est la durée moyenne de séjour du navire en rade et à quai ?

Question 03 : Quel est l'état des quais au port d'Alger ?

Question 04: Quel genre de problèmes rencontrez-vous au niveau du port d'Alger ?

Question 05 : Estimez-vous que les officiers marins en Algérie possèdent les compétences nécessaires pour exercer efficacement leurs fonctions ?

Question 06 : Quelles sont les conséquences d'un coût de fret trop élevés ?

Question 07 : Dans votre expérience, quels sont les facteurs les plus importants qui influencent la décision entre l'affrètement et l'utilisation de la flotte algérienne ? Comment la qualité des infrastructures de transport en Algérie peut-elle affecter l'utilisation de la flotte algérienne ? Comment peuvent-elles être améliorées pour répondre aux besoins des entreprises ?

Question 08 : Pouvez-vous me parler des avantages que vous voyez dans l'affrètement par rapport à l'utilisation de la flotte algérienne ? Et inversement, quels sont les désavantages que vous avez observés ?

Question 09 : En ce qui concerne la mise en place d'une flotte algérienne, quelles sont les difficultés que vous avez constatées ? Comment pensez-vous qu'elles pourraient être surmontées ?

Annexe n°III.10 : Guide d'entretien n°3

Dans le cadre de préparation de notre mémoire de fin de cycle en vue d'obtention d'un master en sciences commerciales, « option affaires internationales », Nous avons le plaisir de vous demander votre collaboration pour mener à bien notre travail de recherche, qui se concentrera sur la pratique de l'affrètement en Algérie. Si vous le souhaitez, nous aimerions vous poser quelques questions relatives à ce sujet, dans la mesure du possible et en fonction de votre disponibilité. L'objectif de cet entretien est de comprendre les litiges issus de la pratique de l'affrètement en Algérie

Fonction de l'interviewé : Responsable litiges et contentieux chez GEMA

Question 01 : Quels sont les cas de litiges que vous traitez en général ?

Question 02 : Quelles sont les réglementations et les contraintes juridiques spécifiques liées à l'affrètement maritime en Algérie ?

Question 03 : Quels sont les cas de litige qui sont en rapport avec la pratique de l'affrètement ?

Question 04 : Comment ces différends peuvent-ils être gérés ?

Question 05 : Comment procéder en cas de non-respect du contrat par l'une des parties dans le cadre d'un affrètement maritime et que l'autre partie souhaite résilier le contrat ?

Annexe n°III.11 : Guide d'entretien n°4

Dans le cadre de préparation de notre mémoire de fin de cycle en vue d'obtention d'un master en sciences commerciales, « option affaires internationales », Nous avons le plaisir de vous demander votre collaboration pour mener à bien notre travail de recherche, qui se concentrera sur la pratique de l'affrètement en Algérie. Si vous le souhaitez, nous aimerions vous poser quelques questions relatives à ce sujet, dans la mesure du possible et en fonction de votre disponibilité. L'objectif de cet entretien est de connaître les exigences des clients de GEMA et ses parts de marché.

Fonction de l'interviewé : Chef d'études commerciales et marketing chez
GEMA

Question 01 : Quelles sont les attentes les plus couramment exprimées par les clients ?

Question 02 : Est-ce que les clients reçoivent leurs marchandises dans les délais convenus ?

Question 03 : Lors des échanges avec vos clients, quelles sont leurs préoccupations usuelles ?

Question 04 : Pouvez-vous nous fournir des détails sur le nombre d'entreprises algériennes qui possèdent leur propre flotte de transport et de combien de navires elles disposent ?

Question 05 : Pourriez-vous partager avec nous des données pertinentes concernant le transport de marchandises en Algérie telles que le volume total de marchandises traités par les ports Algériens à l'import et à l'export ?

Question 06 : Dans le contexte des escales hors hydrocarbures, pouvez-vous fournir des chiffres sur l'évolution du nombre d'escale en Algérie que ce soit pour les navires de lignes régulières ou en affrètement ?

Question 07 : Serait-il possible d'avoir un aperçu de la part de marché des différents consignataires par rapport au nombre de navires global et plus particulièrement le consignataire GEMA ?

Question 08 : Pourriez-vous nous apporter des renseignements concernant l'évolution du nombre d'escales des dix (10) premiers armateurs pour les escales en lignes régulières ces dernières années ?

Question 09 : Quel est le pourcentage de vos clients qui préfèrent l'affrètement par rapport à l'utilisation de votre propre flotte ? Pourquoi ces clients choisissent-ils cette option.

Annexe n°III.12 : Liste des consignataires mentionnés dans autres

CONSIGNATAIRES	MOYENNE EVP SUR 7 ANS (2016-2022)
AKKON LINE	4 591
MED AGENSEA	4 266
WHITE LINE	3 301
BENTRAS	3 017
MEDKON	2 860
SLOMAN	2 722
GREEN	2 613
MEDITERRANEAN	1 770
BEMARINE	1 719
CSA	1 707
CONTAINER	1 595
AMS	1 513
ASAMAR	1 360
SOGEMCO	1 276
MARMEDSA BEMARINE	976
LMTS	505
ICTC	485
MONDIAL	256
GOLF (GAC)	210
MTL	167
WILHELMSSEN	151
SEACOM	103
KALSTAR	98
MED SEA	86
HANJING	61
BRIDGE	59
ANISFER	51
MOSTA IBERICA	33
SAE TRADE	28
GASS	26
ECOSIUM	25
NOSA	22
ALSHIPLINK	19
AUTRES	17
SARL KALSTAR	13
CORAFSA	12
NORTH AFRICA	11
NOUR SHIP	11
MTA	10

AB SHIPPING	10
SHICO	10
SARL GASS ALGE	8
INTER TRADE SHIPP	8
USC	8
LEADERMAR	7
PACIFIC TRADING	7
ISMS	6
MEDISTAR	4
MARITIME	4
MDN	3
NORDANA LINE	3
SEASCOP	3
Slot	2
ISWS	1
LMAR	1
MCL	1
MERSA	1
PSSA	1
USS	1
HSMS	1
GLOBAL	1
JSC ASPOL	1
Total général	37 837

Table des matières

Table des matières

Remerciement	
Résumé	
Abstract	
ملخص	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Liste des graphiques	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale	2
Chapitre I Le transport maritime international des marchandises	5
Introduction du chapitre	6
Section 01 : Généralités sur le transport maritime	7
1. Définition du transport maritime	9
2. Types de transport maritime :	9
2.1. Transport irrégulier (tramping)	9
2.2. Transport régulier (Linéaire)	10
3. Les types de navire :	10
3.1. Les navires spécialisés :	11
3.2.1 Navires rouliers :	12
3.2.2 Mixte Ro-Ro :	12
3.2.3 Porte conteneur :	13
3.2.4 Porte barge :	13
3.2.5 Cargos conventionnels :	13
4. Intervenants dans le transport maritime :	14
5. Avantages et inconvénients du transport maritime :	18
Section 02 : Documentation du transport maritime	19
1. Le contrat de transport maritime « connaissance » :	19
1.1 Définition :	19
1.2 Formes du connaissance :	19

1.3	Établissement du connaissance :	20
1.4.	Les obligations des parties prenantes :	20
2.	La charte partie :	26
3.	Le contrat d'assurance :	27
3.2	Les risques couverts :	28
3.3	Les garanties :	28
3.3.1	Franc d'avarie particulière « FAP » :	29
3.3.3.	Tous risques :	29
3.3.4.	Vol, pillage, disparition :	29
3.3.5.	Risques de guerre et risques assimilés :	29
4.	Le manifeste cargo :	29
5.	La lettre de transport maritime :	29
SECTION 03 : La réglementation régissant le transport maritime international		30
1.	La convention de Bruxelles ou Règles de La Haye (1924) :	30
1.1.	La Convention de Bruxelles de 1924-1968 (Règles de La Haye-Visby :	30
1.2.	La Convention de Bruxelles de 1924-1968-1979 :	30
2.	La convention ou Règles de Hambourg (1978) :	31
3.	Les règles de Rotterdam :	31
Conclusion du chapitre		32
CHAPITRE II État des lieux du transport maritime en Algérie Flotte, tarification et affrètement		33
Introduction du chapitre :		34
Section 01 : Tarification du transport maritime		34
1.	Les accords de coopération entre compagnies maritimes :	34
1.1.	Les conférences :	34
1.2.	Les services joints ou consortium :	35
1.3.	Alliances :	35
2.	Prix du fret maritime :	37
2.1.	Tarification du fret de base :	37
2.2.	Les ajustements :	38
2.3.	2 Les frais de passage portuaire des conteneurs (Terminal Handling Charges – THC) :	41
2.4.	Les ristournes :	42
SECTION 02 : La flotte maritime algérienne		43
1.	L'évolution de la flotte de transport maritime des marchandises	43
2.	Le secteur portuaire en Algérie :	45

2.1.	Définitions du port.....	45
2.2.	L'importance économique des ports.....	45
2.3.	La problématique des ports en Algérie :	46
2.3.1	Le potentiel portuaire algérien.....	46
2.3.2	Les insuffisances des ports algériens :	47
Section 03 : La pratique de l'affrètement.....		49
1.	Définition de l'affrètement :	50
2.	Les types d'affrètement :	51
2.1	L'affrètement au voyage (voyage charter) :	51
2.2	L'affrètement a temps (time-charter) :	51
2.3.	L'affrètement coque nue :	52
3.	Le prix de l'affrètement	54
3.1	Le fret de base :	54
3.2.	Les surestaries :	55
Conclusion du chapitre :		56
Chapitre III Pratique de l'affrètement au sein de GEMA.....		58
Introduction du chapitre :		59
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil		59
1.	Historique.....	60
2.	Structure de l'entreprise :	61
2.1	Direction Générale	62
2.2	Direction Organisation et Systèmes D'information(D.O.S.I)	62
2.3	Direction Administration Générale et Affaires Juridiques :	63
2.3.1	Sous-direction administrative générale :	63
2.3.2	Sous-direction ressources humaines :	63
2.4	Direction commerciale et marketing :	64
2.4.1	Sous-direction Consignation :	64
2.4.2	Sous-direction de recrutement de fret en lignes régulières :	64
2.5	Direction Finances comptabilité et portefeuille (D.F.C.P) :	64
2.6	Les Agences de GEMA:	65
3	Domaine d'activité de GEMA :	66
3.2	La Consignation Des Conteneurs :	67
3.3	Affrètement en Ligne Régulière :	67
3.4	L'affrètement maritime en tramping :	67
4.	Filiales de GEMA :	68
4.1	La filiale FILTRANS :	68

5. Participation de GEMA :	68
5.1 Algerian ligabue catering :	68
5.2. La Société d'Investissement Hôtelière :	68
5.3. SAIDAL :	69
6. Les clients de GEMA :	69
7. Les concurrents de GEMA :	69
8. Moyens et matériel du groupe GEMA :	69
9. Politique de tarification :	70
10. Certification de GEMA :	70
11. Plan de développement :	71
11.1 Système d'information :	71
11.2 Plateforme logistique :	71
Section 02 : Affrètement et utilisation de la flotte en Algérie	71
1. Procédure d'affrètement chez GEMA :	72
2. Rôle de GEMA en tant qu'agent représentant au port :	73
3. Suivi d'un cas d'affrètement chez GEMA :	74
3.1 Caractéristiques techniques du navire étudié :	74
3.2 Fiche de voyage du navire ROMANE :	75
3.3 Caractéristiques techniques du navire étudié :	75
3.4 Fiche de voyage du navire JANIS :	76
Section 03 : Étude comparative entre affrètement maritime et flotte nationale	78
1. La méthodologie de recherche :	78
1.1 Le choix de l'étude :	78
2. L'objectif de l'étude qualitative :	79
3. L'enquête qualitative :	79
4. Le déroulement des entretiens :	79
5. Présentation des entretiens :	80
5.1 Axe n°1 : Entretien avec le responsable logistique chez GEMA	80
5.2 Axe n°2 Entretien avec le responsable shipping chez GEMA	85
5.3 Axe n°3 : Entretien avec responsable litiges et contentieux chez GEMA	88
5.4 Axe n°4 : Entretien avec le chef d'études commerciales et marketing chez GEMA	90
Question 01 : Quelles sont les attentes les plus couramment exprimées par les clients ?	90
Question 02 : Les clients reçoivent-ils leurs marchandises dans les délais convenus ?	91
Question 03 : Lors des échanges avec vos clients, quelles sont leurs préoccupations usuelles ? ..	91

Question 05 : Pourriez-vous partager avec nous des données pertinentes concernant le transport de marchandises en Algérie telles que le volume total de marchandises traités par les ports Algériens à l'import et à l'export ?	92
6. Méthode de traitement des données :	100
6.2. Analyse SWOT de l'affrètement :	100
6.2.1. Forces de l'affrètement :	100
6.2.2. Faiblesses de l'affrètement :	101
6.2.3. Opportunités pour l'affrètement :	101
6.2.4. Menaces pour l'affrètement :	101
6.3. Analyse SWOT de la flotte nationale :	102
6.3.1. Forces de l'utilisation de la flotte nationale :	102
6.3.2. Faiblesses de l'utilisation de la flotte nationale :	102
6.3.3. Opportunités pour l'utilisation de la flotte nationale :	103
6.3.4. Menaces pour l'utilisation de la flotte nationale :	103
6.4. Analyse PESTEL :	104
6.4.1 Politique :	104
6.4.2 Économique :	104
6.4.3 Social :	104
6.4.4 Technologique :	105
6.4.5 Environnemental :	105
6.4.6 Légal :	105
7. Synthèse des études et recommandations :	106
Conclusion du chapitre :	108
Conclusion Générale	109
Bibliographie	114
Liste des annexes	121