

# **École des Hautes Etudes Commerciales d'Alger**



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en sciences commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**L'impact de l'optimisation de l'affrètement maritime  
sur la qualité de service en logistique**

**Cas : Cnan Med spa**

**Élaboré par :**

**M<sup>lle</sup>. Meloud Nour El Houda**

**M<sup>lle</sup>. Belalia Ikram**

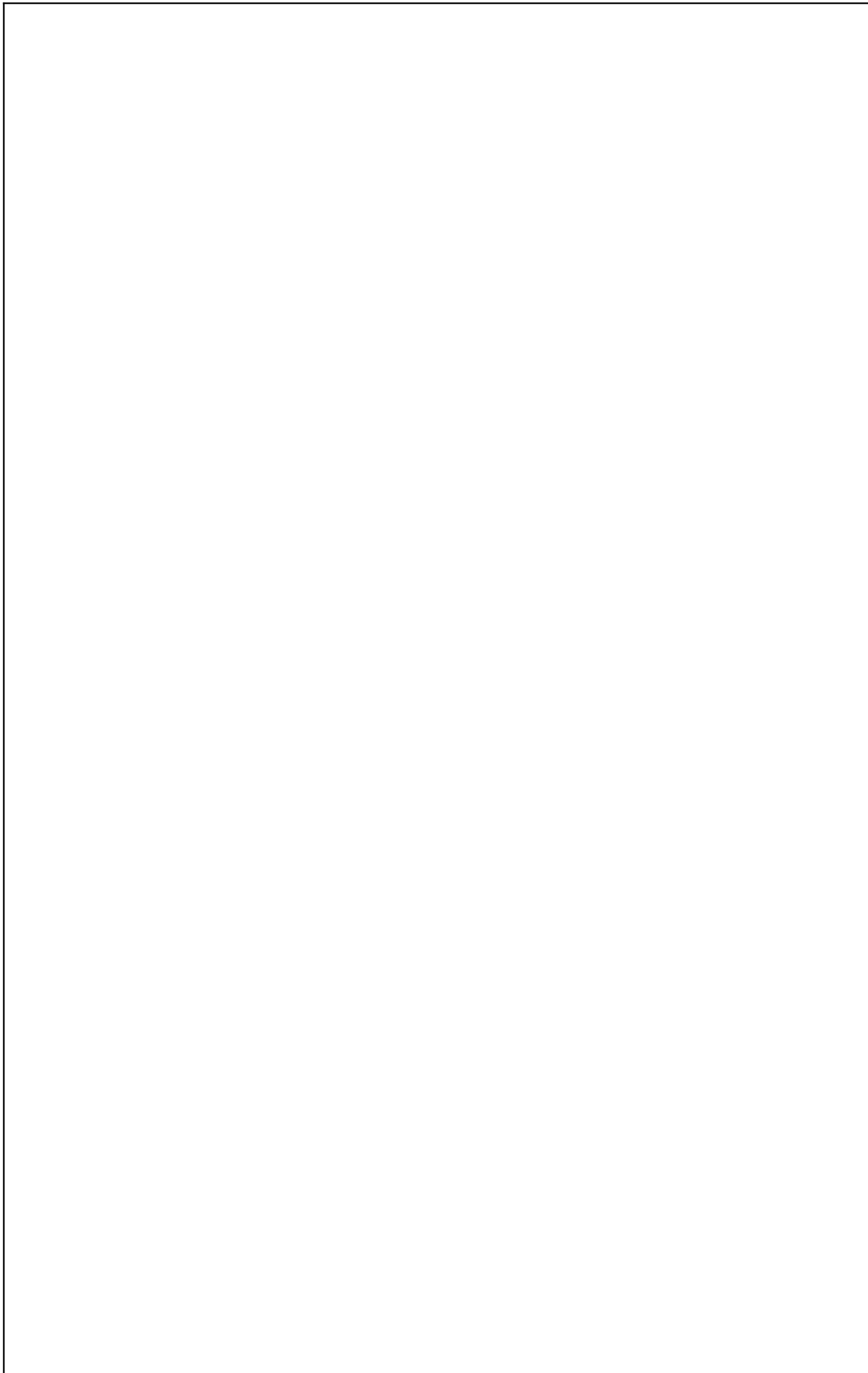
**Encadré par :**

**Pr. Laoudj Ouardia**

**à l'EHEC**

**11<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2024**



# **École des Hautes Etudes Commerciales d'Alger**



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en sciences commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**L'impact de l'optimisation de l'affrètement maritime  
sur la qualité de service en logistique**

**Cas : Cnan Med spa**

**Élaboré par :**

**M<sup>lle</sup>. Meloud Nour El Houda**

**M<sup>lle</sup>. Belalia Ikram**

**Encadré par :**

**Pr. Laoudj Ouardia**

**à l'EHEC**

**11<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2024**

## **Dédicaces**

### **Louange à DIEU**

*À ma mère **FADILA**, à celle qui est tout ce que j'ai de plus cher au monde, celle qui m'a donnée la vie, ma raison d'être, ma raison de vivre, mon ange le plus précieux, la prune de mes yeux. Quoi que je fasse ou quoi que je dise, j'en saurai point te remercier comme il se doit. Ton affection me couvre, ta bienveillance me guide et ta présence à mes côtés a toujours été ma source de force pour affronter tout obstacle. Tu es le soleil de mes jours et la lune de mes nuits obscures. Aujourd'hui, je te tends la main pour qu'on récolte ensemble le fruit de ses longues années d'études. Merci à la meilleure des mamans.*

*À mon père **MOHAMED**, c'est dans les silences de tes encouragements et les profondeurs de ton soutien discret qui faufilent de tes yeux que je trouve ma force. À travers ce mémoire, je veux te montrer à quel point ton espoir en moi m'a propulsé vers la réussite. Tes mots non prononcés résonnent dans chaque ligne écrite, rappelant ton amour inconditionnel et ta foi en mon potentiel. Merci de croire en moi, même lorsque tu ne le montres pas. Puisses-tu trouver dans ces mots l'expression de ma reconnaissance éternelle pour tout ce que tu es pour moi.*

*À **NOURHANE**, un bout de mon cœur, Sœur, amie, complice, tu es tout cela pour moi et bien plus encore. Tu es la personne qui me connaît le mieux, celle avec qui je peux partager mon enfance, mes rêves les plus fous et mes secrets les plus profonds. Tu es toujours là pour me remonter le moral lorsque je suis abattue et pour célébrer mes succès avec moi. Je suis tellement reconnaissante d'avoir une sœur comme toi. Tu es une source d'inspiration et de force dans ma vie. Malgré que tu penses que je suis loin de toi mais je suis juste là près de ton cœur. Ce mémoire est dédié à toi, Nourhane, avec tout mon amour et mon admiration.*

*À ma jumelle **AMANI INES**, ce mémoire te revient de droit, toi qui as été ma source d'inspiration et mon soutien inébranlable. Ton amour, ta patience, et ta bonne humeur m'ont accompagnée à chaque étape de ce voyage. Merci d'avoir été là pour moi, de m'avoir remonté le moral quand j'en avais besoin, et d'avoir partagé ces moments si importants avec moi. Ta présence à mes côtés a rendu cette aventure bien plus douce et plus lumineuse. Pour toutes les fois où tu m'as fait rire, pour tous les câlins et les mots réconfortants, je te dédie ce travail. Tu es bien plus qu'une sœur, tu es une partie de moi, et je suis infiniment reconnaissante de t'avoir dans ma vie.*

*À toi, **Mohamed BENABBES**, Tu as été bien plus qu'une présence dans ma vie ; tu as été ma source d'inspiration, mon guide et mon plus fervent soutien. Tu as cru en moi lorsque je doutais, tu m'as accordé ta confiance lorsque j'avais besoin d'encouragement, et tu as allumé en moi l'étincelle de la réussite. Ce mémoire est dédié à toi, **TONTON CHOCOLAT**, en hommage à ton impact profond sur ma vie. Que ton esprit bienveillant continue de guider mes pas, et que ton héritage de foi en moi demeure toujours vivant dans tout ce que j'entreprends.*

**IKRAM**

## ***Dédicaces***

*first of all, I wanna thank me, for believing in me, for always being there for me and for never letting my self down when things went really bad, for always finding the strength to keep going even in the darkest times.*

*A mon paradis, la prunelle de mes yeux, l'incroyable mère qui a assuré les responsabilités des deux parents. Mon support qui était toujours à mes côtés pour m'encourager et me soutenir, à ma maman chérie. Quelques soient les mots embrassés je ne pourrai jamais te remercier.*

*A mon très cher grand père, une lumière éternelle, un guide et un soutien inestimable. Dans l'ombre de ton absence chaque succès est teinté de tristesse, mais aujourd'hui plus que jamais je sens ta présence à mes côtés. Je dédie ce triomphe à ta mémoire éternelle.*

*A mes tantes, cousines et cousins pour leurs amabilités et soutien inconditionnel*

*A mes chers amis qui ont cru en moi et m'ont soutenu*

*A toute personne lisant ce modeste travail, je vous dédie ce projet.*

***Houda***

## **Remerciements**

Nous tenons tous d'abord à remercier dieu tout puissant de nous avoir donnée la force et la volonté de réaliser ce travail.

Nous tenons à adresser nos sincères remerciements à notre encadrante, professeure Laouedj Ouardia, pour sa disponibilité, sa patience et ses précieux conseils. Son expertise et son engagement ont été considérablement enrichissants.

Nous souhaitons également exprimer notre gratitude envers Madame Mouloua Akila, chargée d'affrètement et frètement, ainsi que Monsieur Karaoui Djamel, directeur d'exploitation et Monsieur Ouadia Samir, responsable marketing et communication, pour leurs aides précieuses et leurs orientations qui ont grandement contribué à l'accomplissement de ce travail.

Nous tenons à remercier chaleureusement tous les enseignants de l'EHEC plus précisément les enseignants du département Affaires Internationales ainsi que le personnel.

## Liste des tableaux

| N°                | Intitulé du tableau                                                             | Page |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>Chapitre 1</b> |                                                                                 |      |
| 1                 | Classification des ports selon CNUCED                                           | 19   |
| 2                 | Lois et conventions internationales                                             | 24   |
| 3                 | Les obligations respectives du chargeur et du transporteur                      | 28   |
| 4                 | Les caractéristiques des différents types d'assurance maritime                  | 33   |
| 5                 | Les risques et les garanties du transport maritime                              | 35   |
| <b>Chapitre 2</b> |                                                                                 |      |
| 6                 | Obligations des fréteurs et des affréteurs selon différents types d'affrètement | 52   |
| 7                 | Les différentes phases du processus du benchmarking                             | 65   |
| <b>Chapitre 3</b> |                                                                                 |      |
| 8                 | La flotte de la compagnie CNAN MED                                              | 85   |

## Liste des figures

| N°                 | Intitule de la figure                             | Page |
|--------------------|---------------------------------------------------|------|
| <b>Chapitre 01</b> |                                                   |      |
| 1                  | Illustration des liner-terms                      | 30   |
| <b>Chapitre 02</b> |                                                   |      |
| 2                  | La classification de Palmberg                     | 59   |
| 3                  | Le tableau de bord prospectif                     | 64   |
| <b>Chapitre 03</b> |                                                   |      |
| 4                  | Processus du fonctionnement du TMS<br>Affrètement | 122  |

## Liste des abréviations

|                   |                                                                   |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <b>ADCOM</b>      | Address commission                                                |
| <b>AFNOR</b>      | Association Française de Normalisation                            |
| <b>AFSPS</b>      | Arrival First Sea Station Pilot                                   |
| <b>AFT</b>        | At or towards the stern or rear of a ship                         |
| <b>ASLOG</b>      | Association Française de logistique                               |
| <b>ATDNSSHINC</b> | Any Time Day and Night Saturday Sunday Holiday Included           |
| <b>BAF</b>        | Bunker Adjustment Factor                                          |
| <b>BBB</b>        | Before Breaking Bulk                                              |
| <b>BENDS</b>      | Both Ends load and discharge port                                 |
| <b>BOD</b>        | Board Of Directors                                                |
| <b>BSS</b>        | Basis                                                             |
| <b>CAF</b>        | Currency Adjustment Factor                                        |
| <b>CMA</b>        | Code Maritime Algérien                                            |
| <b>CNAN MED</b>   | Compagnie Nationale Algérienne de Navigation Méditerranée         |
| <b>CNUCED</b>     | Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le développement |
| <b>DEM</b>        | Demurrage                                                         |
| <b>DET</b>        | Detention                                                         |
| <b>DISCH</b>      | Discharge                                                         |
| <b>DLOSP</b>      | Dropping Last Outward Sea Pilot                                   |
| <b>DPA</b>        | Designated Person Ashore                                          |
| <b>EDI</b>        | Echange de Données Informatisées                                  |
| <b>EIU</b>        | Even If Used                                                      |
| <b>FAP</b>        | Franc d'Avaries Particulières                                     |
| <b>FIOS</b>       | Free In and Out Stowed                                            |
| <b>FRISATHEX</b>  | Fridays Saturdays Holidays Excluded                               |
| <b>IWL</b>        | Institute Warranty Limits                                         |
| <b>LPSM</b>       | Lump-sum                                                          |
| <b>LSD</b>        | Lashed Secured Dunnaged                                           |

|                     |                                                 |
|---------------------|-------------------------------------------------|
| <b>MOLCHOPT</b>     | More Or Less in Charterers Option               |
| <b>OO</b>           | In Owners Option                                |
| <b>ORC</b>          | Origin Receipt Charge                           |
| <b>PDPR INCLLOT</b> | Per Day or Prorata Including Over Time          |
| <b>POD</b>          | Port Of Discharge                               |
| <b>POL</b>          | Port Of Loading                                 |
| <b>RCP</b>          | Assurance Responsabilité Civile Professionnelle |
| <b>RO-RO</b>        | Roll-On, Roll-Off                               |
| <b>SATSHX</b>       | Saturdays Sundays Holidays Excluded             |
| <b>SWL</b>          | Safe working Load                               |
| <b>THC</b>          | Terminal Handling Charges                       |
| <b>VLB</b>          | Volume des Echanges Bilatéraux                  |

## Résumé

Le transport maritime est essentiel pour l'économie mondiale, assurant la majorité des échanges de marchandises à faible coût. En Algérie, ce secteur est crucial pour l'exportation et l'importation de produits divers, malgré une flotte maritime insuffisante, rendant le pays dépendant des navires étrangers.

La recherche se concentre sur l'optimisation de l'affrètement maritime et son impact sur la logistique, en utilisant CNAN MED comme étude de cas. L'objectif est d'améliorer la qualité du service logistique grâce à des indicateurs d'optimisation, tels que l'utilisation de navires modernes, la réduction des coûts d'affrètement, et le respect des normes de sécurité. La méthodologie inclut des enquêtes qualitatives auprès du personnel de CNAN MED, ainsi qu'une revue de la littérature existante et des entretiens avec les responsables de l'entreprise. Les résultats identifient les défis actuels de CNAN MED et proposent des recommandations pour optimiser l'affrètement maritime, améliorer la compétitivité, réduire les pertes et augmenter la satisfaction des clients.

**Mots clés :** L'affrètement maritime, Indicateurs d'optimisation, , Qualité, Optimisation

## Abstract

Maritime transport is essential for the global economy, facilitating the majority of goods exchanges at low cost. In Algeria, this sector is crucial for the export and the import of various products, despite having an insufficient maritime fleet, which makes the country dependent on foreign ships.

The research focuses on optimizing maritime chartering and its impact on logistics, using CNAN MED as a case study. The objective is to improve the quality of logistic services through optimization indicators, such as the use of modern ships, cost reduction in chartering, and adherence to safety standards. The methodology includes qualitative surveys with CNAN MED staff, a review of existing literature, and interviews with company managers. The results identify the current challenges faced by CNAN MED and propose recommendations to optimize maritime chartering, improve competitiveness, reduce losses, and increase customer satisfaction

**Keywords:** Maritime chartering, Optimization indicators, Quality, Optimization

## ملخص

يحتل النقل البحري مكانة هامة في الاقتصاد العالمي، حيث يسهل تبادل البضائع بكلفة منخفضة. في الجزائر، يُعتبر هذا القطاع حيويًا لتصدير واستيراد المنتجات المختلفة، رغم أن الأسطول البحري غير كافٍ، مما يجعل البلاد تعتمد على السفن الأجنبية. تركز الأبحاث على تحسين عملية استئجار السفن البحرية وتأثيرها على الخدمات اللوجستية، باستخدام شركة كنان ماد كدراسة حالة. الهدف هو تحسين جودة الخدمات اللوجستية من خلال مؤشرات التحسين، مثل استخدام السفن الحديثة، تقليل تكاليف الاستئجار، والالتزام بمعايير السلامة. تتضمن المنهجية استبيانات نوعية مع موظفي الشركة، مراجعة الأدبيات الموجودة، ومقابلات مع مديري الشركة. تحدد النتائج التحديات الحالية التي تواجه كنان ماد وتُقدِّم توصيات لتحسين استئجار السفن البحرية، تحسين التنافسية، تقليل الخسائر وزيادة رضا العملاء.

**الكلمات المفتاحية:** تأجير السفن، مؤشرات التحسين، الجودة، التحسين

# Sommaire

|                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Introduction générale</b> .....                                                         | 1   |
| <b>Chapitre 01 : Le cadre conceptuel de la logistique du transport maritime</b> .....      | 6   |
| <b>Section 01 : La logistique internationale</b> .....                                     | 8   |
| <b>Section 02 : La logistique maritime</b> .....                                           | 14  |
| <b>Section 03 : Le transport maritime</b> .....                                            | 22  |
| <b>Chapitre 02 : L'optimisation de l'affrètement maritime</b> .....                        | 37  |
| <b>Section 01 : L'affrètement maritime</b> .....                                           | 39  |
| <b>Section 02 : L'optimisation des processus</b> .....                                     | 58  |
| <b>Section 03 : La stratégie d'optimisation de l'affrètement maritime</b> .....            | 69  |
| <b>Chapitre 03 : L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED</b> ..... | 80  |
| <b>Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil CNAN MED</b> .....                   | 82  |
| <b>Section 02 : La méthodologie de recherche</b> .....                                     | 87  |
| <b>Section 03 : Analyse et discussion des résultats</b> .....                              | 90  |
| <b>Conclusion générale</b> .....                                                           | 125 |

# **Introduction Générale**

### **Introduction Générale**

Le transport maritime s'érige en véritable pilier de l'économie mondiale, reliant les continents et orchestrant le ballet incessant des marchandises. Il joue un rôle crucial dans l'acheminement des cargaisons, constitué comme un maillon essentiel de la chaîne logistique mondiale, il prend en charge le transport de la majorité des marchandises échangées à l'international, depuis les matières premières brutes jusqu'aux produits finis. Sa capacité inégalée à transporter de gros volumes sur de longues distances à des coûts relativement bas en fait un mode de transport privilégié pour de nombreux acteurs économiques. Sa performance est donc étroitement liée à la demande mondiale en matière de transport de cargaison.

Pour l'Algérie, un pays fortement dépendant du commerce extérieur, le transport maritime est indispensable. Il permet d'exporter les hydrocarbures, principale source de revenus du pays et d'importer des produits manufacturés, des denrées alimentaires et des biens d'équipements. Les ports algériens, tels que Alger, Oran, Skikda..., constituent des points d'entrée et de sortie stratégiques pour ces marchandises. Ils enregistrent chaque année un trafic maritime important, témoignant de la vitalité de ce secteur pour l'économie nationale. Malgré son importance capitale, l'Algérie souffre d'une insuffisance de sa flotte maritime. La majorité des navires transportant des marchandises vers et depuis l'Algérie sont étrangers, ce qui représente une perte importante de devises pour le pays et une limitation sur son commerce maritime.

Au sein de ce contexte, notre recherche se concentre sur un aspect essentiel du transport maritime qui est l'optimisation de l'affrètement maritime et son impact sur le service logistique. Notre choix s'est porté sur le cas de CNAN MED, est une société par action de droit Algérien, créée en 2005, filiale du Groupe Algérien des Transports Maritimes GATMA, détenteur de 51% des actions et la société Italienne « DARIO PERIOLI » détentrice de 49% des actions, basée à Alger. Notre objectif est d'analyser l'impact des indicateurs d'optimisation de l'affrètement maritime sur la qualité de service logistique. À travers cette analyse, nous identifierons les points d'amélioration potentiels, en tenant compte des spécificités et des objectifs de l'entreprise. Nos recommandations seront axées sur l'optimisation du processus d'affrètement maritime, en tenant compte des indicateurs d'optimisation.

## Introduction générale

Cette recherche souligne l'importance particulière que l'optimisation de l'affrètement maritime peut apporter à l'entreprise, ce n'est pas une simple question de cout, mais un investissement stratégique qui lui permet d'améliorer la performance financière, renforcer la crédibilité et la réputation, ainsi qu'établir des relations commerciales solides et pérennes. En explorant, le processus d'affrètement maritime et les outils d'optimisation utilisés par la CNAN MED, nous espérons contribuer à une meilleure compréhension des enjeux liés à l'affrètement maritime et à la mise en place des pratiques efficaces afin d'améliorer le service logistique.

En plus d'être passionnées par ce thème et le secteur du transport maritime, le choix de l'affrètement maritime comme thème de recherche s'explique par son importance capitale dans l'économie mondiale, son rôle central dans la chaîne d'approvisionnement, son impact sur la performance des entreprises qui dépendent du transport maritime pour acheminer leurs marchandises à travers le monde. En outre, on aura l'opportunité de mettre en pratique les notions théoriques acquises durant notre cursus au sein de notre école.

Notre recherche a donc pour objectif de répondre à la problématique suivante :

***Comment l'optimisation de l'affrètement maritime pourrait elle améliorer l'efficacité de l'entreprise dans le secteur logistique?***

À travers cette problématique, se dérive plusieurs sous-questions qui sont les suivantes :

- 1- Comment le choix des itinéraires peut-il influencer les coûts d'affrètement maritime ?
- 2- En quoi l'utilisation d'emballages adéquats peut-elle impacter les risques de dommages aux produits ?
- 3- De quelle manière le respect des normes de sécurité peut-il influencer la responsabilité du transport et l'image de l'entreprise ?
- 4- Comment les délais d'affrètement optimisés peuvent-ils aider l'entreprise à répondre aux fluctuations du marché ?

Afin de mieux cerner notre problématique, nous avons élaboré un cadre de recherche qui s'appuie sur des hypothèses qui stipulent que :

- 1- Le choix des itinéraires impacte positivement la réduction des coûts d'affrètement maritime.
- 2- L'utilisation d'emballage adéquats réduit les risques de dommages aux produits et les coûts d'assurance.

## Introduction générale

3- Le respect des normes de sécurité assure un transport responsable et protège la réputation de l'entreprise.

4- L'optimisation des délais d'affrètement permet à l'entreprise de s'adapter rapidement aux fluctuations du marché.

Dans le but de confirmer ou infirmer les hypothèses précédemment citées, nous avons opté pour une approche qualitative qui s'inscrit dans un cadre descriptif et analytique qui repose sur une enquête menée auprès du personnel de la compagnie CNAN MED par le biais d'un guide d'entretien.

En vue d'élaborer notre travail de la manière la plus correcte qui soit, nous nous sommes inspirés de plusieurs ouvrages, articles et textes de lois, les entretiens menés avec les responsables de l'entreprise ont été quant à eux très enrichissants.

Notre travail est structuré de la manière suivante :

Notre recherche se compose de 3 chapitres ;

Dans le premier chapitre, nous entamerons le cadre conceptuel de la logistique du transport maritime en commençant par la logistique internationale puis la logistique maritime et portuaire, on enchaînera avec le transport maritime ou on évoquera des notions de base comme les contrats du transport maritime, la tarification, les types de navires, l'assurance et les risques liés au transport maritime.

Concernant le deuxième chapitre, nous nous focalisons spécialement sur l'optimisation de l'affrètement maritime, nous verrons la notion de l'affrètement maritime et on analysera chaque type de ce contrat, on expliquera ensuite la charte-partie, le processus d'une opération d'affrètement maritime ainsi que la tarification. Dans la deuxième section de ce chapitre on présentera les indicateurs clés d'optimisation en détail. On clôturera le chapitre avec la stratégie d'optimisation de l'affrètement maritime.

Le dernier chapitre est dédié à la présentation de l'entreprise CNAN MED, notre organisme d'accueil. Nous commencerons par une description détaillée de la compagnie, mettant en évidence son rôle, ses activités et son positionnement dans le secteur du transport maritime de cargaison.

Ensuite, nous exposerons les résultats de notre étude qualitative, qui se concentre spécifiquement sur l'impact des indicateurs d'optimisation de l'affrètement maritime sur la

## Introduction générale

qualité de service logistique de la CNAN MED. À travers des entretiens, des observations et l'analyse des documents pertinents, nous chercherons à comprendre en profondeur les pratiques actuelles de l'entreprise en matière d'optimisation d'une opération d'affrètement maritime afin d'améliorer sa qualité de service logistique. Nous examinerons les défis et les lacunes rencontrés par l'entreprise et sa stratégie mise en œuvre pour optimiser ses affrètements.

Enfin, dans la dernière section de ce chapitre, nous allons synthétiser les résultats obtenus pour objectif de confirmer ou infirmer les hypothèses établies. Nous comparerons ensuite nos conclusions aux connaissances et aux pratiques reconnues dans ce domaine. Sur la base de ces résultats, on pourra formuler des recommandations spécifiques à la CNAN MED, visant à améliorer sa qualité de service logistique liée à l'affrètement maritime.

**Chapitre 01:**  
**Le cadre conceptuel de la**  
**logistique du transport**  
**maritime**

## **Chapitre 01 : le cadre conceptuel de la logistique du transport maritime**

### **Introduction du chapitre :**

Le marché est aujourd'hui mondial et toute entreprise se doit d'être compétitive sur le marché international, c'est pourquoi la logistique du transport maritime est un élément essentiel du commerce international, permettant le mouvement efficace des marchandises à travers les océans du monde.

Dans ce contexte, la croissance du commerce mondial au cours des trois dernières décennies a stimulé l'expansion du transport maritime. Le transport maritime est considéré comme l'un des moyens les plus importants d'acheminement des marchandises dans le commerce international et l'économie mondiale. Avec environ 80% du volume des échanges mondiaux et plus de 70% des valeurs des flux de marchandises acheminées par mer et transitant par les ports du monde entier, il est un véritable vecteur de la mondialisation.

Le présent chapitre est structuré en trois sections qui porte essentiellement sur la logistique du transport maritime. La première section sera consacrée au logistique internationale et ses concepts clés. La deuxième section traitera les notions essentielles de la logistique maritime. Dans la troisième section nous allons opter pour l'étude des grands axes du transport maritime des marchandises.

## **Section 01 : La logistique internationale**

La logistique internationale constitue un enjeu majeur pour les économies, soucieuses d'assurer l'efficacité économique des entreprises en atteignant les objectifs de croissance économique. Cela implique une coordination complexe de plusieurs acteurs, notamment les fournisseurs, les transporteurs, les entrepôts, les prestataires de services logistiques, les douanes et les régulateurs gouvernementaux. Cette coordination vise à minimiser les coûts tout en maximisant l'efficacité et en assurant la satisfaction du client.

### **1- Histoire de la logistique :**

Le terme “Logistique” trouve son origine dans le domaine militaire, et provient du grade d’un officier chargé de “logis” des troupes et l’approvisionnement en nourriture. Cependant, le concept de logistique remonte à l’antiquité ; qui signifie l’art du raisonnement et du calcul.

Etymologiquement, le terme “logistique” provient de grec “LOGISTIKOS”, qui est utilisé par PLATON en premier pour opposer le calcul pratique à l’arithmétique théorique.

Le terme “logistique” est entré dans le langage courant à partir des années quatre-vingt-dix, lorsque la première guerre du golfe a éclaté. A partir de cette période la presse a démocratisé le mot en parlant de “soutien logistique” dans le cadre d’actions militaires ou humanitaires. Il est classiquement reconnu qu’une des principales organisations logistiques à caractère militaire de XX<sup>e</sup> siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944.

Le terme logistique n’a été appliqué à la gestion d’entreprise qu’au début des années 50-60, lorsque des militaires retournant dans le civil, après la fin de la deuxième guerre mondiale. Dans un premier temps la démarche était avant tout productiviste, celle-ci visait à réduire le coût des opérations et à améliorer la circulation du flux sans chercher une optimisation des processus.

Les années 80-90 furent une phase de croissance où l’entreprise passa dans une démarche de recherche de l’efficacité et de la maîtrise de ses coûts.

Aujourd'hui, face à un marché qui est devenu de plus en plus saturé et à une clientèle dont les exigences évoluent de manière importante, les entreprises sont continuellement dans une phase de mutation et de remise en cause de leur organisation logistique.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> LYONNET (B) et SENKGL (M-P): La logistique, Dunod, Paris, 2015 pages 10-11.

### 2- Définition de la logistique internationale :

#### 2.1- La logistique :

- ❖ Selon l'**AMERICAN MARKETING ASSOCIATION** :« *La logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation.*»<sup>2</sup> Comme on peut le constater la logistique ne concerne que les activités physiques de la phase de distribution.
  
- ❖ Selon **ASLOG (Association des logisticiens d'entreprises)** :« *La logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits, telles que : la localisation des usines et des entrepôts, l'approvisionnement, la gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage et la gestion des stocks, la manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées des livraisons.*»<sup>3</sup> D'après cette définition la logistique est l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné tout en satisfaire les clients en terme de temps de livraison contractuelle, avec une meilleure qualité, au moindre coût.
  
- ❖ Selon le **NCPDM (National council of physical distribution management)** : «*La logistique est un terme décrivant l'intégration de deux (ou plusieurs) activités dans le but de planifier, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficient de matières premières, de produits semi-finis et produits finis, de leur point d'origine ou point de consommation, ces activités peuvent inclure, sans que la liste soit limitative, le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communication liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matières, le traitement des commandes, le service après-vente et les pièces détachées, le choix des emplacement des usines et d'entrepôts, les achats, emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation des éléments récupérables ou mis à la ferraille,*

<sup>2</sup> [American Marketing Association | AMA](#)

<sup>3</sup> [www.emaa.ma](http://www.emaa.ma)

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

*l'organisation du transport et le transport effectif des marchandises, ainsi que l'entreposage et le stockage.»<sup>4</sup>*

Cette définition présente la logistique comme un ensemble très large de savoir-faire techniques, en incluant les prévisions des marchés, le service offert au client et la localisation des usines et des entrepôts qui est une décision stratégique, ainsi la prise en compte d'aspect management et le recyclage.

### **2.2- La logistique internationale :**

La logistique dans un contexte internationale présente des différences par rapport au contexte nationale.

La logistique internationale a pour but d'accompagner les activités d'importation et d'exportation, dont l'objectif est d'acheminer les marchandises d'un point A à un point B dans les meilleurs conditions et délai, à travers le monde. Le client ne reçoit plus seulement un produit mais un Produit service.<sup>5</sup>

### **3- Enjeux de la logistique internationale :**

Le principal enjeu de la logistique internationale est d'acheminer la marchandise depuis le lieu de livraison dans le pays d'exportation jusqu'à l'entrepôt de l'importateur dans le pays d'importation, en respectant à la fois les délais de livraison, l'intégrité de la commande et la destination prévue.<sup>6</sup>

**La multiplicité des intervenants :** elle implique une organisation et une communication parfaite entre les différents acteurs.

**Le transport logistique :** Il faut faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballage utilisé, car ces paramètres désignent quel type de transport utiliser.

**Diversité des textes réglementaires :** ils ne sont pas les mêmes dans chaque pays, donc il est important de connaître les lois de chaque pays.

**Maîtrise de temps logistique :** il est nécessaire d'optimiser les temps de traitement des flux.

**Maîtrise des coûts logistique :** optimiser les coûts liés aux prestataires, aux moyens mis en place, choix de régime douanier le mieux adapté à chaque situation.

**Maîtrise des risques :** on doit faire attention à protéger les marchandises.

<sup>4</sup> Ibid

<sup>5</sup> NOUMEN (R) : *Elément de base de la logistique internationale*, Menaibuc, Paris, 2004, p.5-6

### 4- Les acteurs de la logistique internationale :

#### 4.1- Les intervenants à caractère financier :

Parmi les intervenants à caractère financier, on trouve les banques et les assurances.

- **Les Banques** : sont des institutions financières qui concentrent des moyens de paiement, collectent l'épargne, et accordent des prêts.
- **Les assurances** : L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux biens et aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risques et à leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré.<sup>6</sup>

#### 4.2- Les intervenants à caractère administratif :

Parmi les intervenants à caractère administratif, on trouve la douane et les services de contrôle qualité et contrôle sanitaire.

- **La douane** : Administration ayant pour fonction d'assurer le contrôle et la taxation des marchandises franchissant les frontières.<sup>6</sup>  
Elle a pour mission :
  - Lutter contre la fraude, et les trafics.
  - Percevoir les droits et taxes à l'importation et faire appliquer la réglementation communautaire et nationale.
  - Informer sur les échanges extérieurs en élaborant les statistiques du commerce mondial.
  - Contrôler les flux de marchandises à l'importation, dans le but de préserver la Sécurité, la santé et la morale publique.
  - A l'exportation, elle vérifie la destination finale de certains biens jugés stratégiques.

#### **Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire :**

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au côté de la douane, il est pour but d'assurer que les marchandises sont conformes suivant des normes nationales ou leur équivalent sur le plan international. Par ailleurs, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs la nécessité de respecter les normes et leurs propres intérêts. La procédure d'expédition standard doit être

<sup>6</sup> DENIS (J-P), MARTINET (A-C), SILEM (A), *Lexique de gestion et de management*, Dunod, Paris, 2016 p.51

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

suivie, ce qui implique la soumission d'un document prouvant le respect des normes nécessaires. Alternativement, la marchandise peut être testée dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à une inspection physique pour garantir que tous les documents correspondent aux produits et qu'aucune anomalie n'est trouvée.

### 4.3- Les autres intervenants : Les intermédiaires de transport

- **Transitaire** : Un transitaire est une personne ou une entreprise désignée par l'expéditeur ou le destinataire pour effectuer plusieurs transports consécutifs de marchandises. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et de garantir la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant, telles que la réglementation douanière, la gestion administrative et financière du personnel, commerciale, des assurances, des litiges, des crédits documentaires, et de la représentation fiscale.
- **Le consignataire** : une personne morale ou physique chargée, soit à titre occasionnel, soit à titre permanent, d'effectuer pour le compte et au nom et de son mandant, qui est un armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il représente les intérêts de l'armateur et prend toutes les mesures d'ordre commerciales, techniques et administratives nécessaires et la bonne exploitation du navire en escale. Son rôle consiste à :
  - S'occuper de l'expédition, de l'émission des commandements maritimes et de la livraison au client.
  - Gérer toutes les opérations liées à l'expédition, y compris les titres de transport des produits, les documents d'expédition, les déclarations en douane et les frais d'expédition de fret.
  - Assurer la gestion des supports de transports multimodaux.
- **L'acconier** : est un entrepreneur de manutention, son rôle consiste à assurer les activités de débarquement, embarquement, réception, livraison, garde, arrimage, extra partage, allotissement....etc. des marchandises.
- **Le transporteur** : Le transporteur prend en charge le transport de marchandises d'un lieu à l'autre. Le transporteur doit s'assurer que le navire est navigable, équipé et

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

approuvé. De plus, il doit mettre en état convenable les lieux où la marchandise sera entreposée et apporte le soin et l'attention nécessaire au chargement et au déchargement, à la manutention, à l'arrimage et à la surveillance de la marchandise pendant le transport.

D'après l'article 27 de la loi 1966, le transporteur est défini comme suit : *«Le transporteur est responsable des peines et dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas exceptés»*.<sup>7</sup>

- **Le commissaire d'avaries** : toute personne prestataire de services habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenus aux navires et aux marchandises assurés, et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et de prévention des dommages.

Sa mission consiste à rechercher les causes du sinistre et d'établir sa matérialité, déterminer la nature et l'étendue des dommages, estimer et/ou d'évaluer le dommage, établir un rapport sur l'ensemble des constatations.<sup>7</sup>

- **Le mandataire** : une personne physique ou morale à qui l'on confie un mandat. Il n'a qu'obligation de moyen, c'est à dire qu'il est responsable que de ses propres fautes. Son rôle se limite à l'expédition, la réception et dans certain cas, à l'entreposage de la marchandise.

<sup>7</sup> Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien

### **Section 02 : La logistique maritime :**

Le trafic commercial maritime est un important levier de prospérité économique et de rayonnement à l'échelle internationale. La gestion de millions de tonnes de marchandises à l'année requiert cependant une expertise de haut niveau. La logistique maritime et portuaire constitue, aujourd'hui, un élément clé pour la rationalisation et l'efficacité des grands flux commerciaux. Elle repose à la fois sur la mise en œuvre de techniques et machineries complexes et l'appui d'une main-d'œuvre spécialisée.

L'objectif de la logistique maritime et portuaire est de permettre un acheminement efficace, (en respectant la triptyque) : rapide (délai) et sécurisé des flux de marchandises au moindre coût, en assurant une coordination de l'ensemble des maillons de cette chaîne logistique. Son bon fonctionnement est primordial pour faciliter les échanges commerciaux maritimes à l'échelle mondiale.

#### **1- La notion de la logistique maritime :**

La logistique maritime est de faire circuler la marchandise avec des navires, la marchandise ainsi véhiculée transite par des ports connectés à leurs clients par une variété de voies (route, fer, fleuve) et d'opérateurs.<sup>8</sup>

Elle concerne les activités de chargement, de déchargement, de transport et de stockage des marchandises à bord des navires.

Les principaux acteurs de la logistique maritime sont les compagnies maritimes, les armateurs, les transitaires, les affréteurs et les courtiers.

Elle vise à optimiser le transport des marchandises sur les routes maritimes internationales.

#### **2- La notion de la logistique portuaire :**

La logistique portuaire englobe l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels mis en place pour optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. Elle a pour objectif d'accélérer les opérations réalisées sur un port et de les rendre plus efficaces, dans un objectif de rentabilité financière. Elle représente un maillon crucial de la chaîne logistique maritime, assurant la jonction et la fluidité entre les réseaux maritimes et terrestres, facilitant ainsi le transport maritime des marchandises.

<sup>8</sup> <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/12507970.2019.166812>; consulté le 12/02/2024 à 14:30

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

### 3- Le port

#### 3.1- La notion du port :

- ❖ Selon le Code Maritime Algérien (CMA) : « *Le port est un point du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toutes les opérations du commerce maritime, de pêche et de plaisance.* »<sup>9</sup>
- ❖ « *Le port est un lieu aménagé et équipé pour permettre le mouillage des navires marchands et le chargement ou le déchargement des marchandises ou des passagers sur des navires ou à partir de ceux-ci.* »<sup>10</sup>
- ❖ Selon André Vigarié :<sup>11</sup> « *Un port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Deux espaces : terrestre et maritime, le port en étant lui-même un troisième, assurant la transition. Organisés pour la circulation, cela signifie :*
  - *Structurés par des équipements, voies de terre et de mer et pour le port, bassins, et quais.*
  - *Animés par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité.*
  - *Utilisés selon divers modes d'usage des instruments, politique routière, politique des armements, politique portuaire ».*
- ❖ J.g. Baudelaire : « *Un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transport des marchandises entre le navire de mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses* ». Mais, il ajoute que la considération de la seule nature physique du port n'est pas satisfaisante. Pour lui, le port est aussi un point de passage grâce auquel le pays appartient est en communication avec le reste du monde ou qui concourt aux liaisons internationales des pays voisins.<sup>12</sup>

En général, le port est un endroit géographique par lequel transitent des marchandises et/ ou des passagers :

- En sens géographique : un espace aménagé pour recevoir des navires

<sup>9</sup> Introduction de l'article 51 de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 . D'un livre III intitulé de l'exploitation portuaire, article 888.

<sup>10</sup> GLOSSAIRE DES STATISTIQUES DE TRANSPORT, Document préparé par le Groupe de Travail Intersecrétariat sur les statistiques de transport EUROSTAT, CEMT, CEE-ONU , Deuxième édition, p 77.

<sup>11</sup> VIGARIE (A) : *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 1979p.2

<sup>12</sup> Allilait. T, (2007). Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : Cas du port de Bejaia, mémoire de magister, université de Bejaia pp 6, 7.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

- En terme économique : un système complexe d'éléments matériels, utilisés aux services de navires et de la marchandise. La notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.
- En terme institutionnel : le port est institution, dotée ou non de personnalité morale, chargée d'exercer toutes les compétences de travaux publics, la sécurité (la police) à l'exploitation des normes juridique la douane.<sup>13</sup>

### 3.2- La classification des ports :

Il existe différents types de ports, peut être classés selon leurs localisations, et leurs activités:

#### 3.2.1- La classification selon leur localisation :

On distingue les ports maritimes, lacustres, fluviaux et à sec :

- **Ports maritimes** : Ils sont posés sur la côte d'une mer ou d'un océan, qui sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.
- **Ports fluviaux** : Les ports fluviaux, ou ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont souvent aménagés sur un bras mort, une dérivation ou un élargissement naturel du cours d'eau afin d'éviter que le courant ne gêne pas les activités portuaires ; certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve. Les grands ports fluviaux sont souvent près des embouchures (entrée d'un fleuve dans la mer) de grands fleuves, accessibles à des navires venant de la mer ; on peut donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leur trafic. La distinction peut devenir difficile à proximité de l'embouchure.
- **Ports lacustres** : Ils sont situés en bordure d'un lac. S'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser des problèmes sur les grandes étendues d'eau.

<sup>13</sup> Grosdidier. M.J. (2001), Droit, économie et finances portuaire, IPER Le Havre et Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

Les ports lacustres comprennent les petites marinas au bord des lacs de montagne, mais également les grands ports du commerce sur les Grands Lacs.

- **Ports à sec** : Ce sont des ports relativement récents, et permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.

### 3.2.2- La classification selon l'activité :

Les ports sont classés selon leur destination en :

- **Ports de commerce** : sont réputés ports de commerce et classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.
- **Ports de pêche** : sont les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et à assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.
- **Ports de plaisance** : sont les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de plaisance et le développement de cette activité.

### 3.2.3- La classification selon la stratégie de développement :

Au début des années 1990, l'évolution portuaire est entrée dans une nouvelle phase, la CNUCED dans le plan de l'évolution des principales places portuaires internationales qui procèdent à une classification particulière des ports. Selon, les stratégies de développement et la démarche commerciale, ordonnent quatre générations de ports, que nous signalons comme suite :

- **Les ports de première génération** : Le rapport de port dans le premier était essentiellement interfacé entre les deux modes de transport terrestre et maritime. Leur rôle est le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la livraison des marchandises. La relation entre le port et son environnement (les entreprises, la ville et les usagers) se limite aux seuls contacts professionnels de routine à savoir : demande de prestation et satisfaction par la prestation :<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Francesco Russo & Giuseppe Musolino, Quantitative CHARACTERISTICS for PORT generations : THE ITALIAN CASE STUDY Int. J. Transp. Dev. Integr., Vol. 4, No. 2 (2020), page 105

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

- Activités situées sur les quais.
  - Juxtaposition de métiers portuaires.
  - Domination de l'offre, peu d'écoute des besoins des usagers
- **Les ports de deuxième génération** : La seconde génération, le port deviennent une base d'organisation de service et un opérateur dans le domaine de transport, et un centre d'activité industrielle et commerciale. Il se caractérise par :<sup>15</sup>
- Le port décidant de la stratégie du développement qui expansionniste le volume.
  - L'activité de transformation (industries lourdes), services aux navires dans le port.
  - Organisation et proximité du port et de ses usagers, le concept de communauté portuaire se profile.
  - Relation occasionnelle de villes et de ports.
- **Les ports de troisième génération** : Le port se caractérise par le changement de la conception portuaire et le développement de la plateforme commerciale et logistique à l'échelle internationale, adoptée par une nouvelle stratégie commerciale, les méthodes modernes : Management, marketing sont intégrés par les fonctions de distribution et des liens avec la ville :
- Stratégie du développement à l'orientation commerciale.
  - Distribution des marchandises, activités de logistique, centre de distribution.
  - Système d'information (EDI) au sein du port.
  - Relations étroites entre les villes et les ports.
- **Les ports de quatrième génération** : Le port évolue vers le système de réseautage, orienté par des plateformes logistiques possédant des politiques commerciales communes. Le port converge vers ses objectifs à savoir :
- Une stratégie d'internationalisation et la diversification des activités.
  - L'organisation de prestations logistiques pour les chargeurs.
  - Les réseaux EDI intégrés entre les places portuaires.
  - Le service portuaire s'exporte par la forme du transbordement.

<sup>15</sup> Ibid

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

Tableau N°1 : classification des ports selon CNUCED

|                            | 1e Génération                                                                                      | 2e Génération                                                                                             | 3e Génération                                                                                            | 4e Génération                                                                                                     |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            | Interface entre 2 modes de transports                                                              | Centre de transport, d'activités industrielles et du commerce                                             | Centre de transport intégré et plateforme logistique pour le commerce internationale                     | Ports réseaux                                                                                                     |
| Stratégie et développement | Non élaborée                                                                                       | Expansion en volume, service aux navires                                                                  | Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire                                         | Internationalisation et diversification                                                                           |
| Services offerts           | Manutention, stockage traditionnel, non organisés. Domination de l'offre. Peu d'écoute des besoins | Industries de conditionnement et de transformation                                                        | Centre de distribution. Activités logistique                                                             | Prestations logistiques élaborées pour les chargeurs                                                              |
| Zones d'influence          | Portuaire (activités sur les quais, juxtaposition des métiers).                                    | Communauté portuaire, rapprochement du port et des usagers. Relations occasionnelles entre ville et port. | Communauté portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port. | Coopération internationale entre communautés portuaires. Accords entre places portuaires. Prise de participation. |

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

|                       |                                                                             |                                                                                    |                                        |                                                                                                              |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Système d'information | Peu développé                                                               | Echanges d'informations                                                            | EDI                                    | Réseaux EDI intégrés entre les places portuaires.                                                            |
| Remarques             | Peu d'écoute des besoins. Activité sur les quais, juxtaposition des métiers | Communauté portuaire, rapprochement entre port et usagers. Echanges d'informations | Relations étroite ville – port. E.D.I. | Coopération internationale entre communautés portuaires. Réseaux E.D.I. intégrés entre les places portuaires |

Source : BOUMESSILA A. (Expert en management portuaire) ,« Le Port : Maillon Essentiel de la Chaîne Logistique » 2010.

### 3.3- Les activités portuaires :

#### 3.3.1- La manutention portuaire :

La manutention portuaire<sup>16</sup> comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-pleins ou dans les magasins.

Les opérations de manutention portuaire sont effectuées en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération.

Les opérations de manutention portuaire doivent être effectuées conformément aux exigences de compétences professionnelle et de qualification requise.

En cas de faute, le manutentionnaire est responsable envers celui qui a engagé ses services. Il ne peut être tenu d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits avant et/ou après l'opération dont il est à la charge.

Au-delà du délai contractuel, le manutentionnaire est tenu responsable du préjudice occasionné au navire par tout retard dans les opérations de chargement de déchargement, sauf quand le dépassement de ce délai ne lui est pas imputable. L'indemnité pour le dépassement<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Code Maritime Algérien (CMA), TITRE V des activités portuaires, chapitre I, De l'art 912 à l'article 918.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

des délais de chargement de déchargement d'un navire doit être fixé dans le contrat de manutention au même titre que les ristournes. <sup>17</sup>

La partie au contrat à qui l'interruption des opérations de manutention est imputable, est responsable notamment des frais qui en découlent, sauf cas de force majeure.

Toutes les actions découlant du contrat de manutention se prescrivent un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par le contrat.

### **3.3.2- L'aconage :**

L'aconage<sup>17</sup> comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire. Les opérations de l'aconage sont effectuées en vertu d'un contrat librement négocié et donnent lieu à une rémunération. L'aconier prend toutes les réserves contre le bord ou le livreur pour tous les manquants constatés contradictoirement sur le mauvais état de la marchandise ou son conditionnement. Il est tenu de prendre toutes les dispositions utiles pour la conservation de la marchandises confiées à sa garde durant leur séjour sur terre-pleins ou dans les magasins dont il a la charge. En cas de faute prouvée, l'aconier est responsable envers celui qui a engagé ses services. Il ne peut être tenu d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits avant et/ou après l'opération dont il est à la charge. La responsabilité contractuelle de l'aconier ne peut dépasser la valeur de dommage effectivement subi par le demandeur. Elle ne saurait dans tous les cas, être retenue si les marchandises séjournent au-delà des délais autorisés sauf stipulations contraires. Toutes les actions découlant du contrat d'aconage se prescrivent un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par le contrat.

<sup>17</sup> Code Maritime Algérien, TITRE V des activités portuaires, chapitre II, de l'article 920 à l'article 926.

### **Section 03 : Le transport maritime**

Le transport maritime est le principal canal du commerce international. Transportant plus de 80% du volume total des marchandises échangées à travers le monde, ce mode de transport joue un rôle crucial dans la connectivité globale, en favorisant l'échange économique et culturel entre les pays.

#### **1- Historique et évolution du transport maritime :**

Le transport maritime remonte de très loin, lorsque l'être humain a su comment creuser des troncs d'arbres et assembler les bûches, il a su qu'il peut utiliser la voie d'eau pour transporter les personnes et les marchandises.

Du 15<sup>e</sup> siècle et 16<sup>e</sup> siècle furent les premiers instruments de navigation utilisés, ensuite les navires à voile furent leur apparition pour enfin aboutir à un moyen mécanique vers le 18<sup>e</sup> siècle qui par ailleurs est considéré comme le siècle des grandes découvertes.

Le transport maritime a connu plusieurs faits majeurs qui ont favorisé son développement, L'évolution technologique a été marquée par la création des messageries maritimes. La première a été créée en 1818 entre les États-Unis et le Royaume-Uni, et dans les années 1830 les ports se sont développés et de nouvelles infrastructures sont apparues et ce pour faire face à la multiplication des nouveaux besoins de la navigation.

En 1869, les navires passaient directement par la mer Rouge à la Méditerranée, au lieu de contourner l'Afrique et ce grâce à l'ouverture du canal de Suez en Égypte qui reliait les routes maritimes entre l'Europe et l'Asie.

En 1904 le canal du Panama a été ouvert, reliant l'Atlantique et le Pacifique dans le but d'éviter aux navires de contourner l'Amérique du Sud.

Les échanges internationaux ont bien changé depuis la fin du 20<sup>e</sup> siècle pour entrer dans l'ère de la globalisation et non sans à-coups (crises, reprises). Le transport maritime et les ports n'ont cessé de changer, car au-delà des questions de marché c'est le mouvement perpétuel de l'évolution des navires, des ports et des acteurs<sup>18</sup>. Il ne s'agit donc pas d'un progrès continu des procédés de transport de marchandises ou de passagers par mer tels qu'on a pu les connaître les siècles précédents, mais bien d'une remise en cause générale des modalités

<sup>18</sup> <https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/356121/20-ans-de-transport-maritime-analyse-des-grandes-mutations> Consulté le 13/02/2024 à 9:40

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

de transport. Après les années 1950, les navires et les équipements de manutention sont devenus plus spécialisés.

Le transport maritime est l'un des moyens les plus sûrs et moins coûteux. En deux décennies, les échanges maritimes ont doublé pour atteindre 11,3 Milliard tonnes<sup>19</sup>. Sept milliards de tonnes de marchandises ont été transportées en 2005, soit un milliard de plus qu'en 2000. Déjà, entre 1995 et 2000, les échanges avaient augmenté de 1,4 milliard de tonnes.

### **2- Le cadre juridique du transport maritime :**

Le transport international des marchandises est régi par des conventions internationales, notamment les règles de Haye (1924) et la convention de Hambourg (1992).

<sup>19</sup> <https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/356121/20-ans-de-transport-maritime-analyse-des-grandes-mutations> Consulté le 13/02/2024 à 10:10

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

Tableau N°02 : Lois et conventions internationales

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>- La convention de Bruxelles dit « Convention international pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance » du 25 Aout 1924, dite aussi règles de Haye » Les règles de Visby du 23 février 1968, et le protocole modificatif ratifiés par respectivement 22 et 19 pays.</p> | <p>Ratifiée par 78 Etats dont la France (qui a également ratifié ses deux protocoles modificatifs).</p> <p>- S'applique aux transports internationaux à location desquels un connaissance est établi dans l'un des états signataires (même si la destination est située dans un Etat non-signataire).</p> <p>- Elle exclut de son champ d'application les contrats d'affrètement, les transports en pontée, les transports d'animaux vivants et les opérations de chargement et de déchargement qui relèvent de la loi du pays concerné.</p>                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p>- La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978 entrée en vigueur le 1er novembre 1992 dite « Règles de Hambourg ».</p>                                                                                                                              | <p>- Ratifiée par 25 Etats seulement, elle risque cependant de concerner un grand nombre de contrats de transport du fait de son champ d'application très large ; non ratifiée par la France.</p> <p>- Elle s'applique à tout contrat :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dont le lieu d'exécution, chargement, déchargement, émission du BL est dans un Etat signataire.</li><li>• Dont le document de transport prévoit l'application des règles de Hambourg</li><li>• Y compris les transports en pontée, les transports d'animaux vivants et toutes opérations intervenantes entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison à partir du moment où la marchandise est sous la garde de la compagnie (directement ou sous celle de ses sous-traitants).</li></ul> |

Source : DAKOURI (J-C) : *Droit des transports maritimes*, L'Harmattan, Paris, 2014, P 12-13.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

### **3- Définition :**

Le transport maritime est un mode de transport qui permet de faire déplacer de marchandises ou de bien par mer, Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs. Depuis plusieurs années, le transport maritime international s'est imposé comme le premier mode de transport de marchandises sur la scène internationale, grâce à sa grande capacité de transport, et son moindre coût.

### **4- Les avantages et les inconvénients du transport maritime :**

#### **4.1- Les avantages :**

- Peu coûteux.
- Très grande capacité de transport.
- Possibilités de stockage dans des zones portuaires.
- Adaptation au transport de matières Dangereuses.
- Taux de fret intéressant sur certaines destinations.
- Possibilité de desservir le monde entier.

#### **4.2- Les inconvénients :**

- Délais de transport assez long.
- Non-accessibilité de plusieurs localités.
- Rupture de charge.
- Assurances et emballages plus onéreux.
- Impossibilité des livraisons porte à porte.
- Encombrement portuaire de certaines zones.
- Certaines lignes ne sont pas conteneurisées.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

### 5- Types de transport maritime :

Il existe deux types de transport maritime :<sup>20</sup>

- **Transport régulier :** Connu sous le nom de service de ligne régulière ou linéaire. Les navires suivent des itinéraires prédéterminés fixes, et naviguent à intervalles réguliers entre des ports prédéterminés. Les expéditions se font indépendamment du fait que les navires soient remplis ou non.
- **Transport irrégulier :** Connu sous le nom de Tramping ou affrètement, contrairement au transport régulier, il est souvent utilisé pour des chargements ponctuels, des marchandises spéciales, ou des destinations moins fréquentées. Les navires se concentrent donc dans les ports où les matières premières sont abondantes, attendent d'être remplis pour quitter leur port d'origine.

### 6- Le contrat de transport maritime :

Le contrat de transport maritime est un accord selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé au transporteur afin d'acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre.

#### 6.1- Les types de contrat de transport maritime :

**6.1.1- Le connaissement (Bill of Lading) (annexe N°4) :**<sup>21</sup> est le document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime. Par connaissement maritime, on évoque l'aspect onéreux, consensuel entre deux parties (le chargeur et le transporteur) et synallagmatique (obligation des deux parties).

Il est essentiellement émis en quatre exemplaires : pour le commandant du navire, pour l'agent consignataire maritime, pour l'expéditeur et pour le destinataire.

Il existe différents modèles de connaissement maritime :

- Connaissement maritime "à ordre" : l'échange de marchandises est réalisé par remise.
- Connaissement maritime nominatif : l'échange est effectué par endossement.
- Connaissement maritime avec "reçu pour embarquement".
- Connaissement maritime dit "embarqué".

<sup>20</sup> <https://www.esalco.com/fr/differents-types-de-transport-maritime/> Consulté le 17/02/2024 à 13:10

<sup>21</sup> <https://afagegroup.com/formalites-procedures-transport-maritime/contrat-transport-maritime/> Consulté le 19/02/2024 à 15:00

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

**6.1.2- Le contrat d'affrètement (charte-partie) :** est un contrat de location d'un navire pour un voyage, ou pour une période déterminée par le chargeur.

Les contrats d'affrètement sont conclus entre :

- **Le frèteur :** Propriétaire de navire qui, moyennant rémunération, s'engage au transport des marchandises d'un tiers (affréteur) d'un port à un autre.<sup>22</sup>
- **L'affréteur :** Le locataire du navire

On distingue trois types d'affrètement maritime :<sup>23</sup>

- **Affrètement coque nue :** Se caractérise par la mise à disposition de frèteur un navire à l'affréteur sans équipement ni équipage, pour une période déterminée. Dans ce type d'affrètement, l'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.
- **Affrètement au voyage :** le frèteur met à disposition de l'affréteur, un navire pour un voyage fixé. Le frèteur conserve la gestion nautique et commerciale.
- **Affrètement à temps :** Le frèteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps déterminé. Le frèteur conserve la gestion nautique et l'affréteur garde la gestion commerciale du navire.

**6.2- Les parties au contrat de transport :** le contrat de transport est conclu entre un armateur et un chargeur

- **L'armateur :** celui qui arme le navire, c'est-à-dire qu'il met à disposition un équipage, fournit le matériel, le ravitaillement, et prend en charge la marchandise pour la transporter. L'armateur est presque toujours représenté par son agent. Le transporteur délivre le document de transport maritime : connaissement maritimes (bill of lading).
- **Le chargeur :** doit présenter sa marchandise en temps et lieu fixés. La prise en charge est très importante puisqu'elle ouvre la période contractuelle couverte par les règles de transport.

<sup>22</sup>DENIS (J-P), MARTINET (A-C), SILEM (A) : *Lexique de gestion et de management*, Dunod, Paris, 2016 p.304

<sup>23</sup> Ibid, p.304

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

### 6.3- Les obligations respectives des deux parties :

Tableau N°03 : Les obligations respectives des deux parties

| Obligations du chargeur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Obligation du transporteur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Déclaration écrite (sous forme de notes de chargement ou instructions d'expédition) des marchandises transportées (marques, nombre, nature, etc.).</li><li>• Marquage des colis avec indication du poids (de façon très lisible), numéro du colis, port de destination, identification du destinataire.</li><li>• Emballage suffisant pour protéger la marchandise durant le transport et les manutentions portuaire.</li><li>• Calage et arrimage à l'intérieur du conteneur.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Emission du connaissement.</li><li>• Mise en état de navigabilité du navire, compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter.</li><li>• Prise en charge de la marchandise.</li><li>• Chargement et opérations de calage, arrimage à bord, puis transport, de façon appropriée.</li><li>• Transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage.</li><li>• Avis d'arrivée au destinataire de la marchandise et déchargement.</li><li>• Livraison de la marchandise.</li></ul> |

Source : Le contrat de transport maritime, Convention de Bruxelles et protocole, Loi maritime française du 18 juin 1966

### 7- Tarification :

La tarification du transport maritime s'articule autour du fret de base et se calcule en intégrant les paramètres suivants :<sup>24</sup>

- **BAF (bunker adjustment factor)** : c'est une charge qui correspond aux fluctuations des prix du pétrole brut ;
- **CAF (currency adjustment factor)** : est une charge qui est introduite pour la prise en compte des fluctuations des taux de change ;

<sup>24</sup> MERZOU, S. (2022). Analyse des déterminants du coût de transport maritime de marchandises en Algérie. Analysis of the determinants of maritime freight cost in Algeria. مجلة. الجزائر. تحليل محددات تكلفة النقل البحري للبضائع في الجزائر. 600-589, (1)25, معهد العلوم الاقتصادية, <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/192507>

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

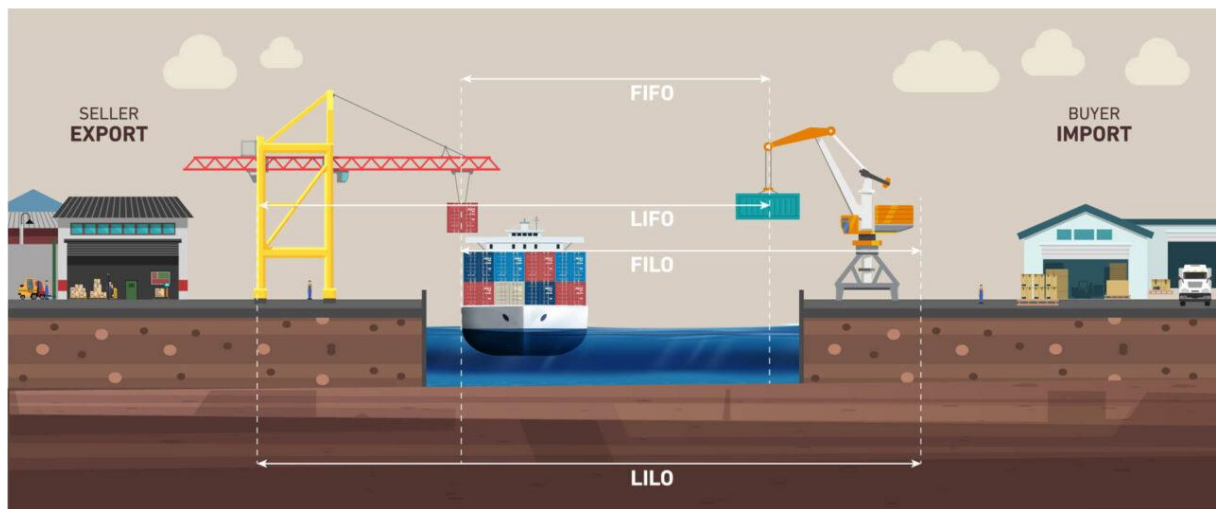
- **THC (terminal Handling charges)** : cette charge concerne les frais de la manutention dans les ports de chargement et de déchargement. Elle est habituellement déterminée par conteneur ou par tonne pour les marchandises conventionnelles (non conteneurisées). Cependant, cette charge est rarement incluse dans le fret initial et est fréquemment facturée séparément ;
  - **ORC (origine receipt charge)** : c'est une charge qui est limitée au commerce maritime avec la Chine. Elle est payable uniquement au départ des ports chinois ;
  - **La congestion** résulte d'un déséquilibre entre la capacité d'accueil d'un port et le volume ainsi que le nombre de navires qui y accostent. En raison des temps d'attente pouvant durer plusieurs jours, les compagnies maritimes imposent des surcharges pour compenser les pertes de revenus ;
  - **La distance (DS)** exprimée en miles nautiques entre les capitales de chaque pays partenaire, constitue un obstacle naturel aux échanges. En effet, plus la distance est grande, plus le coût d'acheminement maritime augmente ;
  - **Le type de produit et sa valeur** sont déterminés par le coût assurance fret par tonne et par produit. On considère que plus la valeur par tonne est élevée, plus les coûts de transport augmentent, en raison des soins particuliers nécessaires pour leur transport et des charges d'assurance proportionnelles à ces valeurs ;
  - **Le volume des échanges bilatéraux (VLB)** indique les économies d'échelle réalisées sur une desserte donnée. Pour cette variable, un volume d'échanges élevé tend à favoriser l'utilisation de navires de grande capacité ;
  - **Les caractéristiques portuaires** : les délais passés dans les enceintes portuaires sont plus difficiles à maîtriser et à réduire que les délais de transport en mer qui sont affectés par la distance et que le progrès technique dans la navigation a ramenés à des niveaux plus bas. Dans ce contexte, plusieurs études antérieures ont démontré que la qualité des infrastructures, l'efficacité portuaire, les infrastructures de transport et la privatisation des ports influencent significativement les niveaux de coût de transport ;
  - **L'efficacité du régime douanier (RD)** est utilisée en raison de son influence sur les délais de dédouanement à travers les procédures administratives, le contrôle et les documents exigés à l'occasion de chaque opération relative au commerce extérieur.
- ❖ L'unité payante est la tonne ou le volume « à l'avantage du navire », 1 tonne = 1 m<sup>3</sup>. On retient donc l'unité la plus élevée pour l'application du tarif de base.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

### 8- Les liner-terms :

Le fret de base inclut une part plus ou moins complète des frais de manutention portuaire. Il s'agit des opérations de rapprochement depuis les quais jusqu'au navire, des opérations d'accrochage, de hissage, de virage, d'arrimage à bord du bateau, au départ comme à l'arrivée. Un fret indiquant Bord/bord n'inclut aucune de ses opérations alors qu'un fret cotant quai à quai inclut la totalité des frais de manutention portuaires. Chaque port fonctionne compte tenu de ses propres pratiques.<sup>25</sup>

Figure N°1: Illustration des liner-terms



Source: [Liner terms - TANDEM GROUP \(tandem-gp.com\)](http://tandem-gp.com)

### 9- Les différents types de navire : Il existe deux types de navires :

#### 9.1- Les navires spéciaux :

- **Les vraquiers :** Sont destinés au transport de marchandises solides en vrac tel que les céréales, le charbon, le sable mais aussi de matériaux denses comme les minéraux.
- **Les polythermes :** sont des navires qui assurent le transport des marchandises sous température contrôlée, on parle également des navires frigorifiques.
- **Les navires spéciaux (car-ferries) :** sont spécialisés dans les transports de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes, les pipe-lines pour l'industrie pétrolières.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> LEGRAND (G), MARTINI (H) : *Management des opérations de commerce international*, 6 e édition, Dunod, Paris.

<sup>26</sup> CHEVALIER (D), DUPHIL (F) : *Transporter à l'international*, 4eme éditions Foucher, Vanves, 2009, P142.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

**9.2- Les navires non spécialisés :** sont des navires qui peuvent transporter toutes sortes de marchandises

- **Les cargos conventionnels :** Ils disposent à bord de leur propre moyen de manutention, les marchandises sont chargées en cales.
- **Les portes conteneurs :** Sont des navires de grande capacité, certains peuvent transporter jusqu'à 3000 EVP (équivalent 20 pieds). Ils sont arrimés entre eux, et certains ont leurs propres moyens de manutentions ce qui permet le déchargement des conteneurs dans les ports non équipés.
- **Les rouliers (RO-RO) :** Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable prenant appui sur la descente du port. Ils permettent la manutention de tous les types de marchandises.
- **Les navires mixte RO-RO et portes conteneurs :** L'avantage de ce navire réside dans sa souplesse d'utilisation, ce qui pousse les armateurs à s'équiper de navire mixte dans le but de combiner les différentes techniques de manutention.
- **Les navires porte-barge :** destinées au transport combiné fluvial/maritime, ainsi ils peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift-On Lift-Off) ou de flottage (Float-On Float-Off) des barges ou des péniches de capacité variables, on s'en sert surtout sur les ports engorgés ou pour réaliser du transport fluviomaritime.<sup>27</sup>

### **10- Types de marchandises :**

La nature de la marchandise désigne le type de navire utilisé, on distingue 3 types :

- **Les vrac solides :** sont Le charbon, les minerais ferreux et non ferreux, les engrais, des denrées alimentaires (céréales, aliments pour bétail, farines...).
- **Les vrac liquides :** Sont les produits pétroliers et les produits chimiques.
- **Les marchandises diverses :** On a les « marchandises conteneurisées » et les marchandises transportées de façon conventionnelle « marchandises diverses qui ne sont pas transportées par conteneur ». <sup>26</sup>

<sup>26</sup> KSOURI (I) : *Les opérations de commerce international*, Editions Berti, Alger, 2014, P.65.

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

### **11- L'assurance du transport maritime :**

#### **11.1- Définition de l'assurance :**

La législation algérienne a défini l'assurance d'une manière générale à travers le code algérien par l'ordonnance N°95/07 du 25 /01/1995 et selon article 619du code civil comme suit :

*« L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est suscitée, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat ».*<sup>27</sup>

#### **11.2- Les différents types d'assurance maritime :**

Il existe différents types d'assurance liées au transport maritime de marchandises :

- L'assurance Responsabilité Civile Professionnelle (RCP),
- L'assurance sur corps de navire,
- L'assurance marchandises transportées,
- L'assurance relative aux avaries communes,
- L'assurance risques exceptionnels.

Le tableau suivant présente les principales caractéristiques des différents types d'assurance maritime :

<sup>27</sup> [https://www.uar.dz/wp-content/uploads/2017/01/Code\\_Civil.pdf](https://www.uar.dz/wp-content/uploads/2017/01/Code_Civil.pdf) Consulté le 22/02/2024 à 9:20

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

Tableau N°04 : Les caractéristiques des différents types d'assurance maritime

| Types d'assurance maritime                              | Caractéristiques                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| L'assurance RCP (Responsabilité Civile Professionnelle) | Ses garanties couvrent la majorité des responsabilités légales ou contractuelles concernant : <ul style="list-style-type: none"><li>• Les différents métiers du transport ;</li><li>• L'exploitation du navire de l'assuré.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| La police d'assurance sur navire (corps)                | Son objectif principal est de garantir les pertes et dommages qui arrivent au navire par suite d'accidents, événements ou fortunes de mer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| L'assurance marchandises transportées                   | Elle permet d'assurer toutes les marchandises contre tous les risques pouvant survenir durant le transport maritime ou fluvial. De nombreux types de marchandises peuvent être assurés : <ul style="list-style-type: none"><li>- produits agro-alimentaires : sucre, viande, légumes, etc.</li><li>- matières premières : coton, métaux précieux, fonte, pétrole, bois, etc.</li><li>- produits finis : textile, parfums, etc.</li><li>- produits dangereux : engrais, explosifs, etc.</li><li>- animaux vivants.</li></ul>                                                                                                                           |
| Les étendues de garantie                                | La police au voyage : elle a pour but de couvrir les marchandises et un trajet déterminé ; elle est utilisée pour des expéditions ponctuelles. <ul style="list-style-type: none"><li>• La police d'abonnement ou police flottante : toutes les expéditions de marchandises par l'expéditeur sont couvertes par la police d'abonnement dans la limite et les délais fixés aux conditions générales et particulières du contrat :<ul style="list-style-type: none"><li>- garanties tous risques,</li><li>- garanties « FAP sauf » (Franc d'Avaries Particulières) : assurance restreinte, contrairement aux garanties tous risques.</li></ul></li></ul> |
| L'assurance risques exceptionnels                       | Elle n'est pas incluse dans la police d'assurance des risques ordinaires couverts                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>par les différentes polices d'assurance maritime sur facultés. De ce fait, cette assurance couvre contre les risques suivants : <b>guerre, sabotage, hostilités, grèves, émeutes, etc.</b> Cette assurance risques exceptionnels garantit les marchandises contre les risques de destruction liés au vol, pillage et autres risques exceptionnels. Il est parfois nécessaire d'en tenir compte car les pertes cumulées liées à ces différents risques peuvent être considérables. Les garanties suivantes peuvent être rajoutées à cette assurance :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la garantie bout en bout : les marchandises expédiées sont garanties de bout en bout (concerne le transport et le lieu de séjour si nécessaire),</li><li>- la garantie « interruption ou rupture de voyage » : elle garantit les frais de déchargement, de magasinage, acheminement des marchandises.</li></ul> |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Source : <https://assurance-bateau.pagesjaunes.fr/comprendre/assurance-maritime>

### **12- Les risques du transport maritime :**

Toutes marchandise quel que soit sa nature, son emballage, sa destination est exposée lorsqu'elle voyage à des avaries multiples. On distingue parmi elles les suivantes :

- **Les avaries communes :**<sup>28</sup> Ce sont celles qui affectent en particulier la marchandise d'un des clients, et pas celle des autres. C'est le cas lorsqu'une marchandise est cessée ou souillée par des produits voisins, ou rayée en cours de transport. Cet aléa porte exclusivement sur l'envoi qui concerne une entreprise donnée : il est appelé avarie particulière.
- **Les avaries particulières :** Concernent toutes les modes de transport ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui préviennent soit déventements majeurs survenant au cours du transport (naufrage, accident de la route, déraillements,) soit d'événements concernant uniquement la marchandise (chute, perte...).<sup>29</sup>

<sup>28</sup> CHEVALIER (D), DUPHIL (F) : *Transporter à l'international*, 4eme éditions Foucher, Vanves, 2009, p.95

<sup>29</sup> LEGRAND (G), MARTINI (H) : *Le petit export*, Dunod, paris, 2009, p.22

## Chapitre 01: Le cadre conceptuel de la logistique de transport maritime

Tableau N° 5 : Les risques et les garanties du transport maritime

|           |                                     | Risques        |                                                            |                              |                          |                                                  |                      |
|-----------|-------------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------|----------------------|
|           |                                     | Avarie commune | Avarie particulière résultant d'un événement majeur assuré | Toutes avaries particulières | Vole totale ou partielle | Frais annexes (Honoraires mesures conservatoire) | Risque dus à l'homme |
| Garanties | FAP                                 | X              |                                                            |                              |                          | X                                                |                      |
|           | FAP Sauf                            | X              | X                                                          |                              |                          | X                                                |                      |
|           | Tous risques                        | X              | X                                                          | X                            | X                        | X                                                | X                    |
|           | Guerres, grèves et autres assimilés |                |                                                            |                              |                          |                                                  | X                    |

Source : CHEVALIER (D), Duphil (F) : *Transporteur à l'international*, 4eme éditions Foucher, Vanves, 2009, p.99.

### **Conclusion :**

Nous avons montré dans ce premier chapitre que dans cet univers où chaque minute compte et chaque kilomètre parcouru est crucial, la logistique du transport maritime joue un rôle central dans l'économie mondiale.

Le transport maritime est le mode le plus adapté pour le transport de frets par rapport à son moindre coût et sa grande capacité en ce qui est de la quantité à transporter. Son organisation et sa réglementation sont développées avec une apparition de plusieurs organismes internationaux qui régulent ce secteur.

Pour assurer le bon déroulement d'une opération de commerce international, l'intervention de multiples acteurs et intermédiaires est indispensable. Ces parties prenantes doivent respecter les différents contrats de transport maritime et utiliser les divers documents qui sont établis entre eux.

**Chapitre 02:**  
**L'optimisation de**  
**l'affrètement maritime**

## **Chapitre 02 : L'optimisation de l'affrètement maritime**

### **Introduction du chapitre :**

L'insuffisance quantitative et qualitative de la flotte fait de l'affrètement des navires un secteur économique crucial. Cette méthode nous permet de bénéficier d'un service rapide et efficace, adapté à nos exigences spécifiques.

À l'heure où les enjeux économiques et environnementaux se renforcent, optimiser leurs opérations d'affrètement est un défi majeur pour les compagnies maritimes soucieuses de pérenniser leur activité. L'optimisation vise à tirer le meilleur parti des ressources disponibles, que ce soit la flotte de navires, les équipages, les infrastructures portuaires, le carburant...etc.

Au cœur de cette optimisation se trouve la recherche d'un équilibre optimal entre l'offre de services de transport par voie maritime et la demande fluctuante des chargeurs. Il s'agit d'ajuster en permanence la capacité de transport déployée, les routes maritimes empruntées, les escales prévues, ou encore les tarifs pratiqués.

Le présent chapitre est structuré en trois sections qui porte essentiellement sur l'optimisation de l'affrètement maritime. La première section abordera les fondements de l'affrètement maritime, examinant les différents types d'affrètement, les responsabilités de chaque partie impliquée, ainsi que les types de marchandises transportées. La deuxième section traitera les aspects clés de l'optimisation. Enfin, la troisième section explorera la stratégie d'optimisation de l'affrètement maritime.

### **Section 01 : L'affrètement maritime**

L'affrètement est une solution permettant à une compagnie de transport de louer un navire au lieu de l'acheter. C'est une alternative flexible et économique à la propriété d'un navire.

Le propriétaire d'un navire appelé fréteur met à la disposition de celui qui veut le louer appelé affréteur un navire contre le paiement d'un fret selon des termes négociés et matérialisés par un contrat « charte-partie ».

L'intérêt est d'accéder à une capacité de transport maritime sans immobiliser des capitaux dans l'acquisition d'un navire.

#### **1- Définition de l'affrètement**

Dans le domaine du transport, on définit l'affrètement comme un contrat de location entre deux parties : le fréteur et l'affréteur. Le fréteur est le propriétaire des modes de transport sollicités par l'affréteur. Ce dernier tisse un partenariat professionnel en vue d'exploiter ces moyens logistiques.

L'affrètement concerne différents secteurs d'activité. S'il est le plus souvent employé dans le transport maritime, il se rencontre également pour l'aéronautique et les transports terrestres sur routes ou par voies ferrées. Selon les particularités du contrat et des conditions de mise en œuvre, l'organisation du fret (la marchandise) peut incomber à l'affréteur ou au fréteur.

À noter que le fret sert aussi bien à définir la marchandise que la rémunération du fréteur. Son estimation dépend de la distance à parcourir, des délais de livraison, du volume du fret (taille, poids...) et son conditionnement, sans oublier le mode de transport choisi.<sup>30</sup>

#### **1.1- Les spécificités de l'affrètement :**

Les conditions d'application et les clauses contractuelles varient selon le mode de transport. Chaque particularité permet de mieux déterminer les responsabilités et les engagements des différents intervenants. Cela peut induire la sous-traitance du fret ou encore l'acquittement des frais d'exploitation et de gestion. Il convient de retenir 6 points principaux pour bien comprendre ce qu'implique l'affrètement.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> <https://www.cevalogistics.com/fr/glossaire/affretement/>, consulté le 25/02/2024 à 10:00.

<sup>31</sup> Ibid

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Il s'agit d'un contrat de location uniquement dédié au transport de marchandises (fret).
- Son usage s'adresse à tous les domaines du transport : maritime, aérien, ferroviaire, routier.
- Les volumes de fret sont modulables selon les besoins des clients. Il est possible de prendre en charge des lots ou de demi-lots, des palettes ou du fret en vrac.
- Son encadrement légal dépend du Code du transport.
- La durée de prescription d'un contrat d'affrètement est d'un an.
- Pour le paiement de ses prestations, le fréteur possède un droit de privilège sur la marchandise en transit.

### 1.2- La mise en pratique de l'affrètement

En parallèle des clauses particulières relatives à chaque contrat d'affrètement, le déroulement respecte généralement les étapes suivantes :

- Sollicitation d'un fréteur, une entreprise spécialisée dans les solutions d'affrètement et d'organisation des transports ;
- Evocation des besoins en rapport avec le volume de fret ainsi que la fréquence régulière ou ponctuelle du transport ;
- Choix du mode de transport. Éventuellement, il est possible d'opter pour une offre multimodale. C'est-à-dire réaliser le transit du fret par différents moyens, comme les voies maritimes, terrestres et aériennes ;
- Mise en œuvre de la logistique en vue de l'exploitation des biens loués ;
- Réception et stockage de la marchandise de sa clientèle ;
- Acheminement du fret jusqu'à sa destination de livraison ;
- Remise à un sous-traitant ou transport jusqu'au lieu de livraison final.

S'il peut exister des disparités entre les moyens de transport, ces différentes phases tiennent compte de l'organisation et de la logistique globale propre à l'affrètement. Ces étapes commencent de la signature du contrat à la remise de la marchandise, en passant par l'exploitation des moyens de transport loués.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> <https://www.cevalogistics.com/fr/glossaire/affretement/>, consulté le 25/02/2024 à 12:00.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

### 2- L'affrètement maritime :

L'affrètement d'un navire ne concerne que rarement l'expéditeur de marchandises diverses, alors qu'il est pratique courante pour les opérateurs sur les marchés de matières premières et de produits de base.

Cependant, l'affrètement peut parfois être envisagé pour des transports de marchandises diverses :

- Dans le cas d'expéditions relativement importantes (à partir de 300 tonnes) ;
- À destination d'un port limitant les frais de post acheminement, mais qui serait difficilement « touchable » par un navire de ligne pour des raisons de tirant d'eau, d'équipement portuaire, de manutention, etc.

Il est ainsi pratiqué en « grand cabotage » (Moyen-Orient, Afrique de l'Ouest) par des exportateurs de produits industriels.

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement, mais les contrats (charte-partie) sont des contrats-type, fruits d'une longue expérience, puisque historiquement l'affrètement a précédé le contrat de transport.<sup>33</sup>

#### 2.1- La notion du contrat de l'affrètement maritime

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

L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage, à temps ou coque nue.<sup>34</sup>

Il doit être prouvé par écrit. La charte partie est l'acte qui énonce les engagements des parties. Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de dix tonneaux de jauge brute.

<sup>33</sup> CHEVALIER (D), DUPHIL (F) : *Le transport*, collection DEFI EXPORT, édition Foucher, Paris, P124

<sup>34</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre I, article 640 page 65

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

### 2.1.1- Les types de contrats d'affrètement maritime :

#### 2.1.1.1- L'affrètement coque nue :

Par le contrat d'affrètement coque nue appelé aussi « bareboat-charter », le frèteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipements à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le loyer.<sup>35</sup>

#### Les responsabilités du frèteur :

- Le frèteur est obligé de conférer à l'affréteur, à la date et au lieu fixés, le navire déterminé en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est affecté.
- Pendant la durée du contrat, le frèteur est tenu du pourvoi à toutes les réparations et aux remplacements dus aux vices propres du navire et à l'usure normale du navire.
- Le frèteur est responsable des dommages résultant d'un défaut de navigabilité du navire, à moins qu'il n'établisse qu'aucune faute ou négligence ne peut lui être imputable ou à toute personne pour qui il est responsable.<sup>36</sup>

#### Les responsabilités de l'affréteur :

- Après avoir armé et équipé complètement le navire, l'affréteur doit l'utiliser conformément à ses aptitudes techniques et à sa destination normale.
- L'affréteur pourvoit le navire en équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes.
- L'affréteur possède la gestion nautique et commerciale du navire et à ce titre, il demeure seul responsable de toutes les obligations contractées par le capitaine pour le service du navire. Il garantit le frèteur contre toutes les demandes des tiers.
- Sont à la charge de l'affréteur : <sup>37</sup>
  - L'entretien du navire, les réparations et les remplacements du navire autres que ceux mentionnés auparavant ;
  - Tous les frais d'exploitation du navire ;

<sup>35</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre IV, article 724 page 71.

<sup>36</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre I, De l'article 725 à 727.

<sup>37</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre IV, De l'article 728 à 737.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Les frais d'assurance du navire.

- Pour l'utilisation du navire, l'affréteur doit payer au fréteur un loyer dont le montant et les modalités de paiement sont établis au contrat.
- Le loyer est dû à partir du jour de la délivrance du navire à l'affréteur au jour de sa restitution au fréteur.
- Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre ou d'un cas de force majeure ainsi que par suite d'une circonstance non imputable à l'affréteur, le paiement du loyer est suspendu pendant la période de l'immobilisation si celle-ci dépasse 24h.
- L'affréteur doit restituer le navire en fin du contrat, à la date et au lieu indiqués dans le contrat dans l'état où il a reçu l'usure normale exceptée.
- En cas de retard dans la restitution du navire, l'affréteur doit une indemnité calculée sur le double du prix du loyer pour la période du temps excédent la durée du contrat, sauf lorsque le retard est fortuit et ne dépasse pas le dixième de la durée du contrat.

Le délai de prescriptions des actions découlant du contrat d'affrètement coque nue, court à partir de l'expiration du contrat.

### **Les avantages et les inconvénients de l'affrètement coque nue :**

- **Les avantages**

Lors d'un affrètement coque nue, l'affréteur jouit de plusieurs atouts :

- L'affréteur peut préserver sa trésorerie car il n'aura pas à investir dans l'achat d'un navire, cela lui évite une immobilisation de capitaux importante.
- L'affréteur peut choisir le type, la taille de navire correspondant à ses besoins en termes de cargaisons, routes, etc, cela présente une flexibilité et une souplesse opérationnelle.
- Dans le cas général, le coût d'exploitation et d'entretien d'un navire propriétaire est bien supérieur que le coût d'affrètement, cela réduit les charges fixes pour l'affréteur.
- La gestion nautique et commerciale incombe sur le fréteur, ici l'affréteur n'a que se concentrer sur ses opérations du transport de sa marchandise.
- L'avantage de conserver son équipage à bord.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Le fréteur, quant à lui, reçoit un fret régulier, il est dépourvu de coûts d'exploitation et d'entretien.

### **Les inconvénients :**

Pour le fréteur :

- Le fréteur perd le contrôle direct de l'exploitation du navire et de la gestion de l'équipage. Il ne peut plus influencer les décisions quotidiennes concernant la navigation, la maintenance ou le choix de cargaisons.
- Le fréteur reste propriétaire du navire, mais il n'est plus responsable de son exploitation quotidienne ce qui fait qu'il est tenu à supporter le risque de dommages au navire causés par la négligence ou l'incompétence de l'affréteur ou son équipage.
- En cas de non-paiement du loyer, le fréteur peut rencontrer des difficultés à recouvrer les sommes dues car les procédures légales peuvent être longues et coûteuses et il n'est pas toujours garanti que le fréteur puisse obtenir la totalité de son dû.
- Le fréteur dépend de la solvabilité de l'affréteur pour assurer la rentabilité du contrat. Si l'affréteur rencontre des difficultés financières, le fréteur risque de perdre des revenus et d'être confronté à des litiges.
- Le marché de l'affrètement coque-nue est connu par sa concurrence accrue ce qui peut obliger le fréteur à proposer des prix bas pour attirer les affréteurs et cela peut réduire ses marges bénéficiaires.
- Le fréteur supporte le risque d'obsolescence de son navire pendant la durée du contrat d'affrètement. Si la technologie évolue ou que la demande pour le type de navire diminue, le fréteur peut avoir mal à trouver un nouvel affréteur à la fin du contrat, ce qui peut conduire à brader son navire ou à le mettre au rebut.
- Juridiquement parlant ; le fréteur est tenu responsable dans le cas de pollution marine.

Pour l'affréteur :

- L'affréteur assume une responsabilité entière du navire, de son équipage et de la cargaison transportée. Cela veut dire qu'il est tenu responsable de tout dommage ou perte ou accident survenant pendant la durée du contrat.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Au-delà du loyer du navire, l'affréteur supporte l'ensemble des frais d'exploitation, souvent importants, y compris : les salaires, le coût du carburant, l'assurance, la maintenance, réparations, les frais de port et d'avitaillement.
- L'affréteur doit disposer d'une expertise maritime et de connaissances solides en gestion de navires pour assurer l'exploitation sûre et efficace du navire. Cela implique la capacité à gérer l'équipage, planifier les itinéraires, organiser les maintenances et respecter les réglementations maritimes.
- Une fois le contrat signé, il est généralement difficile, voire impossible, de le modifier ou de le résilier avant son terme. L'affréteur est donc lié aux conditions du contrat, même si les conditions du marché changent ou que ses besoins évoluent.
- L'affréteur assume la responsabilité de l'entretien et des réparations du navire. Cela représente des dépenses imprévues importantes surtout en cas de problèmes techniques majeurs.
- L'affréteur est responsable du recrutement et de la gestion de l'équipage du navire, cela peut s'avérer un défi, surtout en cas de pénurie de main-d'œuvre qualifiée ou de exigences spécifiques pour le type de navigation.

### **Les marchandises à transporter en affrètement coque nue :**

Dans le secteur du transport maritime, l'affrètement coque nue s'apparente à un acheminement de marchandise en ligne régulière (contraire au tramping).

Il concerne le transport de marchandises diverses nécessitant des besoins moins élevés. Donc en coque nue, tout type de cargaisons peuvent être embarqués à condition que le navire affrété dispose des équipements et d'installations adéquats.

**2.1.1.2- L'affrètement au voyage :** Pour le contrat d'affrètement au voyage appelé également " voyage-charter", le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre II, article 650.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Le fréteur qui a conclu un contrat d'affrètement au voyage, conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

### **Les responsabilités du fréteur :**

- Le fréteur doit mettre à la disposition de l'affréteur un navire en bon état de navigabilité, équipé et armé de manière appropriée pour effectuer le voyage prévu et transporter la cargaison convenue.
- Le fréteur doit fournir un équipage compétent, composé de marins qualifiés et en nombre suffisant pour manœuvrer et exploiter le navire en toute sécurité durant le voyage.
- Le fréteur a l'obligation d'approvisionner le navire en combustible, eau fraîche, vivres et toutes les provisions nécessaires pour le voyage
- Il doit souscrire les assurances maritimes appropriées pour couvrir les risques liés au navire et à l'équipage.
- Tous les frais d'exploitation incombent sur le fréteur : équipage, assurance, entretien, réparations, etc.
- Le capitaine et l'équipage nommés par le fréteur ont l'entière conduite nautique et commerciale du navire pendant le voyage.

### **Les responsabilités de l'affréteur :**

- L'affréteur doit payer au fréteur le montant du fret convenu pour le voyage, selon les modalités prévues au contrat d'affrètement.
- L'affréteur a l'obligation de mettre à disposition du navire la cargaison à transporter, convenablement préparée et emballée pour le transport maritime.
- Les opérations du chargement et déchargement de la cargaison sont à la charge de l'affréteur.
- L'affréteur doit s'assurer d'un arrimage et d'un calage appropriés de la cargaison dans les cales du navire.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre I, Article 668.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Pour la documentation de la cargaison, l'affréteur doit fournir tous les documents requis : connaissements, manifestes, certificats.....etc. Ces derniers sont relatifs aux marchandises transportées.
- Si le navire est immobilisé au-delà du temps alloué, l'affréteur doit payer des surestaries ou démurge au frèteur.
- L'affréteur est considéré comme responsable des dommages subis par la cargaison s'ils ne résultent pas d'une faute de transporteur.

### **Les avantages et les inconvénients de l'affrètement au voyage :**

- **Les avantages :**

Pour le frèteur l'affrètement au voyage présente plusieurs avantages :

- Le frèteur connaît à l'avance l'itinéraire, la cargaison et le fret à percevoir, ce qui lui permet de mieux planifier ses opérations et d'avoir une visibilité claire sur ses revenus pour le voyage.
- La responsabilité du frèteur se limite généralement au transport de la cargaison en toute sécurité et dans les délais impartis. Il n'est pas responsable des opérations de chargement et de déchargement, ni des dommages à la cargaison causés par l'affréteur.
- L'affrètement au voyage est adapté aux besoins ponctuels de transport de marchandises spécifiques entre les ports définis. Il offre une flexibilité au frèteur pour répondre à des demandes de transport saisonnières ou occasionnelles.
- Des relations de confiance et de collaboration peuvent se développer entre le frèteur et l'affréteur au fil des voyages répétés, ce qui peut déboucher sur des contrats d'affrètement à long terme et des revenus récurrents.

Pour l'affréteur :

- Le coût d'affrètement au voyage est généralement inférieur au coût d'affrètement à temps.
- Pas d'immobilisation de capitaux importante pour l'achat d'un navire ; il a qu'à payer le loyer convenu.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- L'affrètement au voyage peut être conclu plus rapidement qu'un autre type d'affrètement.
- L'affréteur bénéficie de l'expertise maritime du frèteur en matière de navigation, de gestion du navire et de respect des réglementations maritimes.
- Le frèteur est responsable de la sécurité de la cargaison pendant le transport, ce qui offre à l'affréteur une certaine tranquillité d'esprit quant à la protection de ses biens.

### **Les marchandises à transporter dans l'affrètement au voyage :**

Lors d'un contrat d'affrètement au voyage, le fret est facturé à la tonne. L'affrètement au voyage est le plus souvent utilisé pour des opérations dites spot. Il s'agit d'offres à court terme ou ponctuelles et la livraison est immédiate.

Différents types de marchandises peuvent être acheminés par affrètement au voyage :

- Les énergies fossiles et fournitures en énergie : le pétrole brut ou raffiné, le gaz et l'électricité.
- Les matières premières agricoles : le blé, le soja, l'huile, le maïs, la farine, le bois.
- Les métaux et alliages précieux : le cuivre, l'aluminium, le plomb, le zinc, l'or, l'argent.

### **2.1.1.3- L'affrètement à temps**

Par le contrat d'affrètement à temps appelé également "time-charter", le frèteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le fret.<sup>38</sup>

### **Les responsabilités du frèteur :**

- Le frèteur qui a conclu un contrat d'affrètement à temps est tenu de mettre à la disposition de l'affréteur à la date et au lieu fixés, le navire désigné en bon état de navigabilité, convenablement armé et équipé, muni des documents prescrits et apte à accomplir les opérations prévues à la charte-partie.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre III, Article 696.

<sup>39</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre III, l'article 697- 698-700- 705-719

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Le frèteur est tenu de maintenir le navire dans l'état défini précédemment pendant toute la durée du contrat, d'assurer le navire, de payer les salaires de l'équipage et de lui fournir les approvisionnements convenables, et toutes les prestations requises.
- Le frèteur est responsable des dommages subis par la marchandise embarquée à bord du navire s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de frèteur. Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou ses préposées.
- Le frèteur conserve la gestion nautique du navire et à ce titre, le capitaine du navire et les autres membres de l'équipage demeurent les préposés du frèteur et sont tenus de se conformer à ses instructions.
- Les frais de carénage du navire, de réparation des dommages de toutes autres mesures nécessaires pour maintenir l'efficacité du navire pendant toute la durée du contrat, incombent sur le frèteur.
- Le frèteur est responsable de tout dommage résultant d'un retard qui lui est imputable ou de la perte du navire ou du fait qu'il est devenu irréparable, à moins qu'il ne prouve que ces événements sont survenus sans aucune faute ou négligence de sa part.

### **Les responsabilités de l'affréteur :**

- La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur et puisque le capitaine est le représentant de l'affréteur, il doit se conformer aux instructions de celui-ci.
- Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à la charge de l'affréteur, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire en quantité et qualité nécessaires au bon fonctionnement des appareils du navire, de même que la rémunération de l'équipage.
- Le navire doit être restitué au frèteur à la date et au lieu indiqués à la charte-partie, dans l'état ou il a été livré à l'affréteur.
- L'affréteur supporte seul la contribution du fret à l'avarie commune.
- Le montant du fret et les modalités de son paiement sont établis dans la charte-partie, il est payé d'avance par périodes d'un mois et il commence à courir à partir du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Si l'affréteur ne paie pas le fret convenu à l'échéance, le frèteur peut résilier le contrat et obtenir de l'affréteur une indemnité pour perte de fret et autres dommages.<sup>40</sup>

### Les avantages et les inconvénients de l'affrètement à temps :

#### Les avantages :

Pour le frèteur, voici quelques avantages :

- Le frèteur perçoit un loyer aussi appelé « Hire » régulier et fixé à l'avance pour la période d'affrètement. C'est un revenu garanti sur la durée du contrat.
- Le frèteur ne se soucie pas par rapport à la recherche de cargaisons ni de la gestion commerciale, qui incombent sur l'affréteur.
- Le transfert de coûts variables : certains coûts comme le combustible, les frais portuaires, sont généralement à la charge de l'affréteur.
- L'affrètement à temps permet au frèteur de mieux planifier et optimiser l'emploi de ses navires sur le long terme.
- Le frèteur se concentre uniquement sur la gestion nautique et l'aspect technique du navire.
- En période de hausse du taux de fret, l'affrètement à temps peut générer des revenus plus élevés que l'affrètement au voyage.

Pour l'affréteur :

- L'affréteur dispose d'un navire avec équipage à sa disposition pour la durée convenue.
- Les conditions d'un affrètement à temps sont souvent plus avantageuses qu'au voyage surtout sur le long terme.
- L'affréteur conserve la gestion commerciale et évite les responsabilités techniques et nautiques incombant sur le frèteur.

<sup>40</sup> Code Maritime Algérien, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre III, article 699-701-704-706-707-711-716-720.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

### **Les inconvénients :**

Pour le fréteur :

- Le fréteur est engagé sur une longue période avec un seul affréteur. Il a moins de flexibilité pour saisir d'autres opportunités.
- À l'issue du contrat, il n'a aucune garantie de pouvoir rapidement réemployer son navire auprès d'un autre affréteur.
- La fluctuation du taux d'affrètement à temps qui peut baisser pendant la durée du contrat, réduisant la rentabilité pour le fréteur.
- L'usure prématurée du navire, l'affréteur n'a pas toujours intérêt à ménager le navire, accélérant son usure.

Pour l'affréteur :

- L'engagement de l'affréteur pour une longue période diminue sa flexibilité en cas de changement de besoin.
- Les taux d'affrètement à temps est fluctuant, il peut rencontrer une hausse considérable pour l'affréteur.
- L'affréteur assume la gestion commerciale, cela veut dire qu'il assume les coûts variables du navire comme le carburant et les frais portuaires, les lubrifiants,avitaillement, etc.

### **Le type de marchandise à transporter en affrètement à temps :**

Souvent, l'affrètement à temps est utilisé dans le transport de marchandises en lignes maritimes régulières contrairement au transport à la demande appelé également "tramping", les départs à jours et les ports d'escale sont fixes.

On peut transporter de marchandises diverses. Une augmentation des échanges de marchandises manufacturées a contribué au développement du transport maritime par conteneurs, donc on peut déduire que l'affrètement à temps est réservé pour les navires de types porte-conteneurs mais également des navires rouliers "Ro-Ro".

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Tableau N°6 : Obligations des frêteurs et des affréteurs selon différents types d'affrètement

| Type d'affrètement    | Obligations du frêteur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Obligation de l'affréteur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Affrètement au voyage | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à la disposition de l'affréteur au lieu et à temps indiqués dans la charte le navire déterminé en bon état de navigabilité : nautique et commerciale.</li> <li>• Il maintient le navire en bon état pendant toute la durée du contrat.</li> <li>• Il conserve la gestion nautique et commerciale du navire : équipage, frais d'armement.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paiement de fret.</li> <li>• Il emploie le navire à des transports de marchandises légales.</li> <li>• L'affréteur doit s'assurer d'un arrimage et d'un calage appropriés de la cargaison dans les cales du navire.</li> <li>• Il est responsable du chargement et de déchargement de la marchandise.</li> </ul> |
| Affrètement a temps   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il doit présenter, à la date au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé de manière à accomplir les opérations prévues dans la charte partie.</li> <li>• Il garde que la</li> </ul>                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à la charge de l'affréteur, notamment les soutes.</li> <li>• Paie le fret fixe au moment prévu. .</li> </ul>                                                                                                                                |

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       | gestion nautique de son navire.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Affrètement coque nue | <ul style="list-style-type: none"><li>• Présenter à la date et au lieu convenu un navire en bon état de navigabilité.</li><li>• Il ne fournit pas l'équipage.</li><li>• Il n'est pas tenu de maintenir le navire dans cet état pendant la durée de la charte.</li><li>• Il cède toute la gestion du navire à l'affréteur.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Payer le fret convenu.</li><li>• Entretenir le navire.</li><li>• Assurer le navire.</li><li>• Restituer le navire en fin de contrat, dans l'état où il l'a reçu.</li><li>• Supporter tous les frais tenants à l'utilisation du navire : soutes, taxes, rémunération de l'équipage...</li><li>• Il conserve la gestion nautique et commerciale.</li></ul> |

Source : CNAN MED, Service affrètement et frètement, le 03/03/2024

### 3- La charte-partie : (annexe N°3)

La charte-partie<sup>41</sup> appelée aussi "charter-party", est le document de base des contrats d'affrètement au voyage et à temps. Elle est rédigée sur une formule-type dont il existe toutes sortes de modèles, établis par les organismes professionnels, en général pour un type de marchandise déterminé et en fonction des usages de la profession.

La charte-partie énumère les obligations de chacune des parties.

Pour les affrètements coque-nue, les contrats sont négociés à chaque opération. <sup>41</sup>

<sup>41</sup> CHEVALIER (D), DUPHIL (F) : *Le transport*, collection DEFI EXPORT, édition Foucher, Paris p124

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

### **4- Le processus d'une opération d'un affrètement maritime :**

Voici les principales étapes du processus d'une opération d'affrètement maritime :

- Le déclenchement de l'opération de l'affrètement maritime commence par la manifestation d'une demande d'un client au service commercial afin d'exprimer ses besoins de transport. Le commercial transmet à son tour ces besoins au service d'exploitation pour vérifier la disponibilité, si elle l'est la demande est traitée favorablement et le client obtient satisfaction. Dans le cas contraire, le service exploitation sollicite le service d'affrètement et frètement en formulant ses besoins sur une demande d'affrètement du navire.
  - La demande d'affrètement doit comporter : le type du navire, les caractéristiques techniques, volume des capacités à transporter, type d'affrètement, la planche de présentation du navire, lieu de livraison / restitution ou bien port de chargement / déchargement, période d'affrètement, rotation, consommation et qualité de soutes, ...
- La direction d'affrètement et frètement procède au lancement de la consultation du marché à travers des courtiers en envoyant une cotation à tout le panel de courtiers désigné en précisant la période demandée ou le voyage à accomplir avec la planche de présentation.
- Les courtiers à leurs tours dès la réception de la cotation, répercutent ces informations aux armateurs ouverts sur le marché international, puis reviennent à l'affréteur pour proposer leurs offres des navires, munis de toutes les caractéristiques de la demande.
- Les offres reçues sont reprises sur un tableau comparatif. Ce dernier accompagné de la demande d'affrètement, la note de présentation et tous autres documents transmis par les courtiers sont soumis à une commission pour consultation et avis.
  - La commission est présidée par le directeur technique et assisté par : le directeur de finance, directeur exploitation, chef de ligne, négociateur (chargé d'affrètement)
- Après l'étude des offres, certaines sont automatiquement éliminées (ne répondent pas aux critères souhaités). Les offres présélectionnées seront étudiées par les membres de la commission.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Le choix d'un navire est défini par : le taux d'affrètement, la réputation de l'armateur sur le marché international de l'affrètement, position du navire/ lieu de livraison, les caractéristiques du navire, restitution
- Après avoir déterminé l'offre (sélectionner le navire), le négociateur transmet une contre-offre ferme avec mention A /E (Accept/ Except) a l'armateur, cette contre-offre aura une validité limitée dans le temps. La contre-offre contient les termes principaux (main terms), constituant ainsi une proposition pour une conclusion de contrat d'affrètement.
- L'armateur étudie l'offre reçu et rédige sa contre-offre avec mention A/E, qu'il renvoie dans le temps imparti via le courtier.
  - A travers cette contre-offre, l'armateur a répondu sur les conditions des main terms qu'il ne peut accepter.
  - A travers les offres et les contres offres les deux parties négocieront tous les termes principaux jusqu'à leurs acceptations par les deux parties.
- Après la négociation, un tableau récapitulatif est adressé portant les infos de l'offre négociée. Cette étape se finalise après l'obtention de l'accord du conseil d'administration (sujet BOD). De ce fait, les main terms sont fixés entre armateur et affréteur via courtier, ce dernier rédigera un état récapitulatif des termes (recap fixture) et conditions arrêtés et acceptés par les 2 parties.
- Après cette phase on entame La deuxième phase des négociations qui est la négociation de la charte partie (fixing), elle consiste à négocier les clauses contenues dans le pro-forma de la charte partie proposées par l'affréteur.
  - Ces clauses sont : les clauses imprimés, additionnels (clause délai de paiement, clause de saisissage et arrimage, clause de soute, clause des obligations de l'armateur, clause des obligations de l'affréteur, clause Paramount, clause des dommages, clause d'assurance, clause de l'agent consignataire, clause de coût journalier, clause des marchandises interdit à charger, clause de la période d'affrètement et la clause de type de fuel, ...)
- Après acceptation des clauses négociées, termes et conditions, le courtier établira le contrat de la charte partie en version finale. Trois exemplaires originaux : un pour le fréteur et deux pour l'affréteur.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- Une fois le contrat est conclu, le service affrètement informe le service exploitation de la fixture du navire en représentant la charte partie.
- Le suivi de l'opération (escale, chargement /déchargement, et gestion financière) relève de la direction d'exploitation. Elle est chargée de :
  - Transmettre au fréteur les coordonnées de tous ces agents, le fréteur de son côté transmet les notices de livraison en précisant la position exacte du navire et la quantité de soutes existante à bord ;
  - Désignation d'un expert à la livraison du navire pour une expertise selon les conditions prévues dans la charte partie, qui déterminera l'heure et date de livraison, la quantité de soutes existante à bord et l'état général du navire ;
  - Transmettre au service juridique pour procéder à l'assurance de la marchandise à charger et ce dans le cadre d'un affrètement a temps ;
  - Remise de la charte partie à la direction finance et dossiers de paiements des indemnités pour exécution en respectant les délais impartis prévus dans la charte partie ;
  - Contrôle des comptes d'escales (frais armements) ;
  - Imputation des frais à charge armateur par déduction sur indemnités ou solde d'affrètements ;
  - Communiquer au fréteur les réclamations relatives aux Off-Hire, de navire affrété et débité les dépenses qui en découlent ;
  - A l'approche de la restitution, transmettre au fréteur les notices de restitution selon les conditions de la charte partie ;
  - Elaboration du décompte final d'affrètements base "voyage" et base "temps" ;
  - En cas de litige, confection et soumission du dossier au service juridique.

### 5- Le prix d'une opération d'affrètement :

#### ❖ Le fret de base :

Il se négocie en principe librement. Toutefois les fréteurs publient parfois des tarifs, mais ceux-ci ne constituent alors que des maximas.

Ces frets ne couvrent jamais le chargement et le déchargement, réalisés aux frais et risque de l'affréteur.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Pour un affrètement au voyage, le fret peut être établi soit à forfait, soit à la quantité (poids plus souvent). Le forfait doit en fait être entendu comme un minimum, car il sera réévalué proportionnellement si la quantité de marchandises chargée est supérieure à celle mentionnée à la charte-partie. Si la marchandise ne peut être chargée (partiellement ou en totalité), le forfait sera du néanmoins.

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. Ce prix est fonction de la capacité du navire, en tonnes de port en lourd (TPL).<sup>42</sup>

### ❖ Les surestaries :

Dans l'affrètement au voyage, il est de l'intérêt du frèteur que le navire soit immobilisé le moins longtemps possible. Or les opérations de chargement et de déchargement sont organisées par l'affréteur.

Le contrat prévoit donc, au chargement comme au déchargement, un certain laps du temps, appelé "staries" ou "jours de planche", qui courent en général 24h après que le capitaine ait fait savoir par une "notice of readiness" qu'il était prêt à réaliser ces opérations.

Si le temps imparti est dépassé, prolongeant l'immobilisation du navire, l'affréteur devra régler des surestaries, proportionnelles au dépassement, et dont le taux est défini dans la charte-partie.

Certains contrats prévoient, à l'inverse, le versement d'une "prime de célérité" (dispatch-money) si le navire est libéré plus rapidement que prévu.<sup>43</sup>

### 6- Le sous-affrètement :

Le sous-affrètement désigne la situation où un affréteur, après avoir conclu un contrat d'affrètement avec un chargeur, sous-loue une partie ou la totalité de la capacité de transport à un autre transporteur. Cela se produit souvent lorsque l'affréteur principal ne peut pas assurer l'intégralité du transport avec ses propres moyens ou souhaite optimiser son offre de transport. Dans ce cas, il fait appel à des sous-affréteurs pour prendre en charge une partie du transport.

<sup>42</sup> CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) : *Le Transport*, collection DEFI EXPORT, édition Foucher, Paris, page 127.

<sup>43</sup> Idem

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Toutefois, malgré cette sous-location, l'affréteur initial reste l'interlocuteur principal du chargeur et est responsable de l'exécution complète du contrat d'affrètement.<sup>44</sup>

### **Section 02 : l'optimisation des processus**

Dans un environnement économique où les ressources sont de plus en plus rares, et où les exigences des clients augmentent, les entreprises se focalisent de plus en plus sur la quête d'économies et d'amélioration des performances.

#### **1. Définition du processus :**

« Toute activité ou ensemble d'activités qui utilise un intrant, y ajoute une certaine valeur, et le livre sous forme d'extrant à un client interne ou externe. Les processus utilisent les ressources existantes dans l'entreprise pour s'effectuer et obtenir des résultats »<sup>45</sup>

#### **1.1-Les différents types de processus :**

Il existe plusieurs types de classification, selon Plamberg on distingue trois types de processus :

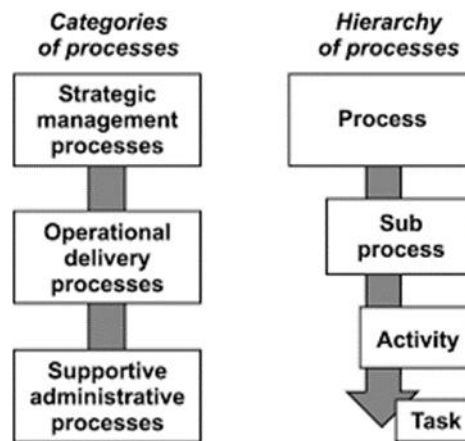
- Les processus de management stratégique : Par exemple les processus de planification stratégique, ou de contrôle et supervision des autres processus.
- Les processus opérationnels : Ce sont les principaux processus, ils sont le cœur de métier de l'organisation qui les met en place et ont pour objectif de permettre à l'organisation de remplir sa mission.
- Les processus de support : Ils sont là pour aider à la bonne tenue des processus opérationnels. Ils sont par exemples mis en place par les ressources humaines.

Ces différents types de processus sont également à hiérarchiser en quatre volets, les processus, les sous-processus, les activités et les tâches.

<sup>44</sup> <https://www.shiptify.com/logtech/affretement-transport-routier>.

<sup>45</sup> MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION – MAPAQ (Québec) : *Méthode de gestion par processus*, 2009, p.80

Figure N°2 : Les classifications de Palmberg



Source : Palmberg (k) : *Exploring process management: are there any widespread models and definitions?*, The TQM Journal 21(2), 2009, p203-215.

### 2. Définition de l'optimisation :

L'optimisation est une approche mathématique utilisée pour trouver la meilleure solution à un problème en tenant compte des contraintes et des objectifs spécifiques. Elle est utilisée dans des domaines tels que la recherche opérationnelle, l'ingénierie, l'économie et la finance. En optimisant l'allocation des ressources, les processus de production ou la logistique, l'optimisation réduit les coûts et améliore l'efficacité opérationnelle.

#### 2.1- Processus d'optimisation :

- Description du processus : par une documentation du processus, on peut avoir une vue d'ensemble de ses opérations. Cette étape doit, entre autres, déterminer le type de processus à optimiser. <sup>46</sup>
- Circonscription de la problématique : grâce à la base de données recueillie, il est possible de déceler les tâches, activités et sous-processus, du processus, qui font perdre en performance. Cette étape permet de déterminer le niveau du processus où l'optimisation fera effet. <sup>46</sup>
- Identification des objectifs : en fonction des problèmes dégagés, on peut déterminer un fonctionnement idéal pour le processus. De ce processus idéal, on retient les

<sup>46</sup> JASMIN (E) : *Gestion par processus et optimisation des processus*, Groupe de travail - Optimisation des processus, 2013, p.94

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

améliorations possibles et fixe les objectifs de l'optimisation. Cette étape doit déterminer le degré d'impact de l'optimisation.

- **Planification d'action** : une fois les objectifs fixés on peut planifier l'implantation des solutions élaborées. Il est également important de prévoir un suivi de l'implantation et un contrôle des résultats obtenus.

### 2.2- Les principes de l'optimisation des processus :

L'approche de management par processus repose sur six éléments clés. Ces éléments montrent que l'optimisation des processus ne se résume pas simplement à des technologies, des ressources ou des méthodes, mais constitue une discipline à intégrer de manière globale et systémique.<sup>47</sup>

- **Alignement stratégique** : Les processus logistiques doivent être alignés sur les priorités de l'entreprise pour garantir la création de valeur.
- **Gouvernance** : Une gestion par processus efficace dépend de la clarté et de la précision dans la définition des rôles et des responsabilités.
- **Méthodes** : Diverses approches et outils facilitent le management par processus, tels que la roue de Deming, les 5S, le Lean Management et le Six Sigma.
- **Technologie de l'information** : La technologie est essentielle dans le management par processus, car elle permet l'industrialisation et l'automatisation des processus, ainsi que la remontée automatique des indicateurs nécessaires à l'optimisation.
- **Ressources** : Le succès de cette approche repose sur des ressources financières adéquates et sur la qualité des ressources humaines, dont les compétences et les connaissances sont cruciales pour optimiser les processus.
- **Culture et éthique** : La culture organisationnelle et les règles de bonne conduite ont un impact significatif, en particulier sur la capacité à maintenir les améliorations à long terme.<sup>47</sup>

<sup>47</sup> MEKOUAR (F) : *La performance par l'optimisation des processus*. Regards, lettre d'information, Édition N° 5, Fidaroc Grant Thornton, 2014

### 2.3- Caractéristiques de l'optimisation :

- **Objectivité** : L'optimisation repose sur des objectifs clairs et mesurables, comme la réduction des coûts, l'augmentation de la productivité ou l'amélioration de la qualité.
- **Analyse des contraintes** : Elle tient compte des contraintes existantes, qu'elles soient techniques, financières, temporelles ou humaines.
- **Itérativité** : Le processus d'optimisation est souvent itératif, impliquant des ajustements successifs pour atteindre la solution optimale.
- **Utilisation de données** : Elle s'appuie sur des données précises et des analyses statistiques pour prendre des décisions informées.
- **Multidisciplinarité** : Elle peut inclure des aspects de diverses disciplines comme la gestion, l'ingénierie, la finance, le marketing et les technologies de l'information.
- **Recherche de l'efficience** : L'optimisation cherche à obtenir le meilleur résultat possible avec les ressources disponibles.

### 3. Les indicateurs d'optimisation :

Les indicateurs d'optimisation sont des mesures spécifiques utilisées pour évaluer et améliorer l'efficacité des processus, des opérations ou des systèmes au sein d'une organisation. Ils permettent d'identifier les opportunités d'amélioration et de suivre les progrès vers l'atteinte des objectifs d'optimisation.

#### 3.1 - Qu'est-ce qu'un indicateur :

Un indicateur est un élément ou un ensemble d'éléments d'information significative, un indice représentatif, une statistique ciblée et contextualisée selon une préoccupation de mesure, résultant de la collecte de données sur un état, sur la manifestation observable d'un phénomène ou sur un élément lié au fonctionnement d'une organisation.<sup>48</sup>

<sup>48</sup> VOYER (P) : *Tableaux de bord de gestion et indicateurs de performance*, 2 éd, Presses de l'Université du Québec, p 61

### 3.2- Les types d'indicateurs d'optimisation :

#### ➤ Indicateurs d'optimisation opérationnelle :

- **Temps de cycle** : Durée nécessaire pour compléter un processus ou une tâche.
- **Taux de rendement global (TRG)** : Pourcentage de temps pendant lequel l'équipement est effectivement utilisé pour produire des biens de qualité.
- **Efficacité de la main-d'œuvre** : Ratio entre la production réelle et la main-d'œuvre nécessaire.
- **Taux de disponibilité des machines** : Pourcentage de temps pendant lequel les machines sont disponibles pour la production.

#### ➤ Indicateurs d'optimisation financière :

- **Marge opérationnelle** : Pourcentage de revenu restant après déduction des coûts variables et des coûts fixes.
- **Retour sur investissement (ROI)** : Rentabilité d'un investissement exprimée en pourcentage.
- **Ratio d'endettement** : Proportion de la dette par rapport aux capitaux propres de l'entreprise.
- **Ratio de liquidité** : Capacité de l'entreprise à payer ses dettes à court terme.

#### ➤ Indicateurs d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement :

- **Temps de traitement des commandes** : Durée nécessaire pour traiter une commande, de la réception à la livraison.
- **Coût logistique par commande** : Coût moyen pour gérer et livrer une commande.
- **Précision des prévisions de demande** : Écart entre les prévisions de demande et les ventes réelles.
- **Niveau de service client** : Mesure de la satisfaction client basée sur la qualité et la rapidité des livraisons.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

### ➤ Indicateurs d'optimisation de la qualité :

- **Taux de conformité aux normes** : Pourcentage de produits ou services répondant aux normes de qualité définies.
- **Taux de rejet** : Pourcentage de produits ou services rejetés lors du contrôle qualité.
- **Taux de retour des clients** : Pourcentage de produits ou services retournés par les clients en raison de problèmes de qualité.
- **Durée moyenne entre les pannes (MTBF)** : Temps moyen écoulé entre deux pannes pour un équipement ou un système donné

### 3.3- Les critères de choix des indicateurs :

Le choix d'un indicateur de performance repose sur plusieurs critères :

**La pertinence** : un indicateur est pertinent lorsqu'il correspond à une attente d'objectifs, et permettre de mesurer l'avancement vers ces objectifs.

**La validité** : un indicateur est valide lorsqu'il mesure réellement ce qu'il doit mesurer en fonction de ce qui est visé.

**La fiabilité** : un indicateur est fiable lorsque le résultat est conforme à la réalité.

**La faisabilité** : un indicateur est faisable lorsqu'il est facile à obtenir ou à produire.

**La convivialité** : un indicateur est convivial s'il est simple, clair, facile à comprendre et à présenter.

**La comparabilité** : un indicateur est comparable lorsqu'il est standardisé, utilise par plusieurs organisations et reconnu officiellement.

## 4. Outils de mesure de l'optimisation :

### 4.1- Le tableau de bord prospectif (Balanced Scorecard) :

Le tableau de bord prospectif est un cadre de gestion des performances qui repose sur la stratégie aux opérations quotidiennes. Il offre une vision globale de l'entreprise basée sur les objectifs commerciaux.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Il s'agit d'un ensemble de mesure de coûts, de résultats, de produits et de rendements qui permettent d'évaluer la valeur monétaire créée par une entreprise et sa capacité à optimiser cette dernière.

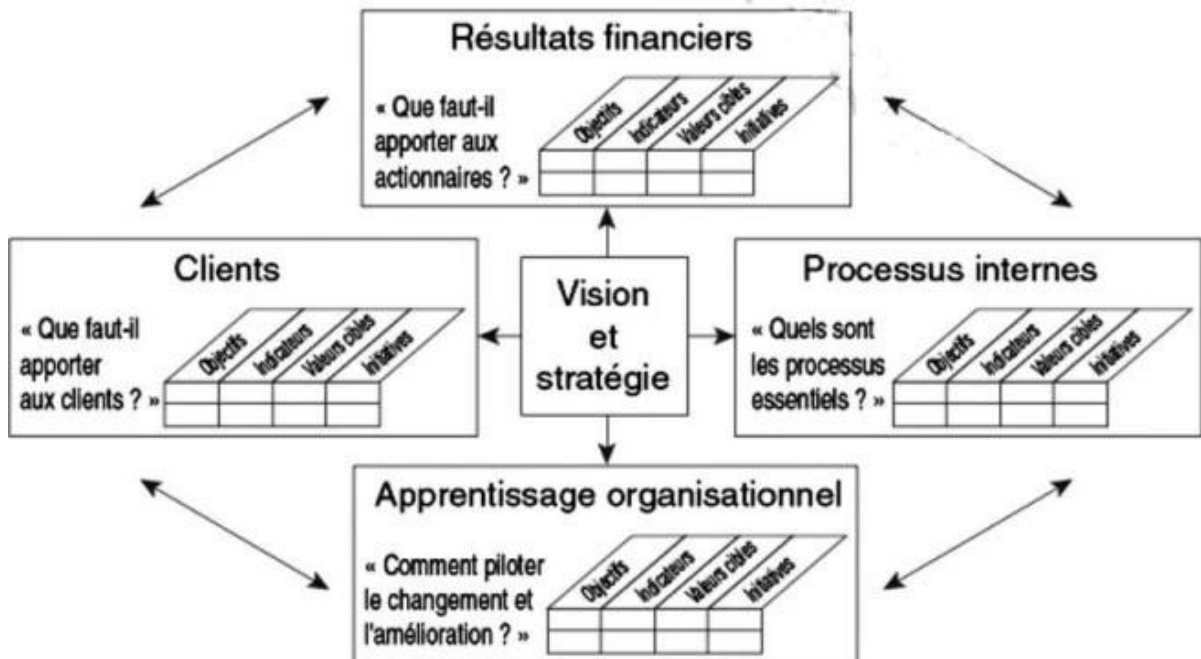
Le tableau de bord prospectif se compose d'un ensemble de mesures de performance qui donnent une vision globale de l'entreprise basée sur quatre perspectives :

- Les perspectives financières : y compris les mesures financières traditionnelles telles que la croissance des revenus, le rendement du capital investi ou des actifs, la part de marché, et bénéfice par action ;
- Perspective client, avec des mesures d'importance pour les clients tels que la rapidité, la qualité, le rendement, le coût et le service ;
- Perspective des processus opérationnels internes, avec des mesures des activités et processus internes critiques que l'organisation utilise pour satisfaire les attentes de ses clients ;
- Perspective d'apprentissage et de croissance, qui mesure la capacité de l'organisation à s'adapter et à innover pour l'avenir ; cela pourrait comprendre le délai de commercialisation pour le développement de nouveaux produits, la formation et le développement de la main-d'œuvre, et l'amélioration des processus.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

La figure ci-dessous schématise les quatre axes du tableau de bord prospectif

Figure N°3 : Le tableau de bord prospectif



Source: KAPLAN (R) et NORTON (D) : *The Balanced Scorecard: Translating strategy Into Action*, Harvard Business School, 1996

### 4.2- Benchmarking :

#### 4.2.1- Définition :

« Le benchmarking est un processus continu d'évaluation de nos produits, services et méthodes par rapport à ceux des concurrents les plus sérieux ou des entreprises reconnues comme leaders ; Cette comparaison ne s'exerce pas seulement avec des concurrents, mais surtout avec des entreprises de secteurs différents qui ont des performances remarquables dans telle ou telle tâche, ou fonction analogue. »<sup>49</sup>

<sup>49</sup> CHABANI.S.(2009) : *Le benchmarking une nouvelle méthode d'analyse et de management*, La Revue des Sciences Commerciales, 8(1), 19-34.

### 4.2.2- Les différentes phases du processus du Benchmarking :

Tableau N°7 : Les différentes phases du processus du benchmarking

| Phase            | Action                                                                                                                                             |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Planification | 1- Identifier l'objet des recherches.<br>2- Identifier les entreprises à comparer.<br>3- Choisir la méthode de collecte des données.               |
| 2. Analyse       | 4- Déterminer l'écart de performance.<br>5- Fixer les futurs seuils de performance.                                                                |
| 3. Intégration   | 6- Communiquer les résultats du benchmarking et les faire accepter.<br>7- Etablir des objectifs fonctionnels.                                      |
| 4. Action        | 8- Elaborer des plans d'actions.<br>9- Démarrer des actions spécifiques et assurer le suivi de la progression.<br>10-Redéfinir les « benchmarks ». |
| 5. Maturité      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Position de leadership.</li><li>• Méthodes totalement intégrées.</li></ul>                                 |

Source : BRILMAN (J) et HERARD (J) : *Les meilleurs pratiques de management dans le nouveau contexte économique mondial*, 6ème édition, édition d'organisation, 2006, p.340

### 4.3- La démarche DMAIC :

La démarche DMAIC est une méthodologie structurée et rigoureuse employée pour l'amélioration des performances, notamment dans le cadre de l'amélioration continue des processus et la résolution de problèmes.<sup>50</sup>

<sup>50</sup> <https://www.nutcache.com/fr/blog/methode-dmaic/> Consulté le 05/04/2024 à 17:00

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

DMAIC offre un cadre d'analyse basé sur les principaux éléments de l'approche Six Sigma : la prise en compte des attentes des clients, des données objectives (approche statistique) pour mesurer la performance d'un processus, l'identification des sources de dysfonctionnement, la proposition d'axes d'amélioration et la mise en œuvre d'une dynamique de progrès. Cette méthodologie comprend cinq étapes, dont les initiales forment l'acronyme DMAIC.

1. **Définir** : La première étape de la méthode DMAIC consiste à définir précisément le projet, le processus à améliorer ou le problème à résoudre. Cela inclut la synthèse de toutes les données disponibles, en commençant par le périmètre à considérer et les objectifs à atteindre. Il est essentiel de prendre en compte les attentes du client et d'identifier les gains potentiels en termes de performances et de budget.
2. **Mesurer** : Cette étape commence par la sélection des variables à analyser et des outils à utiliser pour la collecte des données. Une fois cette sélection effectuée, les mesures en conditions réelles peuvent débuter. Les données collectées sont ensuite traitées et préparées pour l'analyse dans l'étape suivante. Il est crucial de s'appuyer sur des variables et des données fiables pour obtenir des indications pertinentes. À ce stade, il est également important d'éliminer les causes possibles du problème afin de réduire leur nombre autant que possible.
3. **Analyser** : Au cours de cette étape, tous les outils statistiques nécessaires sont mis en place pour traiter les données recueillies lors de l'étape précédente. Il s'agit d'un traitement mathématique des données visant à identifier clairement la ou les causes du problème à résoudre. L'écart entre la situation réelle et les objectifs fixés est analysé pour identifier la cause initiale du problème, laquelle doit être reproductible, afin de déterminer la solution appropriée.
4. **Améliorer (improve)** : Cette étape consiste à mettre en œuvre les améliorations au processus ou au projet. Il est nécessaire de dresser un inventaire exhaustif des solutions possibles pour éliminer les causes des problèmes identifiés précédemment. Ensuite, un arbitrage doit être effectué pour déterminer lesquelles de ces solutions sont prioritaires en termes d'efficacité et d'urgence. Les solutions retenues doivent être viables à la fois économiquement et techniquement, et s'intégrer dans le processus actuel. Les améliorations sont ensuite mises en place pour éradiquer les causes

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

initiales du problème. Les outils nécessaires sont utilisés pour tester la solution et prouver son efficacité.

5. **Contrôler** : Cette dernière étape de la méthode DMAIC consiste à mettre en place un contrôle de la solution choisie en utilisant des indicateurs pertinents. L'objectif est d'assurer que les actions mises en œuvre demeurent durables sans entraîner de dégradation des performances. La procédure de contrôle dans la méthode DMAIC permet de rectifier les améliorations apportées si les résultats attendus ne sont pas atteints. À ce stade, les équipes opérationnelles sont responsables du contrôle et du suivi du processus ou du projet.

### 5. Les catégories d'indicateurs d'affrètement maritime :

- **Indicateurs opérationnels** : ces indicateurs permettent de mesurer l'efficacité des opérations d'affrètement tels que les délais d'attente des navires, le temps de chargement et de déchargement, et le taux d'utilisation des navires affrétés.
- **Indicateurs financiers** : Ils évaluent les coûts et les revenus liés à l'affrètement maritime, y compris les coûts d'affrètement, les frais portuaires, les assurances, les coûts de carburant, et les revenus provenant des contrats d'affrètement.
- **Indicateurs de sécurité** : Ils évaluent la sécurité des opérations maritimes, notamment les incidents de navigation, les accidents en mer, et la conformité aux normes de sécurité maritime.
- **Indicateurs environnementaux** : Ils examinent l'impact environnemental des opérations d'affrètement, y compris les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant, et les mesures de gestion environnementale adoptées par les affréteurs.
- **Indicateurs de qualité de service** : Ils mesurent la qualité du service fourni par les affréteurs, tels que la conformité aux délais de livraison, la gestion des réclamations, et la satisfaction des clients.

### **Section 03 : la stratégie d'optimisation de l'affrètement maritime**

Les compagnies maritimes doivent constamment chercher à optimiser leurs opérations d'affrètement pour rester compétitives dans un marché mondialisé où la concurrence est intense. L'équilibre entre l'offre de services de transport maritime et la demande des chargeurs est au cœur de cette démarche, nécessitant des ajustements continus dans la capacité de transport, les routes maritimes, les escales et les tarifs.

#### **1- Le choix du navire par l'affréteur :**

##### **1.1- Les critères techniques pour la sélection du navire :**

###### **1.1.1- La sélection du navire :**

La sélection des navires est un compromis, car le navire idéal n'existe pas.

Toutefois, le choix de celui-ci sera effectué selon des critères propres aux exigences techniques de la ligne, ainsi qu'aux possibilités économiques de l'exploitant. De façon non exhaustive, cette adaptation nécessite l'étude des paramètres suivants :

**Le loyer du navire :** Il est lié aux prévisions d'exploitation financière du navire. Appelé aussi "Taux d'affrètement", ce loyer est entre autres déterminé sur le marché international en fonction, d'une part de l'offre et la demande, résultant directement des volumes à transporter et des unités disponibles, et d'autre part Selon la taille, les capacités, la vitesse et la modernité du navire proposé. Proportionnellement plus il y a de volume à transporter et plus les loyers seront élevés du fait de la rareté de matériel naval disponible, et inversement.

###### **Les dimensions du navire :**

Longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air.

Elles sont conditionnées par les impératifs physiques des ports touchés : chenal d'accès, longueur des quais, hauteurs des portiques, etc...

**La vitesse du navire :** Elle est subordonnée au "Transit time" requis.

**Les appareils de manutention à bord :** Ils confèrent au navire l'autonomie ou la dépendance des services terre (sociétés de manutention, acconiers etc).

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

**L'ouvertures des cales :** La configuration des panneaux de cales détermine le nombre de "shiftings" aux escales. Cette caractéristique du navire est importante car les shiftings de conteneurs sont à la charge de l'exploitant.

**La capacité utile et maximale :** Elles sont déterminées par les impératifs commerciaux et logistiques de l'affréteur.

**Les paramètres de stabilité du navire :** Ils optimisent les remplissages du navire jusqu'à la capacité maximale tout en le maintenant dans une enveloppe de stabilité et donc de sécurité.

**Les consommations du navire :** Elles peuvent représenter jusqu'à 20% des charges de l'affréteur et dépendent de la puissance installée à bord. Elles dépendent principalement des places de soutage retenues par l'affréteur dans sa rotation et des prix négociés.

**Le Pavillon d'enregistrement et nationalité de l'équipage :** Le choix du Pavillon peut être un critère sélectif car certains pays refusent l'escale de navires dont le pays d'appartenance est en conflit avec le leur. Par exemple : la Grèce et la Turquie.

Ces critères à dominance technique sont donc à la base de toute étude d'affrètement, et l'adaptation d'un navire à sa ligne impose toujours une parfaite connaissance de la synergie navire/segment d'exploitation (Leg).

### 1.1.2- La nature de l'escale :

Les caractéristiques portuaires sont les conditions en amont régissant les choix de l'affréteur. Elles sont de différentes natures, et s'étendent de l'accès au port jusqu'à la logistique d'exploitation portuaire et les moyens de manutention proposés.

#### **Les accès portuaires :**

Les ports sont généralement accessibles par des chenaux d'accès, régulièrement dragués pour la plupart, et donc, parfois limitatifs en fonction des tirants d'eau.

L'optimisation de la taille d'un navire étant fonction des accessibilités, le choix de l'affréteur doit tenir compte de ce paramètre, sous peine parfois de limiter le chargement dans le(s) port(s) précédent(s) afin de limiter l'enfoncement du navire.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

### **L'ouverture portuaire :**

Un port est dit "ouvert" si le potentiel de manœuvrabilité des navires est respecté à l'intérieur de celui-ci. Le rayon d'évitage étant proportionnel à la longueur des navires, un port à ouverture restreinte est limitatif dans le choix du navire. Il faut tenir compte aussi du nombre de remorqueurs requis pour l'entrée et la sortie du port, l'accostage et l'appareillage.

### **Les marées :**

Les ports soumis aux régimes de marées à forte amplitude sont à considérer avec prudence car deux événements principaux sont à craindre :

- Le navire ne peut rentrer à cause de la marée basse, ce qui est préjudiciable au Transit-time,
- Le navire étant à quai, les opérations commerciales ne peuvent s'achever avant la marée basse. Le navire repose sur sa base et des contraintes de structure peuvent apparaître.

### **Les moyens de manutentions :**

C'est le paramètre essentiel qui conditionne le choix du navire "Gearless" ou "Fully geared". Si la majorité des ports s'équipent de portiques afin d'accélérer le processus de chargement/déchargement, certaines escales (ports méditerranéens du Moyen-Orient) n'ont toujours pas les moyens financiers d'investir dans ce moyen de manutention onéreux.

Le navire doit suppléer à cette carence et doit être équipé de grues de bord. Dans le cas contraire, la détermination du tirant d'air maximal du navire se fera en fonction des hauteurs de portiques sous lesquels le navire travaillera. Les mauvaises estimations sont rares, mais catastrophiques.

Quel que soit le type de navire exploité, mais surtout pour les porte-conteneurs où nous nous approchons de l'obligation de résultat demandé par les Chargeurs, les opérations commerciales restent le moment critique d'une rotation qui va déterminer soit une perte d'exploitation soit un bénéfice.

L'implication des Autorités Portuaires, de leurs autorités de tutelle, des manutentionnaires et des agences maritimes, reste indissociable du rendement global des processus opérationnels et commerciaux.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Ce sont les moyens de communications Bord/Terre, qui, lorsqu'un navire est correctement équipé, doivent permettre au port d'anticiper sur son arrivée, et par conséquent de prévoir les moyens de manutention adéquats (Synchronisation ETA/Pilote, remorqueurs, lamanage, Autorité Officielles portuaires, nombre de portiques mis à disposition, nombre de remorques, nombre d'équipes, approvisionnement, soutage, etc...).

### **1.2- Les critères économiques inhérents à une rotation :**

Parmi les différents critères économiques que l'affréteur doit prévoir et calculer, afin d'optimiser la rotation navire à affréter et de générer de bénéfices, on peut citer les plus importants :

#### **1.2.1- Le taux d'affrètement "Charter Rate" :**

Le budget d'une rotation est calculé sur la base de son seuil de rentabilité (Breakeven point), en dessous duquel la ligne est déficitaire.

Le paramètre le plus influant à considérer dans ce calcul est le Charter rate, qui représente le loyer journalier du navire, fonction du type de navire, de son âge, de sa capacité, de sa vitesse, de ses caractéristiques de manutention et d'ouverture des cales, et de sa rareté sur le marché de l'affrètement.

En fonction des prévisionnels d'exploitation réalisés avant le démarrage d'une nouvelle ligne, ce loyer est budgété, représentant jusqu'à 80% parfois des charges d'exploitation.

#### **1.2.2- Les frais de manutention :**

Les frais de manutention représentent des charges liées au chargement et déchargement des marchandises, ainsi qu'au déplacement des marchandises à bord (shiftings), qui permettront d'homogénéiser le profil du chargement pour les ports suivants. Ils dépendent essentiellement des termes des contrats de transport et sont définis selon des normes précises appelées Incoterms et selon les us et coutumes des ports.

#### **1.2.3- Les frais de port :**

Ils représentent les coûts inhérents au pilotage, au remorquage, au lamanage, à l'entretien des feux et balises, à l'évacuation des poubelles et des huiles usées du bord, à l'entretien général des quais, des grues etc...

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

Certains de ces frais sont fixés selon les jauges des navires, les autres sont forfaitaires, mais varient selon les ports touchés.

### **1.2.4- Les frais d'agence :**

Représentant les intérêts de l'exploitant, l'agence maritime est rétribuée selon un forfait d'escale (Tarif des honoraires calculés en fonction des tailles des navires et de la durée de l'escale), et au pourcentage sur les marchandises qu'elle apporte à l'affréteur ( ou Armateur). Cette rémunération variable selon les saisons, est comptabilisée et se répercute sur les charges d'exploitation du navire.

### **1.2.5- Le soutage :**

C'est une part importante des charges d'exploitation des navires et une étude précise des fluctuations de marché peut faire réaliser à l'affréteur des économies non négligeables sur le résultat global des rotations.

Néanmoins ces charges peuvent varier énormément et dépendent, des saisons, de la politique des prix du baril de pétrole décidés par l'OPEP (Organisation des Pays Exportateurs du Pétrole), et de l'offre et de la demande des produits.

Traditionnellement le prix des soutes augmente très fortement lorsque les États-Unis ou l'Europe subissent un hiver très rigoureux, ou selon la politique de l'ONU vis-à-vis des pays producteurs tel que l'Irak qui a été autorisée à exporter son pétrole contre des vivres et des médicaments etc.

La consommation estimée pour une rotation est calculée et connue avec précision (+/- 5 % par mois). A chaque début d'année on pourra déterminer un prix budget pour les soutes. Le volume des échanges commerciaux étant lui-même ajusté, l'exploitant peut estimer le taux de fret minimum requis pour être bénéficiaire sur sa ligne (Hors conférence).

La réalité est cependant plus compliquée, car les volumes sont aléatoires selon les saisons et les quais parfois encombrés, laissant bien souvent le navire au mouillage avant d'occuper son poste de travail.

Néanmoins, ces calculs sont réalisés par tout Armement en prévision de l'ouverture de ligne et avant tout affrètement de navire.

L'addition du taux d'affrètement (charter hire), le coût de combustible (bunker cost) et les frais de ports (port cost) constituent le budget de la rotation. La contribution des conteneurs

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

chargés doit être supérieure au budget, afin que l'exploitation de la rotation dégage des bénéfices.

### **2- La négociation du contrat d'affrètement :**

Conclure une charte-partie entre affréteurs et armateurs est une transaction pivot opérée par les courtiers d'affrètement.

En cas de besoin, l'affréteur se dirige vers le marché à travers un panel de courtiers maritimes désignés en envoyant une cotation simultanément à chaque courtier. Pareil pour le fréteur, afin de mettre son navire sur le marché, il doit passer par le courtier maritime.

Le courtier d'affrètement maritime est un intermédiaire de marché dont la place et le rôle sont peu connus au sein du transport maritime. Il conduit pourtant la négociation des clauses de la charte-partie, document indispensable pour l'affrètement maritime au voyage. Le courtier est à la fois le facilitateur, le négociateur et le traducteur de la charte-partie. Le temps particulier de la négociation offre une illustration intéressante du concept de transaction-pivot. Celle-ci marque le basculement de la sphère terrestre à la sphère maritime. Ce professionnel évolue au sein de logiques relationnelles complexes entre le fréteur qui dispose d'un navire et l'affréteur qui a une marchandise à transporter.<sup>51</sup>

Les opérations de courtage désignent traditionnellement l'activité d'externalisation d'une recherche d'informations grâce à la mobilisation d'un ou plusieurs intermédiaires, spécialisés dans le cadre d'opérations commerciales précises.

Le courtier est un entremetteur dont le rôle est de rapprocher les deux parties, les faire se rencontrer, tout en gardant une certaine indépendance vis-à-vis de chacune. Il existe des chaînes de courtages dans des domaines divers – marchandise, assurance, immobilier et affrètement. Les travaux d'Oliver Williamson (1985) ont montré qu'une relation de confiance, instaurée par la mise en œuvre de contrats de long terme avec des sous-traitants, avait des effets bénéfiques sur la dynamique des échanges, puisque ces contrats réduisaient le risque d'annulation de commande.

La relation transactionnelle entre affréteur et armateur peut laisser croire que la nature de la négociation ne pourrait être que conflictuelle ou distributive selon Walton et Kersie 1965, puisque le fréteur et l'affréteur chercheraient nécessairement à asseoir des préférences différentes en termes de coûts, de dates et/ou de temps de voyage, et à imposer à l'autre ses

<sup>51</sup> Christophe Chevalier, Dans Négociations 2018/2 (n° 30), Éditions De Boeck Supérieur, p.23

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

préférences. L'affréteur chercherait les « meilleures dates » et les « meilleurs lieux » possibles pour honorer son contrat de marchandise conclu antérieurement et dans lequel il s'est déjà engagé auprès d'un client à délivrer la marchandise à un point précis et une période précise.

L'armateur, de son côté, chercherait à obtenir la meilleure rotation possible de ses navires de façon à optimiser le rendement de sa flotte.

L'état actuel du commerce international peut être un atout indéniable pour renforcer la position dominante de l'une des deux parties. Actuellement, le rapport de force est plutôt en faveur des affréteurs au détriment des armateurs, en raison de la conjonction de deux phénomènes : une surcapacité de la flotte et un ralentissement de la croissance des volumes échangés par voie maritime. En théorie donc, les affréteurs ont, à leur disposition, une grande quantité de navires.

Le courtier d'affrètement maritime est cependant dès le début de la négociation au centre du jeu puisqu'il reçoit la demande de l'affréteur. Ce dernier formule une demande de recherche de navires contenant trois types d'informations cruciales :

- La nature du produit transporté. En effet, des réglementations strictes et plurielles encadrent l'acheminement et le transbordement de marchandises. Les denrées périssables doivent être conservées à l'abri de l'humidité, les produits chimiques à une certaine température protégés par des doubles coques, etc.
- Le port de départ et de destination, en vue d'avoir une idée globale de la distance à parcourir mais également des diverses taxes, propres à chaque port de commerce ;
- Les dates spécifiées dans le contrat de vente de marchandises pour que l'armateur puisse se positionner sur l'état de sa flotte à un moment précis du calendrier.

Pour répondre à cette demande, le courtier d'affrètement maritime mobilise ses propres ressources informationnelles. Il reçoit en effet quotidiennement, de la part des armateurs, des données sur le type de navires en circulation, et sur leurs positions. Charge à lui de collecter ces informations en vue de disposer d'une représentation spatiale de l'état de la flotte et des capacités de transport de marchandise qui s'offrent à lui dans un avenir proche. Le courtier peut alors affiner la demande qu'il formule auprès d'un ou de plusieurs armateurs.

C'est à ce moment précis que la transaction devient pivot et que l'on bascule d'une logique distributive à une logique conservative grâce à ce point de passage transactionnel – puisque

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

l'intention devient alors « par essence » coopérative. Nous retrouvons ici les deux caractéristiques qui permettent de qualifier ce moment de point de passage transactionnel. En premier lieu, c'est un point de passage « obligé » dans la mesure où les parties prenantes ont intériorisées la nécessité réciproque de parvenir à une convergence. En second lieu, l'acceptation mutuelle de ce préaccord engage les deux parties prenantes dans une forme d'engagement irréversible. Le courtier d'affrètement va alors recommander un transporteur auprès de l'affréteur et tenter de faire converger les points de vue vers un objectif commun : la contractualisation du transport de marchandises par la négociation définitive des clauses de la charte-partie.

Le courtier d'affrètement maritime n'est pas uniquement un « chasseur de prix » ; c'est aussi et surtout un conseiller pour l'affréteur, ce dernier n'ayant pas une connaissance du maritime aussi pointue que l'armateur. Le courtier est ainsi un facilitateur d'échanges venant corriger une asymétrie d'informations initiales.

Les armateurs répondent en donnant des indications plus ou moins précises des engagements, prix et conditions qu'ils sont en mesure de formuler au regard de l'état du marché actuel et des anticipations de celui-ci, si le transport a lieu dans plusieurs mois. C'est à partir de ce moment que débute le processus de négociation, c'est-à-dire le processus par lequel les agents recherchent un accord sur la poursuite de leur relation d'affaires, et qui prend la forme d'un engagement réciproque. Ces propositions de prix sont largement conditionnées à l'état du commerce international et notamment au prix du pétrole. Le courtier d'affrètement va alors recueillir l'ensemble des offres et les soumettre à l'affréteur. Ce dernier reprend ensuite contact avec le courtier d'affrètement et après discussion, adresse une proposition de contrat à un armateur.

Il y a donc, par la suite, un jeu d'échanges d'informations, principalement par téléphone et suivi de mails, pour établir définitivement le prix final de transport. Dans ce type de transaction, le courtier a une position particulière, en tant que simple intermédiaire, il n'est ni signataire, ni responsable, du moins sur le plan juridique de la poursuite de la relation d'affaires. Pourtant, il est au centre des interactions professionnelles entre l'affréteur et l'armateur. Les deux parties signent une charte-partie qui contient des éléments tels que la place de la cargaison dans le bateau, les lieux et dates de voyage, la place du chargement sur le navire, les dates de déchargement et leurs durées dans l'escale ainsi que le montant du fret.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

La charte-partie fait également mention de la rémunération perçue par le courtier d'affrètement maritime pour ses services ; il est payé à la commission de l'ordre de 1,5 à 2,5 % du fret négocié. Ce type de rémunération suggère la mise en place de relations de services particuliers dans lesquelles le courtier d'affrètement maritime doit, pour chaque voyage, offrir une qualité de conseil optimal pour conclure le contrat de transport. Tous ces éléments se négocient point par point. Des clauses de renégociation (souvent encadrées à + ou – 5 % du prix fixé) peuvent également figurer – par exemple en cas d'augmentation massive du prix du baril de pétrole. Une fois arrivé à un consensus, l'affréteur prend le temps de vérifier toutes les conditions et donne son feu vert.

L'engagement contractuel des deux parties marque la fin de la négociation ; cet engagement n'est pas nécessairement écrit immédiatement, un accord téléphonique ou un mail suffit pour faire office d'engagement réciproque. Par la suite, le courtier d'affrètement maritime fait parvenir la charte-partie signée par l'armateur à l'affréteur et inversement.

Une fois qu'on a négocié la charte-partie, mon rôle est de faire un récapitulatif de ce qui a été fait, l'affrètement est conclu, alors j'établis la charte-partie et je la fais signer aux deux parties. Ensuite mon rôle est de transmettre régulièrement à l'affréteur les notices – arrivée du navire dans la planche de chargement prévu – ou toute information qui lui serait nécessaire.<sup>52</sup>

### **3- Gestion efficace des opérations d'affrètement :**

- **Analyse des données historiques :** Il faut analyser les données d'expédition historiques pour identifier les tendances saisonnières, les volumes de fret typiques, les destinations fréquentes.
- **Communication proactive :** il faut maintenir une communication ouverte et régulière avec le courtier maritime qui est l'intermédiaire entre l'armateur et l'affréteur, les manutentionnaires, et les autres parties prenantes afin d'assurer une coordination fluide des opérations.
- **Suivi et traçabilité :** la mise en place des systèmes de suivi pour surveiller en temps réel l'état d'avancement de la cargaison, identifier les retards afin de prendre des mesures correctives pour respecter les délais.

<sup>52</sup> Christophe Chevalier, Dans Négociations 2018/2 (n° 30), Éditions De Boeck Supérieur, p28-31.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

- **Gestion des risques** : évaluation et atténuation des risques potentiels tels que les retards, les avaries de cargaison, les conditions météorologiques défavorables ou les incidents maritimes.

## Chapitre 02: L'optimisation de l'affrètement maritime

### **Conclusion :**

Nous avons montré dans ce chapitre que l'optimisation de l'affrètement maritime est essentielle pour améliorer l'efficacité opérationnelle, réduire les coûts et minimiser l'impact environnemental.

En mettant en œuvre des pratiques efficaces de planification, de gestion et de technologie, les compagnies maritimes peuvent réaliser des économies significatives et renforcer leur compétitivité sur le marché mondial du transport maritime.

**Chapitre 3 :**  
**L'optimisation de**  
**l'affrètement maritime**  
**au sein de la CNAN MED**

## **Chapitre 03 : L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED**

### **Introduction du chapitre :**

Les deux chapitres précédents ont fourni une analyse détaillée de la théorie du transport maritime en général, en mettant particulièrement l'accent sur l'affrètement. Ces connaissances préalables nous ont préparé à aborder notre étude de cas pratique qui s'articule autour de l'optimisation des indicateurs liés à l'affrètement maritime. Dans le cadre de cette étude, nous nous concentrons spécifiquement sur la société CNAN MED.

CNAN MED, en tant qu'acteur majeur du transport maritime, son but est d'optimiser sa performance dans ce secteur. Notre objectif est d'analyser ces indicateurs clés d'optimisation afin de savoir dans quelle mesure pourraient-ils améliorer la qualité de service logistique.

Cette étude sera effectuée par le biais d'entretiens semi directif menés avec différents directeurs au sein de la compagnie.

Ce présent chapitre sera divisé en trois sections. La première section est dédiée à la présentation de la compagnie CNAN MED spa, la deuxième section portera sur la méthodologie de recherche et la troisième comprendra l'analyse des résultats avec une synthèse et des recommandations.

## **Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil CNAN MED :**

### **1. Historique de la CNAN MED :**

La compagnie CNAN MED<sup>53</sup> est issue de la restructuration Du groupe CNAN. Elle a été créée le 02 janvier 2005 comme filiale de transport maritime de marchandises en lignes régulières en mer méditerranée en utilisant ses propres navires ou des navires affrétés.

A partir du 02/12/2006, suite à la résolution du conseil de participation de l'Etat (CPE) N006/71/16/09/2006 et suite à la mise à sa disposition par CNAN group des 02 navires rouliers TELEGHMA et TEBESSA, CNAN MED est devenue un armateur gérant. A partir de cette date, CNAN MED est devenue responsable de l'exploitation d'une flotte constituée de 2 navires rouliers.

En Juin 2008, CNAN MED (SPA) est une entreprise à capitaux mixtes entrant en partenariat avec la société Italienne DARIO PERIOLI à hauteur de 49%.

### **2. Présentation de la CNAN MED :**

La société prend la dénomination suivante : « CNAN MED spa ». Dans tous les actes et documents de la société destinée aux tiers, la dénomination devra toujours être précédée ou suivie de la mention « Société par actions » en lettre claires ou des initiales : « SPA » ainsi que de l'énonciation du capital social. Elle emploie, à cet effet, 108 marins et une quarantaine de personnes à terre.

Les bureaux de la direction générale de la compagnie sont situés à l'adresse suivante : 105 RUE DE TRIPOLI HUSSEIN DEY ALGER-ALGERIE. <sup>54</sup>

#### **2.1 Le capital social de la CNAN MED :**

Le capital social est fixé à la somme de cent vingt millions de dinars algérien (120.000.000.00DA). Il est divisé en cent vingt (120) actions d'une valeur d'un million de dinars algériens (1.000.000.00DA) chacune, portant les numéros de 01 à 120. Ces actions ont été régulièrement souscrites dans leur intégrité et libérées à hauteur de vingt-cinq pourcent (25) du capital souscrit, soit la somme de trente millions de dinars algériens (30.000.000.00DA), et attribuées à la société « spa CNAN GROUP ». Quant à la libération du surplus du capital social, soit la somme de quatre-vingt-dix millions de dinars algériens (90.000.000.00DA).

<sup>53</sup> <https://cnanmed.dz/> Consulté le 05/05/2024

<sup>54</sup> Ibid

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

Pour lequel l'actionnaire unique s'est engagé, il devra intervenir en une seule fois ou en plusieurs étapes dans un délai ne dépassant pas cinq ans à compter de l'immatriculation de la société, à la demande du conseil d'administration.

### **2.2 Le siège social de la CNAN MED :**

Le siège social de la compagnie est fixé à Alger : 74, BOULEVARD MOHEMED V, il pourra être transféré en tout autre endroit dans le territoire de la Wilaya d'Alger par la décision du conseil d'administration, et en tout autre lieu en dehors de la Wilaya d'Alger en vertu d'une délibération de l'assemblée générale ordinaire.

Son transfert en dehors du territoire algérien requiert l'accord des autorités algériennes compétentes et celui du pays où son transfert est envisagé. Des agences, succursales, bureaux et entrepôts pourront être créés en tous lieux par la décision du conseil d'administration qui pourra les transférer ou les supprimer.

### **2.3 Durée de vie de la CNAN MED :**

La durée de vie de la société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf (99) ans à compter de la date de son immatriculation au registre du commerce, sauf en cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévue dans ses statuts. Un an, au moins, avant la date d'expiration de la durée de la société, le conseil d'administration devra provoquer la réunion d'une assemblée générale extraordinaire des actionnaires à l'effet de décider si la société doit être prorogée. A défaut et après une mise en demeure de la société demeurée infructueuse, tout actionnaire pourra demander au président du tribunal du lieu du siège social, statuant sur requête, la désignation d'un mandataire de justice chargé de provoquer la réunion de l'assemblée générale en vue de prendre une décision.

### **2.4 L'organisation de la CNAN MED :**

La société dirigée par un président directeur général, est organisée comme suit :

➤ Cinq structures rattachées au président directeur général :

- Cellule audit de gestion.
- Designated Person Ashore (DPA).
- Contrôleur de gestion.
- Assistant DG
- Company security officer (C.S.O).

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

### ➤ Quatre directions centrales :

- Direction armement et technique.
- Direction exploitation.
- Direction finance et comptabilité.
- Direction administration générale et juridique.

### **3. La nature des activités de la CNAN MED**

CNAN MED est le représentant de l'armateur CNAN GROUPE en méditerranée. En tant que tel, il s'engage à assurer le bon déroulement des escales au port et à offrir le meilleur service aux clients La société a pour objet social :

- Le transport maritime des marchandises en méditerranée.
- Le courtage, transit et commission en douane.
- L'affrètement des navires.
- La gestion d'entrepôts portuaires et sous douanes.

D'une manière générale, toutes opérations légales, industrielles, commerciales ou financières, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social ou susceptibles d'en faciliter la réalisation, l'extension ou le développement.

#### **3.1- L'armement des navires :**

La compagnie veille à l'exécution des activités suivantes :

- La planification des départs.
- L'affectation des moyens humains et matériels pour le chargement et le déchargement des navires.
- L'organisation de l'arrivée du navire, de son accostage et de son séjour au port.
- L'organisation du déplacement des conteneurs vers les aires d'entreposage.

#### **3.2- Les activités des lignes régulières :**

L'activité des services réguliers de la CNAN MED est répartie en trois lignes principales :<sup>54</sup>

- La ligne Sud France dont le port principal est Marseille avec le port secondaire de Fos sur Mer.

<sup>54</sup> <https://cnanmed.dz/> Consulte le 05/05/2024

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- La ligne Italie dont le port principal est la Spezia avec le port secondaire de Salerne.
- La ligne Espagne dont le port principal est Barcelone avec les ports secondaires Castellon et Alicante.

La fréquence des départs est fixée par nature du service, à savoir :

- Ligne Sud France (Marseille) et Italie (la Spezia) :
  - Service RO/RO : décadaire
  - Service Conteneur : décadaire
- Ligne Espagne :
  - Service RO/RO : à la demande et/ou occasionnel
  - Service Conteneur : bimensuel (Barcelone) et mensuel (Castellon/Alicante).

### **3.3- Les activités de la CNAN MED en dehors des lignes régulières :**

CNAN MED assure des voyages de navires complets depuis plusieurs ports étrangers à destination des principaux ports commerciaux en Algérie, et en cabotage national des marchandises au moyen des navires de propriété et affrétés.

A ce titre, CNAN MED est principalement chargée de :

- L'exploitation en tramping et la gestion commerciale des navires propres ou affrétés.
- La participation à l'affrètement des navires.
- La participation à la désignation des prestataires de service, notamment dans le domaine de la consignation et de la manutention à l'étranger.
- La participation à l'étude et au suivi de la réalisation des investissements.
- Le contrôle de l'action des prestataires des services.
- La réalisation de toute action dont l'entreprise sera chargée et l'exercice de tout pouvoir que celle-ci déléguera.
- La participation à la négociation des contrats de transport et des conventions avec les opérateurs.
- La détermination des capacités de transport à mettre en œuvre et l'utilisation rationnelle de ces capacités.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

Tableau N°8 : Flotte de la compagnie CNAN MED

| Navire          | Type             | Année de construction | Equipement           | Port en lourd (T) | Capacité en conteneurs (EVP) | Cargaisons transportées              |
|-----------------|------------------|-----------------------|----------------------|-------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| M/V Gouraya     | General cargo    | 2010                  | 2 grues de 40 T      | 9822              | Plus de 631                  | Non conteneurisées et conteneurisées |
| M/V Titteri     | General cargo    | 2016                  | 2 grues de 250 T     | 11815             | 813                          | Non conteneurisées et conteneurisées |
| M/V Tamanrasset | Porte-conteneurs | 2017                  | 2 grues de 35 T/45 T | 23254             | 1752                         | Conteneurisées                       |
| M/V Djanet      | Porte-conteneurs | 2020                  | 2 grues de 45 T      | 22883.69          | 1534                         | Conteneurisées                       |
| M/V Cirta       | Porte-conteneurs | 2020                  | 2 grues de 45T       | 22883.69          | 1534                         | Conteneurisées                       |

Source : Service d'exploitation, CNAN MED

### **Section 2 : La méthodologie de recherche**

Afin de collecter des données fiables et pertinentes pour répondre à notre problématique, et afin de confirmer ou infirmer nos hypothèses, nous allons d'abord présenter l'objectif et l'approche de la recherche, puis une définition sur l'étude qualitative, et enfin la méthode de collecte et d'analyse des données.

#### **1. Objectif de la recherche :**

L'objectif principal de notre recherche est de comprendre et d'analyser l'impact des indicateurs d'optimisation de l'affrètement maritime sur la qualité de service logistique.

#### **2. L'approche de recherche :**

Dans le cadre de notre recherche, nous avons opté pour une étude qualitative dans le but d'obtenir une compréhension approfondie des phénomènes étudiés, plutôt que des données quantitatives. Cette étude s'inscrit dans un cadre descriptif et analytique afin de décrire les situations et d'analyser les comportements et perceptions de manière détaillée.

Notre collecte de données repose sur des entretiens individuels auprès des responsables de la compagnie CNAN MED. Cette approche sera argumentée par l'analyse de certains indicateurs d'optimisation. Afin d'évaluer l'efficacité et prouver nos résultats.

#### **3. Présentation de la méthode qualitative :**

Il s'agit d'une méthode de recherche plus descriptive et qui se concentre sur des interprétations, des expériences et leur signification. Son but est de comprendre ou d'expliquer un phénomène.

Notre étude se limite au fait d'étudier selon dans quelle mesure peut-on optimiser l'opération de l'affrètement maritime en analysant les indicateurs d'optimisation, ceci nécessite de se rapprocher des cadres dirigeants, ce qui nous offre un échantillon réduit, l'étude qualitative est donc la plus convenable à notre recherche.

Dans les études qualitatives, l'entretien est la technique la plus utilisée.

L'entretien est « un rapport oral, en tête à tête, entre deux personnes dont l'une transmet à l'autre des informations sur un sujet prédéterminé. Alors, l'entretien consiste à une séance de questionnement adressé à une personne ou à plusieurs personnes choisies fortuitement dans le

but de collecter les informations permettant de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de recherche ».<sup>55</sup>

Il existe trois types d'entretien :<sup>56</sup>

- **Entretien non directif** : le chercheur propose un thème centrale décomposé en quelques principaux sous-thèmes déterminés à l'avance. Ce type d'entretien est un peu plus structure et le degré de liberté y est un peu plus réduit.
- **Entretien semi directif** : l'interrogé aura à répondre le plus directement possible à des questions précises.
- **Entretien directif** : c'est la forme d'interview où le degré de liberté est le plus réduit, c'est presque un questionnaire que l'on fait passer oralement. Les questions sont souvent spécifiques et fermées, et nécessitent des réponses avec oui ou non.

#### 4. Méthode de collecte de données :

Concernant le recueil d'informations, nous avons opté pour un entretien semi directif individuel, avec l'analyse de certains indicateurs d'optimisation. Afin de bien cerner notre recherche.

Les indicateurs d'optimisation logistique permettent de mesurer l'évolution des processus logistiques et d'effectuer des actions d'améliorations continue. Nous avons constaté que cette approche est essentielle pour identifier les aspects à perfectionner et évaluer si les mesures d'amélioration ont réellement un impact notable.

##### 4.1 Construction du guide d'entretien :

Le présent guide d'entretien (voir annexe) propose un ensemble de questions permettant de répondre efficacement à notre problématique de recherche. Il porte essentiellement sur trois grands axes, chacun traitant une thématique particulière et comprenant une série de questions dont les réponses permettront de développer une suite d'idées cohérente, ce qui nous permettra en l'occurrence de répondre clairement à notre problématique qui est la suivante : **Dans quelle mesure les indicateurs d'optimisation de l'affrètement maritime pourraient-ils améliorer la qualité de service logistique ?**

<sup>55</sup> CHABANI (S) et OUACHERINE (H) : *Guide de la méthodologie de la recherche en sciences sociales*, 1<sup>ère</sup> édition Taleb impression, Tizi-Ouzou, 2013, p.72.

<sup>56</sup> Ibid, p.73-74

### **4.2 Présentation des intervenants de l'enquête :**

Afin d'obtenir des réponses précises à nos requêtes, nous avons eu des entretiens avec des membres du personnels de la compagnie, en particulier avec :

- Mme. Mouloua Akila, chargé d'affrètement et frètement ;
- Mr. Karaoui Djamel, chargé d'exploitation

Chacun des deux personnes interrogées possèdent de nombreuses années d'expérience au sein de la compagnie et présentent une parfaite maîtrise du domaine maritime.

### **Section 03 : Analyse et discussion des résultats**

#### **AXE 01 : généralités sur l'affrètement maritime**

✦ **Question 1 :** Pourquoi la CNAN Med procède à l'affrètement ?

**Réponse :** La Compagnie CNAN procède à l'affrètement suite à une insuffisance en capacité propre (navire en propriété), et ce afin d'assurer au mieux ces engagements envers ses clients.

**Analyse :** L'affrètement est une solution pour pallier le manque de capacité interne de la flotte de CNAN MED. Cette stratégie est courante dans l'industrie maritime afin de garantir la continuité des services malgré les contraintes de la capacité de la flotte disponible. Cela indique une dépendance sur des capacités externes pour maintenir la satisfaction des clients et les opérations.

✦ **Question 2 :** Quel type de navire affrêtez-vous ?

**Réponse :** Navire de type Porte-conteneurs, RORO, CONRO et Général cargo

**Analyse :** la diversité des types de navire affrétés montre une flexibilité et une capacité d'adaptation aux différents types de cargaisons et besoins des clients. Cependant, l'absence de transport de vracs liquides tels que les produits pétroliers et les produits chimiques qui sont des catalyseurs clés entre un marché et un autre, indique que CNAN MED ne couvre pas ce segment. Cela entraîne une perte de parts de marché.

✦ **Question 3 :** Quel types d'affrètement avez-vous gérer auparavant ?

**Réponse :** Affrètement au voyage, Part cargo, Time charter trip et à Temps

**Analyse :** la gestion de divers types d'affrètement montre une flexibilité et une adaptabilité remarquable aux différents demandes et conditions du marché. Ainsi, en proposant l'affrètement au voyage, le part cargo, les time charter trips et l'affrètement à temps, la compagnie peut répondre efficacement à une variété de besoins logistiques, optimiser l'utilisation de ses ressources et s'adapter rapidement aux changements de la demande et aux opportunités commerciales. Cette capacité à gérer une gamme étendue de contrats d'affrètement permet à CNAN MED de maintenir un service compétitif et réactif, tout en maximisant ses capacités opérationnelles et commerciales.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

### ✦ **Question 4 :** Quels sont vos principales destinations d'affrètement ?

**Réponse :** Notre compagnie desserve les ports de la méditerranée

**Analyse :** La desserte des ports de la Méditerranée par CNAN MED reflète un focus régional et une spécialisation géographique. Cette concentration sur une région spécifique permet à la compagnie de développer une connaissance approfondie des particularités et des dynamiques de la Méditerranée, telles que les conditions météorologiques locales, les régulations portuaires, les infrastructures, et les pratiques commerciales des différents ports. Tout cela permet une planification plus précise de chaque itinéraire, une réduction des délais d'attente et une gestion optimale des coûts d'affrètement. En outre, la spécialisation régionale sur le bassin méditerranéen permet à CNAN MED de créer des liens locaux solides, ce qui améliore la coordination et l'efficacité des opérations logistiques dans cette zone stratégique.

### ✦ **Question 5 :** Quel est l'objectif de la CNAN MED ?

**Réponse :** L'objectif de CNAN MED est de saisir les opportunités de transport de marchandise et faire appel à des affrètements de navire au voyage, en cas d'insuffisance en capacité propre, ceci afin de dégager des marges bénéficiaire.

**Analyse :** saisir les opportunités et générer des marges bénéficiaires montre une orientation vers la croissance et la rentabilité. Cette stratégie permet d'exploiter les fluctuations du marché et de répondre rapidement aux besoins des clients, augmentant ainsi la part de marché et la compétitivité. Cependant, cette approche comporte des risques. Une focalisation excessive sur les gains à court terme pourrait mener à des décisions risquées, négligeant les investissements à long terme et la durabilité. De plus, une priorité donnée à la rentabilité pourrait compromettre la qualité du service, affectant la fiabilité et la satisfaction client.

De ce fait, CNAN MED doit équilibrer cette stratégie avec une vision à long terme, une gestion prudente des risques, et un engagement envers la qualité du service pour assurer une croissance durable.

### ✦ **Question 6 :** Quel est le positionnement de la CNAN MED sur le marché ?

**Réponse :** Cnan Med est spécialisée dans le transport maritime de marchandises. Son expertise se concentre principalement sur le transport de conteneurs, de cargaison générale et

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

de produits en vrac. Cette spécialisation lui permet de répondre efficacement aux besoins spécifiques du client.

En tant qu'acteur majeur dans le transport maritime algérien, la compagnie CNAN MED occupe une place importante sur le marché, bien que les données spécifiques sur sa part de marché ne soient pas disponibles publiquement, l'entreprise est reconnue comme un acteur clé dans le secteur de transport maritime en Algérie.

CNAN MED travaille continuellement à moderniser sa flotte et à améliorer ses services pour rester compétitive.

**Analyse :** CNAN MED se démarque dans le domaine du transport maritime de marchandises par son expertise dans le transport de conteneurs, de cargaison générale et de produits en vrac. Sa position en tant qu'acteur majeur dans le transport maritime algérien, combinée à ses efforts continus de modernisation et d'amélioration de ses services, lui permet de répondre efficacement aux besoins spécifiques des clients et de maintenir une forte compétitivité sur le marché. Cette approche stratégique permet à CNAN MED de consolider sa position et d'exploiter les opportunités de croissance dans un secteur en constante évolution.

### **AXE 02 : processus et stratégie d'affrètement maritime**

✦ **Question 1 :** Comment décririez-vous le processus d'affrètement au voyage au sein de votre compagnie ?

**Réponse :** Le processus d'affrètement au voyage se définit par un simple contrat d'affrètement appelé charte partie, portant uniquement sur le parcours du navire, nous utilisons souvent ce type d'affrètement pour des opérations spot ou pour plusieurs voyages consécutifs, ou non consécutifs dans une période donnée. Il s'agit d'un engagement sur le transport ponctuel de marchandises d'un port à un autre port suivant conditions prévues dans le contrat.

#### **Procédure d'affrètement :**

La procédure applicable à l'affrètement de navire repose sur l'urgence des opportunités que peuvent présenter les opérations d'affrètement de navires pour l'entreprise contractante.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- A l'occasion de chaque opération, une demande de besoin doit émaner de la direction d'exploitation dans le but de disposer de capacité supplémentaire, cette dernière doit comporter le type de navire, les caractéristiques techniques, le volume des capacités à transporter, type d'affrètement " voyage ", la planche de présentation du navire, ou port de chargement/déchargement, cadence chargement et déchargement, résistance de la rampe du navire
- Lancement de la consultation du marché par tout moyen écrit approprié (cotation du navire ou lot à charger), via le panel courtiers habituels de CNAN MED en précisant la période demandée ou le voyage à accomplir, avec la planche de présentation du navire.
- Réception des offres armateurs par la structure affrètement, décrivant le niveau du marché.

A noter qu'aucune négociation n'est autorisée lors de la réception des offres

- Les offres reçues « travaillable » sont reprises sur un tableau comparatif.
- Procéder à la saisine de la commission d'affrètement, composé de :
  - Directeur exploitation
  - Directeur finance
  - Directeur technique
  - Chef de ligne
  - Négociateur (présentateur du dossier)

Cette commission a pour mission :

- D'examiner la demande d'affrètement introduite par la compagnie en application des orientations générales et des besoins en matière de politique d'affrètements de la compagnie.
- D'examiner et analyser les offres reçues via le panel de courtiers CNAN
- Se prononcer sur le choix du ou des navires retenus

### Remarque :

Pour des raisons commerciales d'urgence, l'affrètement au voyage d'un navire peut se faire dans les mêmes conditions que l'affrètement à temps sans passer par la commission à condition que la régularité de la présente soit faite ultérieurement.

### Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

Soumettre aux membres de la commission, la demande d'affrètement, note de présentation et tous autres documents transmis par les courtiers.

- Présélection après études des offres en collaboration avec les membres de la commission.
- Négociation des offres retenues.

#### Remarque :

Le choix d'un navire par l'affréteur se définit par les paramètres les plus importants à savoir :

- Taux d'affrètement
- La réputation de l'armateur sur le marché international de l'affrètement
- Position du navire / Lieu de livraison
- Les caractéristiques du navire et surtout la date de construction et consommation soutes dans le cas d'un affrètement à temps
- Restitution

Après avoir déterminé l'offre la moins disante, le négociateur transmet une contre-offre ferme avec mention A/E (Accept /Except) en réponse à l'offre armateur.

Cette offre ferme aura une validité limitée dans le temps.

À l'issue des négociations le contrat d'affrètement peut être conclu ou non. Soulignons cependant que dans ce métier, la parole donnée est une chose irréversible confirmée ultérieurement par des emails.

Une offre ferme se traduit en pratique par des emails sous la forme citée ci-dessous :

#### **Chtrts firm c. offer:**

**Re : MV TUNA I.**

**Charterers are pleased to firm counter offer bss a/e on the above-mentioned vessel for reply here w/i (within) Tuesday on dec 31st – noon flw:**

**Negotiation and eventual fixture to be kept fully private and confidential, not to be disclosed to any third party.**

**sub owners BOD approval to be lifted within 3 hours or 1day afmt**

sub chrtrs bod approval tbl within 2 hours or 1 day after fixing main terms.

MV TUNA 1 - description as below –

**Chrtrs' approval of TCD will be given latest together with their BOD approval.**

And

Owners confirm that cranes are in good working order.

For:

- account: CNAN MED SPA –Algeria

as described

- Large aft ramp is available with 60 tons SWL for entering to main garage.

Car deck and open deck can be also used for stowage of animals.

cargo of circus material incl livestock (dogs, cats, lions, tigers etc in cages) as per attached list

chtrs specify that there are

29 dogs

3 cats

3 tigers

2 lions

7 horses

3 ponies

3 donkeys

all vaccinations in order, all in cages, all supervised by accompanying personnel during the voyage

laycan 24th april 2017 (vsl presently in Zuara Libya - eta Catania 20th morning if she sails tonight

Catania/Algiers 1gsb be

60 ttl hrs satshex eiu load/frisat hex eiu disch

dem eur 5000/fd

frt eur 110.000 lpsm fios free da bends

payable 02 day after discharging less 2.5 pct addcom chabe

### Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

lsd owners acct/time - against bonus of eur 1500 payable to master via loadport agents

vsl to carry up to 7 accompanying people in cabin accommodation

gen 2.5 pct addcom to be retained on freight

owners to provide provisional loading/stowplan plan

subfurther dets/cnan cp proforma

END OF FIRM OFFER

Awaiting yours

Best regards

L'offre ferme comprend les termes principaux (main termes), constituant ainsi, une proposition pour une conclusion du contrat d'affrètement.

Dans ce cas l'armateur étudie l'offre reçue et rédige sa contre-offre avec mention Accept /Except, qu'il renvoie dans le temps imparti via le courtier.

Dans le cas sus la contre-offre est la suivante :

#### Owners firm offer

Thanks vm for Charterers firm offer which a/e for reply 16:00 hamburg

For:

- account: CNAN MED SPA –Algeria

48 ttl hrs satshex eiu load/frisat hex eiu disch

dem eur 8000/fd

firt eur 125.000 lpsm fios free da bends

payable bbb less 2.5 pct addcom

lsd owners acct/time - against bonus of eur 2000 payable to master via loadport agents

subfurther dets/cnan cp proporma

End

With best regards

A travers cette contre-offre, l'armateur a répondu sur les conditions des « main-terms » de l'affréteur qu'il ne peut accepter :

- Les cadences de chargement et déchargement

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- Le taux de fret
- Le taux du saisissage et dessaisissage (Lashing /unlashing)

Les autres conditions non contre offertes sont acceptées par les armateurs qui précise au début de son offre en accept /except.

Dans un premier temps, les négociations s'arrêteront sur les « main terms » cités ci-dessus.

Ces discussions sont plus ou moins rapides (en général 48 heures), pour arriver à un accord entre armateur et affréteur sur les différents « main terms ». Le rôle du courtier étant intermédiaire entre les deux parties est d'essayer de convaincre l'affréteur que l'armateur a proposé un taux d'affrètement intéressant compte tenu des disponibilités de navires adaptés dans les dates convenues et à l'endroit souhaité par les affréteurs.

A travers les offres et contre offres, les deux parties négocieront tous les termes principaux jusqu'à leurs acceptations par les deux parties.

Finalisation de la négociation de l'opération d'affrètement au voyage, levé des sujets "BOD".

### Remarque :

Sujet BOD : Board of director (sujet approbation par le conseil d'administration dans la pratique, accord du président compte tenu des engagements financiers important que représente une opération d'affrètements).

De ce fait, les «mainterms» sont fixes entre armateur et affréteurs via courtier, ce dernier rédigera un état récapitulatif des termes et conditions arrêtés et acceptés par les deux parties.

Par la suite, la deuxième phase des négociations est entamée. C'est une phase plus compliquée et parfois très longue qui consiste à négocier tous les termes contenus dans le proforma de la charte partie proposé par les affréteurs, il s'agit des « body clauses » et « clauses additionnelles» qui comportent la clause délai de paiement du lymsum (forfait), clause lashing & unlashing, clause owners' obligation, clause chrtrs' obligation, clause law & arbitrage, clause stevedores damage. Insurance clause, agency clause, demurrage clause, laytime clause.

Le contrat affrètement peut ne pas être conclu par les deux parties durant la deuxième phase des négociations sur n'importe quelle clause jugée défavorable ou préjudiciable.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

Après acceptation des clauses négociées, termes et conditions, le courtier établira le contrat de la charte partie en version finale et qui représente l'acte qui énonce les engagements des parties. C'est la preuve concrète d'un lien entre le fréteur / armateur et l'affréteur.

La concrétisation du contrat d'affrètement par une charte partie est considéré comme un recours dans le cas de litige pendant la durée du voyage.

La charte partie est établie en 3 exemplaires originaux :

Un exemplaire original pour le fréteur

Deux exemplaires originaux pour l'affréteur.

La structure affrètement informe le service exploitation de la fixture du navire.

La structure affrètement réclame auprès des armateurs les coordonnées du bord pour permettre au service exploitation de la compagnie de prendre attache avec le commandant du navire pour communiquer les Instructions commerciales.

Remise de la charte partie au service finance suivie de la facture armateur pour paiement du lump-sum « forfait » selon condition du contrat d'affrètement.

Paieement des surestaries aux armateurs dans le cas de dépassement du temps alloué prévu dans la charte partie.

**Analyse :** Après avoir examiné le processus d'affrètement de manière théorique, nous avons eu l'occasion d'observer une démarche concrète au sein de CNAN MED, ce qui nous a permis de procéder à une comparaison entre les deux approches.

### **Analyse du Processus d'Affrètement de la CNAN MED**

#### **Déclenchement du Processus**

- **Initiation** : Ce processus commence par une demande urgente de capacité supplémentaire de la part de la direction d'exploitation. Cette demande est souvent motivée par des opportunités commerciales pressantes, ce qui indique une approche réactive et adaptable aux conditions du marché.
- **Contenu de la demande** : La demande initiale doit inclure des informations détaillées telles que le type de navire, les caractéristiques techniques, le volume de la cargaison, les ports de chargement et de déchargement, et la résistance de la rampe du navire. Ces

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

informations précises permettent de cibler les navires qui répondent exactement aux besoins opérationnels, réduisant ainsi les risques de mauvaises correspondances.

### Consultation du Marché

- **Moyens de consultation** : La consultation du marché se fait par des moyens écrits tels que les courriels appropriés, utilisant principalement un panel de courtiers habituels. Cela garantit que les parties impliquées ont une compréhension claire et détaillée des besoins, augmentant les chances de trouver des navires adéquats rapidement.
- **Informations transmises** : Les informations communiquées comprennent la période demandée ou le voyage spécifique, ainsi qu'une présentation détaillée du navire. Cette transparence aide à attirer des offres précises et pertinentes.

### Réception et Analyse des Offres

- **Traitement des offres** : Les offres reçues sont listées sur un tableau comparatif. Cette méthode structurée permet une évaluation rapide et efficace des différentes propositions sans biais de négociation initiale.
- **Commission d'affrètement** : Une commission composée de divers directeurs et chefs de ligne examine les offres. Cette approche collaborative assure que toutes les perspectives sont considérées, ce qui peut mener à une décision plus équilibrée et informée.

### Négociation et Sélection

- **Critères de sélection** : Les principaux critères de sélection incluent le taux d'affrètement, la réputation de l'armateur, la position du navire, et les caractéristiques techniques du navire. Ces critères visent à garantir non seulement la rentabilité mais aussi la fiabilité et l'efficacité opérationnelle.
- **Contre-offre** : Une fois le navire sélectionné, une contre-offre ferme est transmise à l'armateur. La validité de cette contre-offre est limitée dans le temps, ce qui incite à des négociations rapides et efficaces.

### Finalisation et Contractualisation

- **Accord final** : Les "main terms" sont négociés et fixés. Ensuite, une phase de négociation plus approfondie sur les clauses additionnelles du contrat est entamée.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

Cette approche en deux étapes permet de sécuriser d'abord les aspects critiques avant de finaliser les détails.

- **Contrat** : Le courtier rédige le contrat final de la charte-partie, qui formalise les engagements des deux parties et sert de base légale en cas de litige.

### Gestion Post-Affrètement

- **Communication et gestion** : Une fois le contrat conclu, le service affrètement informe le service exploitation de la fixture du navire, et le service finance gère les paiements. Cette coordination interne assure une transition fluide de la phase de négociation à la phase opérationnelle.

### Analyse du Processus d'Affrètement Théorique

#### Déclenchement du Processus

- **Initiation** : Ce processus commence par la demande d'un client au service commercial, qui est ensuite vérifiée par le service d'exploitation. Cette approche est plus proactive, cherchant à anticiper et planifier les besoins futurs plutôt que de réagir aux opportunités immédiates.
- **Contenu de la demande** : La demande doit inclure des informations similaires au processus pratique, telles que le type de navire, les caractéristiques techniques, et le volume de cargaison. Cependant, elle est souvent moins pressée, permettant une planification plus stratégique.

#### Consultation du Marché

- **Moyens de consultation** : La direction d'affrètement sollicite un panel de courtiers avec une cotation précise. Cette approche permet une couverture plus large du marché, augmentant les chances de trouver des offres compétitives.
- **Informations transmises** : La consultation inclut les détails du voyage et la présentation du navire, similaire au processus pratique, mais souvent avec une plus grande flexibilité en termes de délai.

### Réception et Analyse des Offres

- **Traitement des offres** : Les offres sont reprises sur un tableau comparatif, et accompagnées de documents complémentaires soumis à une commission. Cette étape assure une évaluation détaillée et exhaustive des offres.
- **Commission d'affrètement** : La commission est similaire à celle du processus pratique, mais avec une structure d'examen plus formalisée. Cela permet une analyse approfondie et un processus décisionnel plus rigoureux.

### Négociation et Sélection

- **Critères de sélection** : Les critères sont identiques, mais le processus théorique peut inclure des étapes supplémentaires de vérification et validation pour s'assurer de la conformité aux standards de l'entreprise.
- **Contre-offre** : Après sélection, une contre-offre ferme est transmise à l'armateur. Le processus de négociation est formel et structuré, avec des échanges de contre-offres jusqu'à l'accord final.

### Finalisation et Contractualisation

- **Accord final** : Une fois les "main terms" acceptés, une deuxième phase de négociation sur les clauses additionnelles commence. Le courtier rédige ensuite un état récapitulatif des termes et conditions, formalisant l'accord.
- **Contrat** : Le contrat final est établi après des négociations détaillées, incluant toutes les clauses essentielles et additionnelles, et signé en plusieurs exemplaires pour les parties impliquées.

### Gestion Post-Affrètement

- **Communication et gestion** : Le service affrètement informe le service exploitation de la fixture du navire, et la direction d'exploitation gère les aspects opérationnels et financiers. Cette étape est bien détaillée, assurant une gestion complète et intégrée du processus.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

### Comparaison des Deux Processus d'Affrètement

#### Origine de la Demande

- **Pratique** : Réactive et basée sur des besoins urgents. Permet une flexibilité et une adaptabilité rapide.
- **Théorique** : Proactive et basée sur des demandes planifiées. Permet une anticipation et une planification stratégique.

#### Détails de la Demande

- **Pratique** : Informations très détaillées dès le départ pour cibler précisément les navires nécessaires.
- **Théorique** : Plus flexible, permettant des ajustements en fonction des disponibilités et des besoins futurs.

#### Consultation du Marché

- **Pratique** : Consultation rapide via courtiers habituels, favorisant des réponses rapides.
- **Théorique** : Consultation plus large via un panel de courtiers, augmentant les chances de trouver des offres compétitives.

#### Traitement des Offres

- **Pratique** : Processus structuré sans négociation initiale, avec une évaluation rapide.
- **Théorique** : Processus formalisé avec une évaluation détaillée et exhaustive.

#### Négociation

- **Pratique** : Négociation en deux étapes (main terms et clauses additionnelles), permettant de sécuriser d'abord les aspects critiques.
- **Théorique** : Négociation structurée et formelle, avec une validation systématique des termes principaux et secondaires.

#### Finalisation

- **Pratique** : Fixation des termes principaux suivie de la négociation des détails.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Théorique** : Fixation des main terms suivie de la négociation des clauses additionnelles, avec une documentation formalisée.

### Gestion Post-Affrètement

- **Pratique** : Coordination interne assurée par des communications claires entre les services.
- **Théorique** : Gestion complète et intégrée des aspects opérationnels et financiers, avec des étapes bien détaillées.

### Synthèse

Les deux processus d'affrètement maritime présentent des similarités dans leurs étapes clés mais diffèrent significativement dans leur approche et leur flexibilité. Le processus pratique est plus réactif et adaptable, permettant de répondre rapidement aux opportunités et besoins urgents. En revanche, le processus théorique est plus structuré et planifié, favorisant une anticipation des besoins et une gestion stratégique des ressources.

- ✦ **Question 2** : Quelle est votre stratégie d'affrètement ? Comment choisissez-vous vos partenaires ?

**Réponse** : Notre stratégie consiste à organiser et optimiser l'utilisation des navires pour le transport de marchandises. Cette stratégie inclut plusieurs aspects, allant de la sélection des navires et à la négociation des contrats selon le type d'affrètements qui comprend les termes tels que les tarifs, les durées, les responsabilités et les clauses spécifiques (délais, pénalités) et ce afin de garantir les conditions favorables.

- Evaluation des besoins en transport maritime y compris de marchandises, volume, les destinations et les fréquences de livraison.
- Gestion des risques associés aux opérations commerciales tels que les retards, les incidents et les fluctuations des prix de carburants, assurance.
- Planifier les itinéraires pour maximiser l'efficacité et minimiser les coûts en tenant compte des conditions météorologiques et restrictions portuaires.
- Suivi des performances des navires et ajuster les plans en fonctions des circonstances imprévues.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- Assurer que toutes les opérations respectent les réglementaires internationales et locales y compris les lois sur la sécurité maritime.

Le choix des partenaires pour une stratégie d'affrètement est crucial pour garantir le succès des opérations d'affrètement.

Nos principaux critères sont :

- Réputation et antécédents
- Expérience
- Capacités technique et logistique
- Conformité réglementaire
- Santé financière
- Tarification et conditions contractuelles
- Service clients et communication
- Gestion des risques

**Analyse :** La CNAN MED met en œuvre une stratégie d'affrètement complète qui vise à optimiser l'utilisation de ses navires pour le transport de marchandises. Cette stratégie comprend plusieurs éléments clés:

- **Évaluation des besoins en transport maritime :** La CNAN MED commence par évaluer les besoins en transport maritime de ses clients, en tenant compte du type de marchandises, du volume, des destinations et des fréquences de livraison.
- **Sélection des navires :** Sur la base des besoins évalués, la CNAN MED sélectionne les navires les plus adaptés en termes de capacité, de caractéristiques techniques et d'efficacité opérationnelle.
- **Négociation des contrats d'affrètement :** La CNAN MED négocie des contrats d'affrètement avec ses clients, définissant les termes tels que les tarifs, les durées, les responsabilités, les clauses spécifiques (délais, pénalités) et les conditions de paiement.
- **Gestion des risques :** La CNAN MED met en place des mesures pour gérer les risques associés aux opérations d'affrètement, tels que les retards, les incidents, les fluctuations des prix du carburant et les changements de réglementation.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Planification des itinéraires :** La CNAN MED planifie des itinéraires optimisés pour ses navires, en tenant compte des conditions météorologiques, des restrictions portuaires et des considérations d'efficacité énergétique.
- **Suivi des performances :** La CNAN MED surveille en permanence les performances de ses navires et ajuste ses plans en fonction des circonstances imprévues ou des changements de conditions.
- **Respect des réglementations :** La CNAN MED s'assure que toutes ses opérations d'affrètement respectent les réglementations internationales et locales en matière de sécurité maritime, de protection de l'environnement et de droits du travail.

### Choix des Partenaires :

Le choix des partenaires est un élément crucial de la stratégie d'affrètement de la CNAN MED.

La société sélectionne ses partenaires en fonction de plusieurs critères :

- **Réputation et antécédents :** La CNAN MED privilégie les partenaires ayant une solide réputation et des antécédents positifs dans le secteur du transport maritime.
- **Expérience :** La CNAN MED recherche des partenaires expérimentés dans le type d'opérations d'affrètement qu'elle souhaite réaliser.
- **Capacités techniques et logistiques :** La CNAN MED évalue les capacités techniques et logistiques de ses partenaires pour s'assurer qu'ils peuvent répondre à ses exigences.
- **Conformité réglementaire :** La CNAN MED s'assure que ses partenaires respectent toutes les réglementations applicables en matière de sécurité maritime, de protection de l'environnement et de droits du travail.
- **Santé financière :** La CNAN MED évalue la santé financière de ses partenaires pour s'assurer qu'ils sont des contreparties fiables.
- **Tarification et conditions contractuelles :** La CNAN MED compare les offres tarifaires et les conditions contractuelles de plusieurs partenaires avant de sélectionner le meilleur rapport qualité-prix.
- **Service clients et communication :** La CNAN MED privilégie les partenaires qui offrent un excellent service client et une communication efficace.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Gestion des risques :** La CNAN MED évalue la capacité de ses partenaires à gérer les risques liés aux opérations d'affrètement.

**Synthèse :** La CNAN MED met en œuvre une stratégie d'affrètement complète et rigoureuse qui vise à optimiser l'utilisation de ses navires, à minimiser les coûts et à maximiser la satisfaction de ses clients. Le choix des partenaires est un élément essentiel de cette stratégie, et la CNAN MED applique des critères de sélection stricts pour s'assurer que ses partenaires partagent ses valeurs et ses objectifs.

- ✦ **Question 3 :** Comment votre compagnie négocie-t-elle les contrats d'affrètement maritime avec les fréteurs ?

**Réponse :** la négociation commencera après avoir déterminé l'offre la moins disante, le négociateur transmet une contre-offre ferme avec mention A/E (Accept /Except) en réponse à l'offre armateur.

Cette offre ferme aura une validité limitée dans le temps.

A l'issue des négociations le contrat d'affrètement peut être conclu ou non. Soulignons cependant que dans ce métier, la parole donnée est une chose irréversible confirmée ultérieurement par des emails.

L'offre ferme comprend les termes principaux (main terms), constituant ainsi, une proposition pour une conclusion du contrat d'affrètement.

Dans ce cas l'armateur étudie l'offre reçue et rédige sa contre-offre avec mention Accept /Except, qu'il renvoie dans le temps imparti via le courtier.

A travers cette contre-offre, l'armateur a répondu sur les conditions des "main-terms" de l'affréteur qu'il ne peut accepter :

- Les cadences de chargement et déchargement
- Le taux de fret
- Le taux du saisissage et dessaisissage (Lashing /unlashing)

Les autres conditions non contre offertes sont acceptées par les armateurs qui précise au début de son offre en Accept /Except.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

Dans un premier temps, les négociations s'arrêteront sur les « main terms » cités ci-dessus.

Ces discussions sont plus ou moins rapides (en général 48 heures), pour arriver à un accord entre armateur et affréteur sur les différents « main terms »

A travers les offres et contre offres, les deux parties négocieront tous les termes principaux jusqu'à leurs acceptations par les deux parties.

Finalisation de la négociation de l'opération d'affrètement au voyage, levé des sujets "BOD".

De ce fait, les « main terms » sont fixes entre armateur et affréteurs via courtier, ce dernier rédigera un état récapitulatif des termes et conditions arrêtés et acceptés par les deux parties.

Par la suite, la deuxième phase des négociations est entamée. C'est une phase plus compliquée et parfois très longue qui consiste à négocier tous les termes contenus dans le proforma de la charte partie proposé par les affréteurs, il s'agit des « body clauses » et « clauses additionnelles » qui comportent la clause délai de paiement du lymsum (forfait), clause lashing & unlashing, clause owners' obligation, clause chrtrs' obligation, clause law & arbitrage, clause stevedores damage. Insurance clause, agency clause, demurrage clause, laytime clause.

Le contrat affrètement peut ne pas être conclu par les deux parties durant la deuxième phase des négociations sur n'importe quelle clause jugée défavorable ou préjudiciable.

**Analyse :** Le processus de négociation d'un contrat d'affrètement maritime est structuré en plusieurs étapes distinctes, chacune ayant son importance et ses spécificités.

### 1. Détermination de l'offre la moins disante

**Étape :** Identification de l'offre la plus avantageuse financièrement pour l'affréteur.

**Explication :** La sélection de l'offre la moins disante implique une évaluation comparative des propositions reçues, en tenant compte non seulement du coût, mais aussi des critères tels que la réputation de l'armateur, les caractéristiques du navire, et les conditions de livraison. Cette étape est essentielle pour établir une base solide pour les négociations, garantissant que l'affréteur commence les discussions avec une offre qui maximise les avantages financiers et opérationnels.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

Cette étape garantit que l'affréteur obtienne le meilleur rapport qualité-prix dès le début, facilitant ainsi des négociations plus efficaces et ciblées sur les détails clés plutôt que sur des ajustements majeurs de coût.

### 2. Transmission de la contre-offre ferme avec mention A/E (Accept/Except)

**Étape :** Envoi par le négociateur d'une contre-offre ferme à l'armateur, avec des termes acceptés et des exceptions.

**Explication :** La mention A/E (Accept/Except) permet à l'affréteur d'accepter certaines conditions de l'armateur tout en demandant des modifications sur d'autres. Cela structure les négociations en clarifiant les points d'accord et de désaccord, facilitant une discussion ciblée sur les aspects à négocier. La validité limitée dans le temps de cette offre met une pression sur l'armateur pour répondre rapidement, évitant des négociations prolongées.

Ce mécanisme de contre-offre avec A/E maintient la dynamique des négociations, en forçant les deux parties à se concentrer sur les termes cruciaux et à éviter les retards inutiles.

### 3. Étude de la contre-offre par l'armateur et réponse A/E

**Étape :** Révision de la contre-offre par l'armateur, qui répond également avec la mention A/E.

**Explication :** L'armateur évalue la contre-offre de l'affréteur, acceptant certains termes et rejetant d'autres. Cette interaction itérative permet de cerner précisément les points de divergence et d'accord. Les termes souvent discutés incluent les cadences de chargement et de déchargement, le taux de fret, et les frais de saisissage et dessaisissage (Lashing/unlashing). Cette phase de négociations itératives est cruciale pour affiner les termes principaux, assurant que les intérêts des deux parties sont pris en compte de manière équilibrée.

### 4. Négociations des termes principaux

**Étape :** Discussions pour arriver à un accord sur les termes principaux (main terms).

**Explication :** Les négociations sur les termes principaux doivent être rapides et efficaces, généralement en 48 heures, car ces termes constituent la base de l'accord. Les termes principaux incluent des éléments critiques comme les coûts et les délais, qui doivent être résolus avant de passer aux détails opérationnels.

Un accord rapide sur les termes principaux permet de fixer un cadre clair et mutuellement acceptable, facilitant les négociations sur les clauses détaillées par la suite.

### 5. Levée des sujets "BOD" (Board of Directors)

**Étape :** Obtention de l'approbation des conseils d'administration des deux parties.

**Explication :** L'approbation des sujets BOD est nécessaire pour valider l'accord sur les termes principaux. Cela assure que les décisions importantes sont validées par les parties prenantes appropriées, garantissant l'engagement institutionnel des deux parties.

Cette approbation institutionnelle renforce la légitimité et la solidité de l'accord, préparant le terrain pour des négociations détaillées et complexes sur les clauses restantes.

### 6. Rédaction du récapitulatif des termes et conditions

**Étape :** Rédaction d'un état récapitulatif des termes et conditions acceptés par les deux parties.

**Explication :** Le récapitulatif des termes (recap fixture) sert de document de référence officiel pour les termes négociés, évitant toute confusion future. Ce document clarifie les attentes et les obligations de chaque partie, assurant une compréhension commune des termes de l'affrètement.

La clarté et la transparence offertes par ce document sont essentielles pour éviter les malentendus et les litiges potentiels, facilitant ainsi des négociations ultérieures fluides.

### 7. Négociation des clauses de la charte partie (fixing)

**Étape :** Négociation des clauses du proforma de la charte partie.

**Explication :** La deuxième phase des négociations se concentre sur les détails opérationnels et juridiques (body clauses et clauses additionnelles). Ces clauses couvrent des aspects tels que le délai de paiement, les responsabilités, les dommages, et l'assurance. Les discussions peuvent être longues et complexes car elles doivent aborder tous les aspects pratiques et légaux de l'affrètement.

Cette phase détaillée est cruciale pour garantir que toutes les conditions de l'affrètement sont précisément définies et acceptées, réduisant ainsi les risques de conflits et de litiges durant l'exécution du contrat.

### 8. Conclusion ou échec du contrat

**Étape :** Conclusion du contrat ou échec des négociations.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

**Explication :** Si un accord est atteint sur toutes les clauses, le contrat est conclu. Sinon, les négociations peuvent échouer, et les parties devront chercher d'autres opportunités ou ajuster leurs attentes pour une nouvelle négociation. La capacité à conclure un accord dépend de la flexibilité et de la capacité de compromis des deux parties.

La conclusion ou l'échec du contrat marque la fin du processus de négociation. Un accord réussi repose sur une compréhension mutuelle et un compromis, tandis qu'un échec peut offrir des leçons précieuses pour de futures négociations.

### Synthèse

Le processus de négociation pour conclure un contrat d'affrètement maritime est un exercice complexe qui nécessite une compréhension approfondie des besoins et des contraintes des deux parties. Chaque étape est interconnectée, visant à établir un accord équilibré et mutuellement bénéfique. La méthode A/E structure les négociations de manière logique, assurant une progression claire et ciblée vers un accord final. La capacité des deux parties à communiquer efficacement, à faire des compromis et à obtenir les approbations nécessaires est essentielle pour la réussite du processus.

#### ✦ **Question 4 :** Quelles sont vos exigences en matière d'affrètement ?

**Réponse :** Nos exigences en matière d'affrètement varient en fonction de plusieurs facteurs, tels que le type de navire, type cargaison, rotations. Cependant, nous citerons les principales exigences :

- **Type et capacité du navire :** le navire doit être approprié pour le type de cargaison à transporter (conteneurs, vrac marchandise générales) et avoir la capacité nécessaire pour assurer le chargement de la marchandise.
- **État technique et certification :** le navire doit être en bon état technique, conforme aux normes internationales de sécurité et possède les certificats nécessaires.
- **Equipe qualité :** Le navire doit avoir un équipage qualifié et expérimenté avec les certifications requises.
- **Conformité réglementaire :** se conformer aux réglementations maritimes y compris les lois sur le commerce, les normes environnementales et les régulations de sécurité.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Assurance et sécurité** : le navire et la marchandise doivent être adéquatement assurés contre les risques de dommages / avarie ou de perte.
- **Délai** : le navire doit respecter les horaires convenus pour le chargement et le déchargement ainsi que pour le transit.
- **Fiabilité** : le navire doit être fiable en termes de performances opérationnelles pour minimiser les retards.

### Analyse :

- **Type et capacité du navire** : Le navire doit être adapté au type de cargaison à transporter (conteneurs, vrac, marchandises générales) et disposer de la capacité adéquate pour assurer le chargement complet de la marchandise.
- **État technique et certification** : Le navire doit être en bon état technique, conforme aux normes internationales de sécurité maritime et posséder tous les certificats nécessaires à la navigation et au transport de la cargaison.
- **Équipage qualifié** : Le navire doit avoir un équipage expérimenté et compétent, possédant les certifications requises pour assurer la sécurité de la navigation et la manutention de la cargaison.
- **Conformité réglementaire** : Le navire et l'armateur doivent respecter l'ensemble des réglementations maritimes applicables, y compris les lois sur le commerce international, les normes environnementales et les réglementations de sécurité maritime.
- **Assurance et sécurité** : Le navire et la cargaison doivent être assurés de manière adéquate contre les risques de dommages, d'avarie ou de perte pendant le transport.
- **Délai** : Le navire doit respecter les horaires convenus pour le chargement et le déchargement de la cargaison, ainsi que pour le transit entre les ports.
- **Fiabilité** : Le navire doit avoir un historique de performances opérationnelles fiables afin de minimiser les retards et les incidents pendant le transport.

**Synthèse** : Les exigences en matière d'affrètement de CNAN MED sont rigoureuses et couvrent divers aspects techniques, opérationnels et réglementaires. Ces exigences permettent à CNAN MED de maintenir des standards élevés de qualité et de sécurité, tout en assurant la satisfaction des clients. En se concentrant sur des critères tels que l'adéquation du navire, l'état technique, la qualification de l'équipage, la conformité réglementaire, l'assurance, le respect des délais et la fiabilité, CNAN MED assure une performance optimale, minimise les

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

risques et maximise la satisfaction client, consolidant ainsi sa position sur le marché du transport maritime.

✦ **Question 5 :** De qui se compose l'équipe de négociation ?

**Réponse :** D'un négociateur, qui exerce son activité en étroite collaboration avec le service opérationnel.

**Analyse :** un négociateur en collaboration avec le service opérationnel montre une approche collaborative et intégrée. Cette méthode permet d'unir les compétences stratégiques et opérationnelles pour optimiser les résultats de l'affrètement maritime.

✦ **Question 6 :** Quelles sont les principales clauses que vous négociez habituellement dans les contrats d'affrètement au voyage ?

**Réponse :** Clause modalité de paiement, clause laytime de chargement et déchargement, clause demurrage, clause Bill of loading « terme et conditions », cancelling clause, agency clause, clause stevedore damage, clause obligations armateur, clause obligation affréteurs, clause war risks

**Analyse :** Les clauses négociées (paiement, laytime, demurrage, etc.) couvrent un large éventail d'aspects opérationnels et financiers, ce qui reflète l'attention portée aux détails et aux protections contractuelles essentielles dans l'affrètement maritime.

### AXE 03 : l'optimisation de l'affrètement maritime

✦ **Question 1 :** Quels sont les principaux facteurs qui influencent le coût, le délai et la sécurité ?

**Réponse :** les principaux facteurs qui influencent le coût, le délai et la sécurité Sont :

- L'arrivée tardive du navire au port de chargement
- Disponibilité de la marchandise à la date indiquée dans le contrat.
- Cout d'immobilisation du navire dans les ports en attente de chargement et/ou déchargement.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- Frais de manutention dans les ports sont partie intégrante de la rentabilité du voyage aussi bien pour l'affréteur que le fréteur. (Le taux de fret ne peut être fixé qu'après que les parties à la convention ne soient entendues sur la prise en charge des frais de chargement et de déchargement de la cargaison).
- Congestion et consignation portuaire, les retards dues aux renforcements des contrôles dans les ports.
- Les retards subis par le navire (avant ou cours des opérations commerciales), ces retards peuvent prévenir des problèmes techniques du navire (pompes, panneaux en dysfonctionnement, engins de levage, grève de l'équipage etc.)
- Paiement tardif du Fret.
- Avarie moteur navire ou dommages subie à la marchandise.
- Détention navire

**Analyse :** Les facteurs d'influence représentent les indicateurs d'optimisation.

### **Les indicateurs d'optimisation opérationnels :**

- Délai de livraison du navire (arrive tardive au port de chargement) : Cet indicateur mesure le temps qu'il faut au navire pour arriver au port de chargement ou de déchargement. Des retards peuvent entraîner des coûts d'immobilisation importants et perturber la chaîne logistique.
- Délai d'attente du navire (pour l'accostage) : Cet indicateur d'optimisation mesure le temps que le navire passe à attendre avant d'accoster ou de décharger sa cargaison. Les retards peuvent être causés par la congestion portuaire, les conditions météorologiques ou d'autres facteurs.
- Délai de paiement (respect des échéances) : Cet indicateur mesure le temps qu'il faut à l'affréteur pour payer le fret au transporteur. Des retards de paiement peuvent entraîner des problèmes de trésorerie pour le transporteur et affecter sa capacité à financer ses opérations.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Coût d'immobilisation du navire :** Cet indicateur mesure les coûts engendrés par l'immobilisation du navire dans un port, tels que les frais de port, d'équipage et d'assurance.

### **Les indicateurs portuaires :**

- **Frais de manutention :** Cet indicateur mesure les frais facturés par les ports pour le chargement et le déchargement de la cargaison. Ces frais peuvent varier en fonction du type de cargaison, du volume manipulé et des conditions de travail.
- **Congestion et consignation portuaire :** Cet indicateur mesure le niveau de congestion dans les ports et le temps d'attente moyen pour les navires avant d'accoster ou de décharger. La congestion peut entraîner des retards importants et des coûts supplémentaires.

### **Les indicateurs techniques :**

- **Problèmes techniques :** Cet indicateur mesure la fréquence des problèmes techniques rencontrés par le navire, tels que des pannes de moteur, des problèmes électriques ou des défaillances des systèmes de navigation. Ces problèmes peuvent entraîner des retards et des coûts de réparation importants.
- **Avarie moteur :** Cet indicateur d'optimisation mesure la fréquence des avaries moteur, qui peuvent immobiliser le navire et entraîner des retards importants et des coûts de réparation élevés.

### **Les indicateurs financiers :**

- **Paiement tardif du fret :** Cet indicateur mesure le pourcentage de paiements de fret reçus en retard. Des retards de paiement peuvent avoir un impact négatif sur la trésorerie du transporteur et sa rentabilité.
- **Détention navire :** Cet indicateur mesure le nombre de jours pendant lesquels le navire est détenu par les autorités portuaires ou maritimes pour des raisons de sécurité ou d'autres motifs. La détention du navire peut entraîner des coûts importants et des retards importants.

**Synthèse :** Une compréhension approfondie de ces facteurs montre une capacité à anticiper et à gérer les défis opérationnels, ce qui est crucial pour la rentabilité et la satisfaction des clients. En optimisant les indicateurs opérationnels, portuaires, techniques et financiers, CNAN MED

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

peut améliorer son efficacité globale, réduire les coûts et renforcer sa position sur le marché du transport maritime.

✦ **Question 2 :** Comment classez-vous les facteurs d'optimisation ?

**Réponse :** les facteurs d'optimisation sont classés comme suit :

1. Le lot à charger, volume / nature de la marchandise.
2. Caractéristique du navire, capacité répondant au besoin du client.
3. Navire en bonne état de navigabilité.
4. Le taux de fret qui dépend du niveau du marché et qui représente un élément les plus importants de la négociation d'affrètement au voyage.
5. Facteur temps (le délai) qui représente une importance capitale dans ce type d'affrètement à savoir la date de mise à disposition du navire au port de chargement, le respect des délais alloués pour les opérations de chargement et de déchargement de la marchandise, sous réserve de pénalités (surestarie).
6. Ponctualité dans le règlement du fret.
7. L'assurance de transport de marchandises, ceci permet de limiter les risques si des dommages sont infligés aux biens durant leur acheminement.

**Analyse :** On peut en déduire que le volume de la cargaison, les caractéristiques du navire, ainsi que son état, sont les facteurs d'optimisation les plus cruciaux.

1. **Le lot à charger, volume / nature de la marchandise :** La nature et le volume des marchandises influencent directement le choix du navire. Par exemple, les cargaisons en vrac nécessitent des vraquiers, tandis que les conteneurs nécessitent des porte-conteneurs. La bonne adéquation entre le type de navire et la cargaison optimise l'utilisation de l'espace et minimise les risques de dommages, ce qui peut réduire les coûts opérationnels et améliorer l'efficacité.
2. **Caractéristique du navire, capacité répondant au besoin du client :** La capacité du navire doit correspondre précisément aux besoins de l'affréteur. Utiliser un navire avec une capacité inappropriée peut entraîner des coûts inutiles (espace non utilisé) ou des inefficacités opérationnelles (insuffisance de capacité). Cette correspondance améliore l'efficacité de l'affrètement et permet une meilleure gestion des ressources.

3. **Navire en bon état de navigabilité** : Un navire bien entretenu et conforme aux normes internationales de sécurité permet de minimiser les interruptions opérationnelles et les coûts imprévus liés aux réparations, réduit les risques de pannes, de retards et d'accidents, ce qui améliore la fiabilité et la sécurité des opérations. Les coûts de maintenance et de réparation peuvent également être réduits.
4. **Le taux de fret** : Le taux de fret est fortement influencé par les conditions du marché, y compris la demande et l'offre de capacité de transport maritime. Négocier un taux de fret compétitif est crucial pour optimiser les coûts. Les affréteurs doivent surveiller attentivement les tendances du marché et être prêts à négocier pour obtenir les meilleurs tarifs possibles, ce qui peut représenter des économies significatives sur le budget de transport.
5. **Facteur temps (le délai)** : Le respect des délais de mise à disposition du navire et des opérations de chargement/déchargement est essentiel pour éviter les pénalités de surestarie. Les retards peuvent non seulement entraîner des coûts supplémentaires, mais aussi perturber la chaîne d'approvisionnement. La gestion efficace du temps dans les opérations d'affrètement améliore la satisfaction client et la fluidité des processus logistiques.
6. **Ponctualité dans le règlement du fret** : La ponctualité des paiements est cruciale pour maintenir de bonnes relations avec les armateurs et les courtiers. Des paiements ponctuels renforcent la réputation et la fiabilité de l'affréteur, facilitant ainsi les négociations futures et assurant une collaboration continue et fructueuse.
7. **L'assurance de transport de marchandises** : Avoir une assurance adéquate pour le transport des marchandises limite les risques financiers en cas de dommages ou de perte. Cela offre une tranquillité d'esprit aux clients, augmentant leur confiance dans le service fourni et leur fidélité. Une couverture d'assurance bien choisie peut également protéger l'entreprise contre les pertes importantes, garantissant ainsi sa stabilité financière.

**Synthèse** : L'optimisation du processus d'affrètement maritime est une entreprise complexe qui nécessite une attention méticuleuse aux détails et une compréhension profonde des interactions entre divers facteurs. Le volume et la nature de la marchandise dictent les caractéristiques et la capacité du navire, influençant directement l'efficacité et les coûts. La navigabilité du navire assure la sécurité et la continuité des opérations, ce qui est essentiel pour maintenir la confiance des clients et éviter des interruptions coûteuses. Le taux de fret,

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

dicté par le marché, nécessite une surveillance constante et des compétences de négociation pour rester compétitif. Le respect des délais et la ponctualité des paiements sont essentiels pour éviter des coûts supplémentaires et maintenir de bonnes relations commerciales. Enfin, l'assurance de transport est une mesure cruciale pour gérer les risques et assurer la protection financière. En gérant efficacement ces facteurs, une entreprise peut non seulement optimiser ses opérations d'affrètement maritime, mais aussi renforcer sa position sur le marché en tant que partenaire fiable et efficace.

✦ **Question 3 :** Quels sont les plus difficiles situations rencontrées par la CNAN MED ?

**Réponse :** Les plus difficiles situations rencontrées par la CNAN sont :

- Collision navire
- Dommages causés aux navires lors des opérations commerciales par les manutentionnaires
- Avarie conteneurs (marchandises)
- Risque de retard dû au changement de flag du navire.
- Expiration des certificats du navire en cours d'exploitation.
- Problème de stabilité du navire en raison du mauvais plan de chargement

**Analyse :**

- **Collision navire :** Les collisions entre navires constituent l'un des incidents les plus graves auxquels la CNAN MED peut faire face. Elles peuvent entraîner des dommages matériels importants, des blessures ou des décès, et des perturbations majeures des opérations maritimes.
- **Dommages causés aux navires lors des opérations commerciales par les manutentionnaires :** Les manutentionnaires sont responsables du chargement et du déchargement des marchandises sur les navires. Une mauvaise manipulation peut causer des dommages importants aux navires, ce qui peut entraîner des coûts de réparation élevés et des retards.

### Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Avarie conteneurs (marchandises) :** Les avaries aux conteneurs peuvent être causées par divers facteurs, tels que des conditions météorologiques défavorables, une manutention inappropriée ou des accidents. Ces avaries peuvent entraîner des dommages aux marchandises et des pertes financières pour la CNAN MED.
- **Risque de retard dû au changement de flag du navire :** Le changement de pavillon d'un navire peut entraîner des retards dans les opérations maritimes en raison des procédures administratives et des inspections requises.
- **Expiration des certificats du navire en cours d'exploitation :** Les navires doivent respecter des normes de sécurité strictes et disposer de certificats valides pour naviguer. L'expiration d'un certificat peut immobiliser un navire, ce qui entraîne des pertes de revenus et des perturbations des opérations.
- **Problème de stabilité du navire en raison du mauvais plan de chargement :** Un mauvais plan de chargement peut affecter la stabilité du navire et le rendre dangereux pour la navigation. Cela peut entraîner des retards, des coûts supplémentaires et des risques pour la sécurité.

**Synthèse :** Les situations difficiles incluent des collisions, des dommages, des retards dus à des changements de pavillon, des expirations de certificats, et des problèmes de stabilité, indiquant des défis variés et complexes. Ces situations difficiles ont des répercussions importantes sur plusieurs aspects des opérations maritimes et peuvent entraîner des conséquences graves et coûteuses. Elles peuvent compromettre la sécurité des navires, causer des dommages matériels et des pertes de marchandises, entraîner des retards dans les voyages prévus et des litiges juridiques entre les parties impliquées. De plus, ces incidents peuvent également avoir un impact sur la réputation des armateurs et des transporteurs, ainsi que sur la confiance des clients dans leurs services. En résumé, la gestion efficace de ces situations difficiles est essentielle pour assurer la sûreté, la sécurité et la rentabilité des opérations maritimes.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- ✦ **Question 4 :** Comment procédez-vous lors des situations d'urgence et les crises, telles que les incidents en mer ou les retards imprévus ?

### Réponse :

- Mise en place de la cellule de crise par le DPA
- Déclaration du sinistre auprès de l'assureur et le Club
- Désignation d'un expert
- Suivi et assistance de l'agent de toutes les opérations liées à l'incident

### Analyse :

- **La mise en place de la cellule de crise par le DPA :** en cas d'urgence ou de crise, le DPA, déclenche la cellule de crise. La cellule est composée d'experts de différents départements et son but est de gérer l'incident de manière coordonnée et efficace.
- **La déclaration du sinistre auprès de l'assureur et le Club :** l'agent doit déclarer le sinistre auprès de notre et de son assurance Club d'assurance mutuelle dès que possible, une fois déclaré, cela activera la couverture d'assurance et nous offrira l'assistance requise.
- **Désignation d'un expert :** un expert peut être désigné pour évaluer la situation et donner des conseils techniques. L'expert peut également être chargé d'enquêter sur la question pour qu'il puisse donner une analyse sur la situation.
- **Suivi et assistance de l'agent de toutes les opérations liées à l'incident :** l'agent doit suivre l'évolutivité de l'incident et surveiller tous les acteurs. Il/elle est égale aux parties prenantes affectées par l'erreur à titre d'exemple passager, équipage, et autorités concernées.

**Synthèse :** La procédure décrite met en évidence une approche structurée et organisée pour gérer les situations d'urgence et les crises. La mise en place d'une cellule de crise, la déclaration du sinistre auprès des assureurs, la désignation d'un expert et le suivi de l'agent garantissent une réponse efficace et coordonnée aux incidents.

- ✦ **Question 5 :** Comment optimisez-vous l'affrètement ?

**Réponse :** En négociant au mieux le taux de fret qui représente un élément les plus importants de la négociation d'affrètement au voyage, et autre condition tel que le respect des délais

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

prévues dans le contrat de la charte partie et ce afin d'éviter tout éventuel retard dans les opérations de chargement et déchargement, afin de préserver les intérêts de la compagnie et présenter un meilleur service au client.

**Analyse :** L'optimisation se fait par la négociation des taux de fret et le respect des délais, ce qui montre une concentration sur la réduction des coûts et l'amélioration de l'efficacité.

Par contre, L'observation de la CNAN MED révèle une orientation davantage axée sur la rationalité plutôt que sur une approche marché managériale. Cette distinction suggère que la compagnie semble prioriser une prise de décision fondée sur des critères de rationalité économique et opérationnelle plutôt que sur une analyse stratégique du marché et de la concurrence.

Cette approche rationaliste se traduit par une gestion des opérations qui vise principalement à optimiser les ressources disponibles, à minimiser les coûts et à maximiser l'efficacité opérationnelle. Plutôt que de s'adapter dynamiquement aux fluctuations du marché et aux besoins changeants des clients, la CNAN MED semble privilégier une approche plus statique et prédictive, basée sur des modèles et des normes établis.

Cependant, bien que l'approche rationaliste puisse offrir une certaine stabilité et prévisibilité dans la gestion des opérations, elle pourrait également limiter la capacité de la CNAN MED à s'adapter efficacement aux changements du marché et à saisir de nouvelles opportunités de croissance.

### ✦ **Question 6 :** Quel est l'impact des délais sur les coûts ?

**Réponse :** Le critère de délais est fondamental et a bien entendu un impact sur le coût, une clause de temps favorable à l'affréteur est sans doute celle qui lui évite la naissance des surestaries et autres charges.

**Analyse :** les délais alloués pour les opérations de chargement et de déchargement de la marchandise sont fixés par la charte-partie, par conséquence, sont soumises aux obligations de l'affréteur qui doit les respecter.

Un armateur qui frète son navire au voyage a tout intérêt à ce que les opérations de chargement et de déchargement durent le moins longtemps que possible, pour que le navire

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

soit libéré le plus tôt, pour entreprendre un nouveau voyage qui donnera lieu à une autre rémunération.

Quand on sait que le coût quotidien du navire le plus ordinaire se chiffre à plusieurs milliers de dollars, on peut comprendre aisément l'importance du temps dans ce domaine. C'est la raison pour laquelle les chartes parties mettent à la disposition des affréteurs des délais de chargement et de déchargement appelés (STARIES) ou (jour de planche).

Si l'affréteur dépasse le temps qui lui est octroyé, le fréteur lui accordera un délai supplémentaire qui donnera lieu au paiement d'une certaine somme par heure ou jour appelée (SURESTARIES).

Après l'expiration de ce second délai, le temps utilisé pour libérer le navire entraînera pour l'affréteur le paiement d'une somme supplémentaire plus élevée appelée les (CONTRE-SURESTARIES).

A l'inverse, si l'affréteur gagne du temps au chargement ou au déchargement, il aura droit à une prime de célérité ou (DESPATH MONEY).

✦ **Question 7 :** Quels sont les moyens et les outils adoptés pour optimiser cette opération?

**Réponse :** Rapport du marché portant des fixtures récentes, type navire souhaité et position

**Analyse :** Bien que l'utilisation de rapports de marché portant sur des fixtures récentes et la spécification du type de navire désiré ainsi que sa position soient des éléments pertinents, l'absence de la digitalisation pourrait entraver la performance opérationnelle, la réactivité aux changements du marché et la capacité à rester compétitif dans un secteur dynamique et en évolution constante.

**Recommandation :**

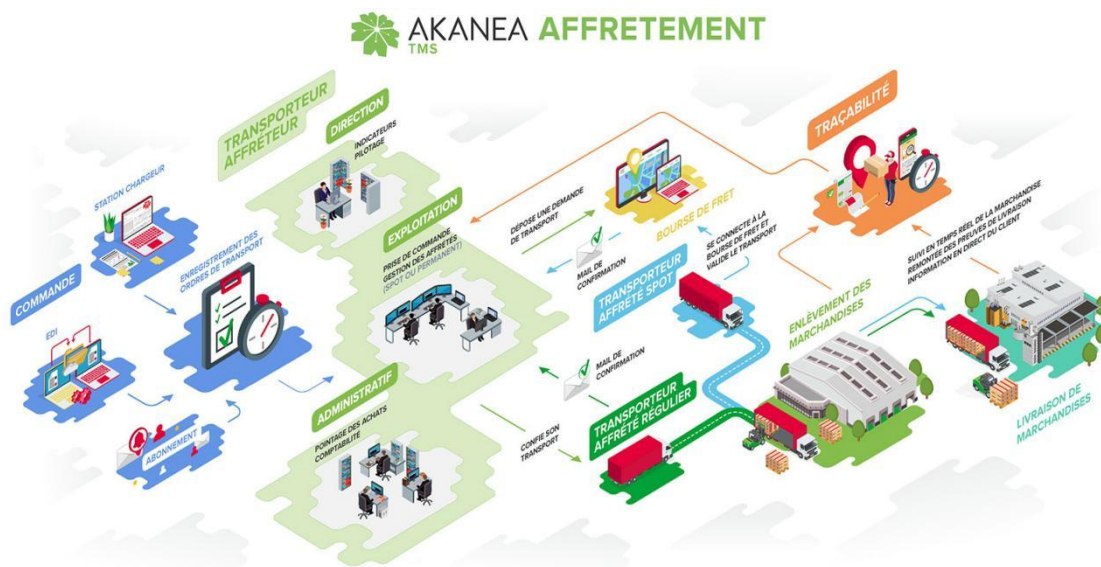
❖ **Mise en Place d'un Système de Gestion des Cargaisons Avancé**

➤ **Technologie et outils :** Investir dans des systèmes de gestion des cargaisons: Cargo Management System (CMS) et Transport Management system (TMS) qui utilisent des technologies de pointe comme et l'analyse des données pour optimiser le chargement, le déchargement .

**CMS** : Optimiser la gestion des cargaisons individuelles, assurer la traçabilité et la conformité. Utilisé dans le suivi des cargaisons depuis leur point d'origine jusqu'à leur destination finale. La gestion des documents relatifs au transport, comme les connaissements, les déclarations de douane, les factures et les manifestes de cargaison. Il permet aux utilisateurs de suivre en temps réel l'emplacement et le statut des cargaisons, l'optimisation de l'utilisation des conteneurs et gestion des retours et assurer que les cargaisons respectent les réglementations locales et internationales.

**TMS** : Optimiser l'ensemble des opérations de transport pour réduire les coûts, améliorer l'efficacité et garantir la ponctualité des livraisons. Il est utilisé pour l'Optimisation des itinéraires pour minimiser les coûts et les temps de transit. Le suivi des expéditions en temps réel à travers différents modes de transport. La gestion et optimisation des coûts de transport et la génération de rapports et d'analyses pour améliorer les performances et l'efficacité des opérations de transport

FIGURE N°4: Fonctionnement du TMS Affrètement



Source : [PDF Affrètement au voyage, affrètement à temps - France PDF Télécharger Download \(pdfprof.com\)](#)

### ❖ Amélioration des délais et Respect des Engagements

- **Planification précise** : Utiliser des logiciels de planification avancée pour optimiser les horaires de chargement et de déchargement et minimiser les temps d'attente.

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Coordination avec les ports** : Améliorer la coordination avec les autorités portuaires et les autres parties prenantes pour garantir le respect des délais.
- ❖ **Adoption de Technologies Vertes et Durables**
  - **Navires éco-responsables** : Investir dans des navires économes en énergie et respectueux de l'environnement, qui réduisent les émissions de CO2. Cela peut aussi inclure l'utilisation de carburants alternatifs comme le GNL (gaz naturel liquéfié).
- ❖ **Partenariats pour la durabilité** : Établir des partenariats avec des fournisseurs et clients engagés dans des pratiques durables, ce qui peut également attirer de nouveaux clients soucieux de l'environnement.
- ❖ **Mise en Œuvre de Solutions de Digitalisation Avancées**
  - **Plateformes digitales intégrées** : Créer ou adopter une plateforme digitale intégrée qui centralise toutes les opérations d'affrètement, de gestion de cargaison et de communication entre les parties prenantes.
  - **Blockchain pour la transparence** : Utiliser la technologie blockchain pour garantir la transparence et la sécurité des transactions et des contrats d'affrètement.
- ❖ **Collaboration et Synergies avec les Acteurs de la Chaîne Logistique**
  - **Alliances stratégiques** : Former des alliances stratégiques avec d'autres compagnies maritimes, entreprises de transport terrestre, et plateformes logistiques pour créer des synergies et améliorer l'efficacité.
- ❖ **Optimisation des Processus Opérationnels**
  - **Méthodes lean** : Appliquer des méthodes de gestion lean pour identifier et éliminer les inefficacités dans les processus d'affrètement et de gestion de cargaison.
- ❖ **Amélioration de la Communication et de la Réactivité**
  - **Portail client en ligne** : Développer un portail en ligne dédié aux clients où ils peuvent suivre leurs cargaisons en temps réel, obtenir des mises à jour instantanées, et gérer leurs documents. Ou s'investir dans le logiciel

## Chapitre 03: L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED

- **Système de feedback** : Mettre en place un système de feedback client pour recueillir des suggestions et des plaintes, permettant ainsi une amélioration continue des services.
- **Customer Relationship Management (CRM) avancé** : Utiliser des outils de gestion de la relation client (CRM) avancés pour mieux comprendre les besoins des clients, anticiper leurs demandes et offrir des services personnalisés.
- **Programmes de fidélisation** : Mettre en place des programmes de fidélisation pour récompenser les clients réguliers et encourager de nouvelles collaborations.

En mettant en œuvre ces recommandations, CNAN MED pourrait non seulement optimiser ses processus d'affrètement, mais également renforcer sa position sur le marché en offrant des services logistiques de haute qualité et en innovant constamment pour répondre aux besoins de ses clients.

## Conclusion générale

### Conclusion générale :

Notre étude vise à formuler une évaluation de valeur de la qualité de service logistique liée à l'affrètement maritime de l'entreprise CNAN MED, qui est en tant qu'acteur majeur du transport maritime algérien, confrontée à des défis importants liés à la gestion de sa flotte et à l'optimisation de ses opérations logistiques. L'étude de cas de CNAN MED a révélé que l'entreprise dispose d'un potentiel significatif pour améliorer ses processus d'affrètement et, par conséquent, la qualité de son service logistique. La méthodologie adoptée, basée sur une analyse qualitative, a permis d'évaluer l'efficacité des processus actuels et d'identifier les domaines nécessitant des améliorations.

En analysant les indicateurs d'optimisation qui impactent la qualité de service logistique dans le domaine de l'affrètement maritime, nous avons illustré comment des pratiques stratégiques et opérationnelles bien gérées peuvent non seulement réduire les coûts et améliorer la rentabilité, mais aussi renforcer la réputation et la compétitivité de l'entreprise dans le secteur du transport maritime.

Notre recherche doit donc répondre à la problématique suivante : *“Comment l'optimisation de l'affrètement maritime pourrait elle améliorer l'efficacité de l'entreprise dans le secteur de la logistique ?”*

Les résultats de l'étude indiquent que les indicateurs d'optimisation de l'affrètement maritime ont un impact significatif sur la qualité du service logistique. Voici les principaux résultats obtenus :

- ❖ *En choisissant des navires plus modernes et économes en carburant, l'entreprise peut réduire ses coûts d'affrètement. Ces navires sont souvent équipés de technologies plus efficaces qui réduisent la consommation de carburant, ce qui diminue les coûts opérationnels. En conséquence, CNAN MED peut offrir des prix plus compétitifs sur le marché. Une meilleure gestion des itinéraires permet également de minimiser les temps d'attente et d'optimiser l'utilisation des ressources, augmentant ainsi la rentabilité. Cependant, en réalité, le seul critère dont la CNAN MED se base afin de proposer des tarifs concurrentiels est une grille tarifaire renouvelable chaque année. Elle analyse les prix de ses rivales et offre les siens sans avoir un écart considérable pour maintenir une haute qualité de service en logistique.*

## Conclusion générale

- ❖ *En adoptant des emballages appropriés et des techniques de manutention efficaces, CNAN MED peut réduire les risques de dommages aux marchandises pendant le transport. Cela non seulement protège la valeur des produits transportés, mais aussi réduit les coûts associés aux réclamations d'assurance et aux remplacements de marchandises endommagées. En garantissant l'intégrité des marchandises, l'entreprise renforce la confiance des clients et améliore sa réputation dans le secteur de logistique. Au cas pratique, la majorité des dommages sont causées par les manutentionnaires du port due à une fausse manipulation des machines.*
- ❖ *En se conformant strictement aux normes de sécurité et de réglementation en matière d'affrètement, CNAN MED assure un transport sûr et responsable. Cela minimise les risques d'accidents ou de violations réglementaires, ce qui pourrait avoir des conséquences financières et légales graves. En outre, le respect de ces normes protège l'environnement contre les incidents potentiels et renforce la réputation de l'entreprise en tant qu'acteur éco-responsable sur le marché surtout qu'à l'ère actuelle on donne plus d'importance au mouvement écologique.*
- ❖ *Une gestion efficace des délais d'affrètement permet à CNAN MED de maintenir des niveaux élevés de fiabilité et de ponctualité dans ses services. Cela renforce la stratégie de fidélisation des clients en assurant que leurs marchandises sont livrées selon les délais convenus, ce qui est crucial pour leur propre planification et leur satisfaction. Ainsi, en minimisant les temps morts et en optimisant l'utilisation des ressources, CNAN MED peut réduire les coûts opérationnels associés à l'affrètement. Par exemple, dans le cas de l'affrètement au voyage, l'optimisation des délais du chargement et de déchargement permet à l'entreprise de gagner des primes de célérité et d'en éviter de payer les surestaries. Cela contribue à améliorer la rentabilité globale de l'entreprise tout en maintenant des normes élevées de service et de performance en matière de logistique.*

Pour améliorer ses services de transport, CNAN MED doit investir dans des technologies avancées telles que les systèmes de gestion de transport (TMS) et (CS), ainsi, les méthodes lean de gestion pour abonner ses processus. Ces outils permettent à l'entreprise d'optimiser l'utilisation des ressources disponibles, de réduire les coûts opérationnels et d'améliorer la satisfaction client en assurant une gestion efficace et transparente de ses opérations de transport.

## Conclusion générale

La réalisation de ce travail nous a apportées une valeur ajoutée significative en nous permettant de mettre en pratique les notions théoriques acquises à l'école et en enrichissant nos compétences pratiques. Ainsi, nous avons acquis une compréhension approfondie du secteur maritime et l'impact des indicateurs d'optimisation de la qualité du service logistique liée à l'affrètement maritime. En travaillant sur l'étude de cas de CNAN MED, nous avons développé des compétences analytiques et méthodologiques essentielles. Cette collaboration nous a permis de s'immerger dans le milieu professionnel, de comprendre les dynamiques internes d'une entreprise de transport maritime et de résoudre des problèmes réels.

Cependant, la recherche présente certaines limites qui méritent d'être mentionnées : L'étude de cas sur une seule entreprise, CNAN MED, limite la généralisation des résultats à d'autres entreprises ou contextes. En outre, l'analyse repose principalement sur des données qualitatives, ce qui peut introduire des biais interprétatifs. Ainsi, nous avons rencontrés des restrictions à l'accès à certaines données plus précisément les données quantitatives de l'entreprise sous prétexte de confidentialité.

Pour aller au-delà des conclusions de cette recherche, plusieurs perspectives peuvent être envisagées :

- ❖ **Études comparatives:** Réaliser des études comparatives avec d'autres entreprises du secteur pour identifier des pratiques optimales transférables.
- ❖ **Incorporation de données quantitatives :** Utiliser davantage de données quantitatives pour renforcer la robustesse des conclusions.
- ❖ **Analyse des impacts environnementaux :** Explorer en profondeur les impacts environnementaux des pratiques d'affrètement et proposer des solutions durables.
- ❖ **Innovation technologique :** Investir dans des technologies avancées telles que la blockchain et les systèmes de gestion intégrée pour améliorer la transparence et l'efficacité des opérations .

## Conclusion générale

L'amélioration continue des services et l'innovation technologique sont des éléments clés pour répondre aux besoins évolutifs des clients et garantir la pérennité de l'entreprise. L'optimisation de l'affrètement maritime se présente ainsi comme un levier stratégique indispensable, cela implique aussi une adaptation proactive aux tendances du marché et aux avancées technologiques. L'efficacité opérationnelle, la durabilité, et la satisfaction des clients doivent rester au cœur de leurs stratégies de développement pour assurer la compétitivité et la croissance durable de CNAN MED dans un environnement économique de plus en plus globalisé et exigeant.

## Bibliographie

### Ouvrages :

- BERRAH (L) : *L'indicateur de performance : concepts et applications*, Cépadues-éditions, Toulouse, 2002
- BRILMAN (J), HERARD (J) : *Les meilleurs pratiques de management dans le nouveau contexte économique mondial*, 6ème édition, édition d'organisation, Paris, 2006
- CHABANI (S), OUACHERINE (H) : *Guide de la méthodologie de la recherche en sciences sociales*, 1 ère édition Taleb impression, Tizi-Ouzou, 2013
- CHEVALIER (D), Duphil (F) : *transporter à l'international*, 4eme éditions Foucher, Vanves, 2009
- CHEVALIER (D), Duphil (F) : *Le transport*, edition Foucher, Paris, 1997
- DAKOURI (J-C) : *Droit des transports maritimes*, L'Harmattan, Paris, 2014
- DENIS (J-P), MARTINET (A-C), SILEM (A) : *Lexique de gestion et de management*, Dunod, Paris, 2016
- EL KHALIFA (M) : *Guide de transport international de marchandises*, édition Dahlab, Alger, 1966
- JASMIN (E) : *Gestion par processus et optimisation des processus*, Groupe de travail-Optimisation des processus, 2013,
- KSOURI (I) : *Les opérations de commerce international*, Editions Berti, Alger, 2014
- LYONNET (B), SENKGL (M) : *la logistique*, Dunod, paris, 2015
- LEGRAND (G), MARTINI (H) : *Le petit export*, Dunod, paris, 2009
- LEGRAND (G), MARTINI (H) : *Management des opérations de commerce international*, 6e édition, Dunod, Paris, 2003
- MEKOUAR (F) : *La performance par l'optimisation des processus*, Regards, lettre d'information, Édition N° 5, Fidaroc Grant Thornton, 2014
- NOUMEN (R) : *Elément de base de la logistique internationale*, Menaibuc, Paris, 2004
- PIMOR (Y), FENDER (M) : *logistique : production, distribution, soutien*, 5ème édition Dunod, Paris, 2008
- VIGARIE (A) : *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 1979

## Bibliographie

### Articles :

- CHABANI, S. (2009). Le benchmarking une nouvelle méthode d'analyse et de management. La Revue des Sciences Commerciales, 8(1), 19-34.
- GUERMAH, H. (2021). Les ports: Le maillon le plus faible de la chaîne logistique en Algérie. Revue de L'économie Financières et des Affaires, 5(5), 371-389.
- MERZOUG, S. (2022). Analyse des déterminants du coût de transport maritime de marchandises en Algérie. Analysis of the determinants of maritime freight cost in Algeria. -589, (1)25, مجلة معهد العلوم الاقتصادية, الجزائر. تحليل محددات تكلفة النقل البحري للبضائع في الجزائر. 600.
- MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION – MAPAQ (Québec), «Méthode de gestion par processus », 2009, p80
- PALMBERG (k): *Exploring process management: are there any widespread models and definitions?*, The TQM Journal 21(2), 2009, p203-215

### Rapports:

- Convention de Bruxelles de 25 août 1924
- Convention des Nations Unies 31 mars 1978
- Le contrat de transport maritime, Convention de Bruxelles et protocole, Loi maritime française du 18 juin 1966
- GLOSSAIRE DES STATISTIQUES DE TRANSPORT, Document préparé par le Groupe de Travail Intersecrétariat sur les statistiques de transport EUROSTAT, CEMT, CEE-ONU , Deuxième édition,

### Travaux universitaires :

- ALLILAIT. T, (2007). Les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : Cas du port de Bejaia, mémoire de magister, université de Bejaia
- FRANCESCO RUSSO & GIUSEPPE MUSOLINO, Quantitative CHARACTERISTICS for PORT generations: THE ITALIAN CASE STUDYInt. J. Transp. Dev. Integr., Vol. 4, No. 2 (2020), p 105
- GROSDIDIER. M.J (2001), Droit, économie et finances portuaires, IPER Le Havre et Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

## Bibliographie

- KAPLAN (R) et NORTON (D) : *The Balanced Scorecard: Translating strategy Into Action*, Harvard Business School, 1996
- VOYER.P, Tableaux de bord de gestion et indicateurs de performance, 2 éd, Presses de l'Université du Québec

### Textes réglementaires :

- Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien
- Code Maritime Algérien. Introduction de l'article 51 de la loi numéro98-05 du 25 juin 1998. Livre III intitulé de l'exploitation portuaire, article 888.
- Code Maritime Algérien , Article 889 du livre III Exploitation Portuaire
- Code Maritime Algérien, De l'article 912 à 918, TITRE V des activités portuaires, chapitre I.
- Code Maritime Algérien , De l'article 920 à 926, TITRE V des activités portuaires, chapitre II
- Code Maritime Algérien Article 640, TITRE II Affrètement des navires, Chapitre I.
- Code Maritime Algérien, Article 724, TITRE II Affrètement des navires, Chapitre V.
- Code Maritime Algérien, De l'article 725 à 727, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre I.
- Code Maritime Algérien. De l'article 728 à 737, TITRE II Affrètement de navires, Chapitre IV.
- Code Maritime Algérien. Article 650, TITRE II Affrètement des navire, Chapitre II.
- Code Maritime Algérien. Article 668, TITRE II Affrètement des navire, Chapitre I.
- Code Maritime Algérien. Article 696, TITRE II Affrètement des navire, Chapitre III.
- Code Maritime Algérien. Article 696, TITRE II Affrètement des navire, Chapitre III.
- Code Maritime Algérien. Article 697- 698- 700 -705- 719, TITRE II Affrètement des navire, Chapitre III.
- Code Maritime Algérien. Article 699-701-704-706-707-711-716-720, TITRE II Affrètement des navire, Chapitre III

## Bibliographie

### **Webographie :**

- [American Marketing Association | AMA](#)
- [www.ema.ma](http://www.ema.ma)
- <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-internationale.htm>
- <https://cna.dz/commissaire-davaries/31/05/2021/>
- <https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/356121/20-ans-de-transport-maritime-analyse-des-grandes-mutations>
- <https://www.esalco.com/fr/differents-types-de-transport-maritime/>
- <https://afagegroup.com/formalites-procedures-transport-maritime/contrat-transport-maritime/>
- [https://www.uar.dz/wp-content/uploads/2017/01/Code\\_Civil.pdf](https://www.uar.dz/wp-content/uploads/2017/01/Code_Civil.pdf)
- <https://assurance-bateau.pagesjaunes.fr/comprendre/assurance-maritime>
- [https://www.researchgate.net/publication/353606334\\_Revue\\_de\\_Litterature\\_du\\_Concept\\_Performance\\_Logistique\\_Un\\_Essai\\_de\\_Synthese](https://www.researchgate.net/publication/353606334_Revue_de_Litterature_du_Concept_Performance_Logistique_Un_Essai_de_Synthese)
- [https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/12507970.2019.166812;](https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/12507970.2019.166812)
- <https://www.cevalogistics.com/fr/glossaire/affretement/>
- <https://www.nutcache.com/fr/blog/methode-dmaic/>
- [Liner terms - TANDEM GROUP \(tandem-gp.com\)](#)
- <https://cnanmed.dz/>

## Annexes

|                                          |
|------------------------------------------|
| <b>Annexe N°1 : Le guide d'entretien</b> |
|------------------------------------------|

En tant qu'étudiantes en sciences commerciales et de gestion en Master 2 à École des Hautes Etudes Commerciales, nous travaillons sur notre mémoire portant sur l'impact des indicateurs d'optimisation de l'affrètement maritime sur la qualité de service logistique.

Notre objectif réside dans l'analyser des indicateurs d'optimisation de l'affrètement maritime, et leur impact de sur la qualité de service logistique.

Afin d'établir un diagnostic précis et de parvenir à des conclusions pertinentes, nous vous serions reconnaissantes de bien vouloir répondre à un ensemble de questions.

**AXE 01 : généralités sur l'affrètement maritime**

1. Pourquoi la CNAN Med procède à l'affrètement ?
2. Quels types de navire affrétez -vous ?
3. Quels types d'affrètement avez-vous gérer au paravent ?
4. Quels sont vos principales destinations d'affrètement ?
5. Quel est l'objectif de la CNAN MED ?
6. Quel est le positionnement de la CNAN MED sur le marché ?

**AXE 02 : processus et stratégie d'affrètement maritime**

1. Comment décririez-vous le processus d'affrètement au voyage au sein de votre compagnie ?
2. Quelle est votre stratégie d'affrètement ? Comment choisissez-vous vos partenaires ?
3. Comment votre compagnie négocie-t-elle les contrats d'affrètement au voyage avec les fréteurs ?
4. Quelles sont vos exigences en matière d'affrètement ?
5. De qui se compose l'équipe de négociation ?
6. Quelles sont les principales clauses que vous négociez habituellement dans les contrats d'affrètement au voyage ?

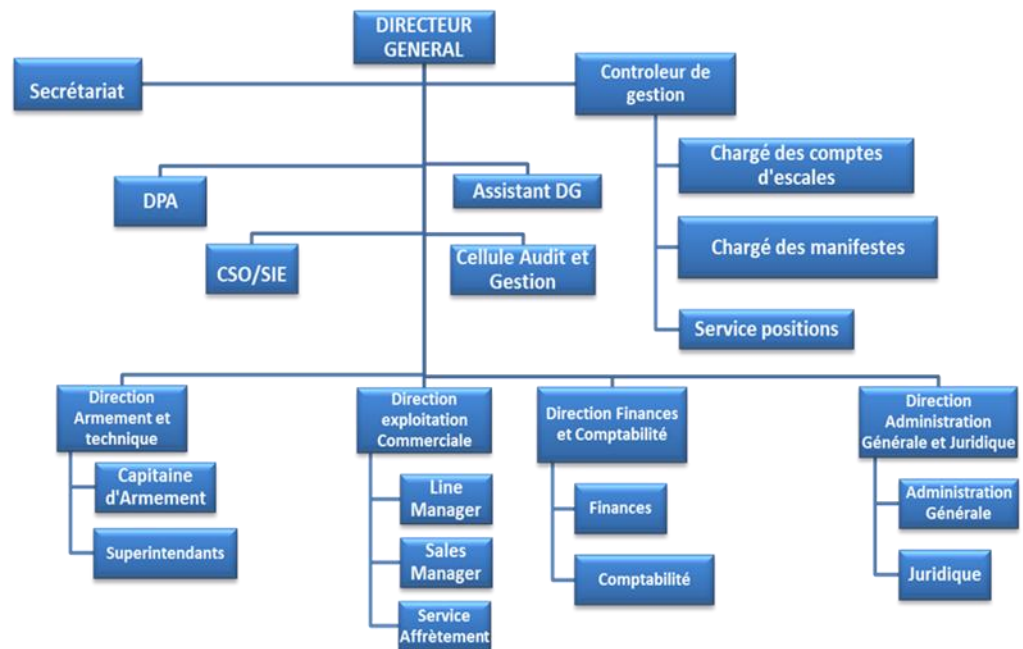
**AXE 03 : l'optimisation de l'affrètement maritime**

1. Quels sont les principaux facteurs qui influencent le coût, le délai et la sécurité ?
2. Comment classez-vous les facteurs d'optimisation ?
3. Quels sont les plus difficiles situations rencontrées par la CNAN MED ?

## Annexes

4. Comment procédez-vous lors des situations d'urgence et les crises, telles que les incidents en mer ou les retards imprévus ?
5. Comment optimisez-vous l'affrètement ?
6. Quel est l'impact des délais sur les coûts ?
7. Quels sont les moyens et les outils adoptés pour optimiser cette opération ?

**Annexe N°2 : L'organigramme de la CNAN MED**



Source : CNAN MED, 2024

## Annexe N°3 : La charte partie de type GENECON



## GENCON 1994

UNIFORM GENERAL CHARTER

PART I

|                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Shipbroker                                                                                                                                                       | 2. Place and Date                                                                                                                                   |
| 3. Owners/Place of business (Cl. 1)                                                                                                                                 | 4. Charterers/Place of business (Cl. 1)                                                                                                             |
| 5. Vessel's name (Cl. 1)                                                                                                                                            | 6. GT/NT (Cl. 1)<br>/                                                                                                                               |
| 7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)                                                                                                   | 8. Present position (Cl. 1)                                                                                                                         |
| 9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)                                                                                                                            |                                                                                                                                                     |
| 10. Loading port or place (Cl. 1)                                                                                                                                   | 11. Discharging port or place (Cl. 1)                                                                                                               |
| 12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)                           |                                                                                                                                                     |
| 13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)                                                                                | 14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)                                               |
| 15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)                                                                                                 | 16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6) |
| 17. Shippers/Place of business (Cl. 6)                                                                                                                              | (a) Laytime for loading                                                                                                                             |
| 18. Agents (loading) (Cl. 6)                                                                                                                                        | (b) Laytime for discharging                                                                                                                         |
| 19. Agents (discharging) (Cl. 6)                                                                                                                                    | (c) Total laytime for loading and discharging                                                                                                       |
| 20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)                                                                                             | 21. Cancelling date (Cl. 9)                                                                                                                         |
|                                                                                                                                                                     | 22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)                                                                                                      |
| 23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))                                                                                                     | 24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)                                                                                               |
| 25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19) | 26. Additional clauses covering special provisions, if agreed                                                                                       |
| (a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)                                                                                            |                                                                                                                                                     |

Copyright © 1994 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. As revised 1972, 1976 and 1994. Explanatory notes are available from BIMCO at [www.bimco.org](http://www.bimco.org).

**Annexe N°3 : La charte partie de type GENECON**

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

|                    |                        |
|--------------------|------------------------|
| Signature (Owners) | Signature (Charterers) |
|--------------------|------------------------|

Sample copy

## Annexe N°4 : Le connaissement

| Date                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |             | Connaissement – Forme abrégée – Non Négociable |             |                                                                                                                                                                      |                                                | Page 1 de 2                                                                                                                                                                                                                                                  |                      |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|
| <b>Navire en provenance de</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |             |                                                |             | Numéro du connaissement:                                                                                                                                             |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| Nom :<br>Adresse :<br>Ville/État/Code postal :<br>No. SID :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |             |                                                |             | Espace de code barres                                                                                                                                                |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Navire à destination de</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |             |                                                |             | <b>Nom du transporteur :</b>                                                                                                                                         |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| Nom :<br>Adresse :<br>Ville/État/Code postal :<br>No. CID :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |             |                                                |             | Numéro de la remorque :<br>Numéro(s) de série :                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Fret de tiers facturé à</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |             |                                                |             | <b>SPAC :</b>                                                                                                                                                        |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| Nom :<br>Adresse :<br>Ville/État/Code postal :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |             |                                                |             | Numéro professionnel :<br><br>Espace de code barres                                                                                                                  |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Indications particulières :</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |             |                                                |             | <b>Conditions des tarifs de transport :</b><br>Prépayé :      Payé :      Tiers :<br><input type="checkbox"/> Connaissement original joint aux autres connaissements |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Informations relatives aux commandes</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Commande N° :</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |             | <b>Nombre de colis</b>                         |             | <b>Poids</b>                                                                                                                                                         | <b>Palette/bord ereau</b><br>(cocher une case) | <b>Informations supplémentaires relatives aux clients</b>                                                                                                                                                                                                    |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      | OUI    NON                                     |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      | OUI    NON                                     |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      | OUI    NON                                     |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Total général</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Informations relatives aux transporteurs</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| <b>Unité de chargement</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |             | <b>Colis</b>                                   |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>LTL seulement</b> |               |
| <b>Quantité</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>Type</b> | <b>Quantité</b>                                | <b>Type</b> | <b>Poids</b>                                                                                                                                                         | <b>Hauteur (X)</b>                             | <b>Désignation des marchandises</b><br><small>Les marchandises qui nécessitent un soin ou une attention supplémentaire lors du chargement ou de l'arrimage doivent être bien identifiées et rangées afin d'assurer leur transport en toute sécurité.</small> | <b>N° NMFC</b>       | <b>Classe</b> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
| Partout où le taux dépend de la valeur, l'expéditeur doit spécifier par écrit la valeur des biens déclarés comme suit : "La valeur déclarée et acceptée des biens doit être fournie par l'expéditeur et ne doit excéder _____ par _____".                                                                                                                                                                                                                                                                  |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                | <b>Montant à payer à la livraison: \$</b> _____<br><b>Conditions facultatives : Payé _ Prépayé _ Chèque acceptable _</b>                                                                                                                                     |                      |               |
| <b>Remarque: Limitation de responsabilité en cas de perte ou dommage de cette expédition peut être prise en compte.</b><br>Reçu, sous réserve de la détermination individuelle des taux ou contrats convenus par écrit entre le transporteur et l'expéditeur, si nécessaire, ou sous réserve des taux, des classifications et règles établis par le transporteur et pouvant être mis à la disposition de l'expéditeur su demande, et sous réserve de la réglementation étatique et fédérale en la matière. |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                              |                      |               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |                                                |             |                                                                                                                                                                      |                                                | <b>Le transporteur ne doit pas effectuer la livraison de ces marchandises sans le paiement intégral.</b><br><br><b>Signature de l'expéditeur</b> _____                                                                                                       |                      |               |

Annexe N°5 : Demande d'affrètement à temps



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire  
وزارة النقل  
Ministère des Transports

المجمع الجزائري للنقل البحري  
Groupe Algérien de Transport Maritime  
G.A.T.M.A

N° : 003/DEC/2020

Alger, le 18/04/2020

A l'attention de Monsieur le Directeur Général CNAN MED,

Objet : Affrètement à temps d'un navire de type porte conteneur cellulaire.

Monsieur le Directeur Général,

Dans la perspective de maintenir la régularité du service conteneur en sortie d'Italie, France et d'Espagne et à destination d'Alger (Service SIFAX) assuré par le navire MARIO A dont la charte partie arrive à terme le 07/06/2020, nous vous adressons une demande pour l'affrètement d'un navire de type porte conteneur cellulaire pour lequel nous vous soumettons les caractéristiques suivantes :

**Type :** Cellular container vessel.  
**Containers effective :** entre 1000 - 1200 EVP à 14 ts.  
**Capacité grues :** 02 x min 35 mts.  
**Planche de livraison :** 06-09/06/2020.  
**Lieu de livraison :** West Med range.  
**Durée d'affrètement :** 3+3 mois.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations les meilleures.

Le Directeur Exploitation Commercial,

S.P.A. au Capital Social de : 1 195 000 000 DZD  
Siège Social : 74, Boulevard Mohamed V Alger  
Direction Générale : Avenue Ahmed Terkouche, N°14 El Harrach-Alger

R.C. : 05 B 0968756  
N.L.F. : 0005 1609 68756 34  
N° A.L. : 1601 6418 305

Tél.: 023 72 08 02  
Fax: 023 72 08 18  
E-mail : cnanmed@cnanmed.dz

MV TUNA 1

**NOTICE OF READINESS**

Dear sirs,

I am master of m/v TUNA 1, I hereby to notify you that, my Vessel arrived to Catania road on 20.04.2017 at 08:20 UTC and she is ready in all respects to commence loading her cargo in accordance with the terms and conditions to the relative charter party.

This notice of readiness tendered at 08:30 UTC 20.04.2017

Yours faithfully,

*Je soussigné le capitaine du navire TUNA 1, par la présente vous informe que mon navire est prêt à recevoir votre cargaison conformément aux conditions de la charte-parti.*

MASTER OF RO-RO TUNA 1

KADİR ÖZDEMİR



# TABLEAU COMPARATIF DES OFFRES D'AFFRETEMENT

AFFRETEMENT NAVIRE A TEMPS  
 Type : MPP CARGO VESSEL  
 Periode : TC 3 + 3 MS  
 Planche : 10-15/11/17  
 Livraison : West med Range

Sous-Directeur d'Affrètement  
 ANCOGNE

Date de la demande : 10/10/17  
 Date de Consultation : 12/10/2017

| NAVIRE                                                                     | Other             | Characteristics |         |       |      |                                                                                                  |                                                  |    |                  |                                                                       |                                                                     | Consumption                                                                                                                     |       | Unres/                                        | Crmed    | Uration                                 | Class                                                       | Availability | Redel | Observation |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------|---------|-------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----|------------------|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------|----------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------|-------|-------------|
| Build                                                                      | date              | LOA             | Breadth | DWT   | Year | Nbr compartment                                                                                  | Teus                                             | ML | Speed            | Ho/Type                                                               | Mgo                                                                 | offer                                                                                                                           | Offer | delivery                                      |          |                                         |                                                             |              |       |             |
| MCP NICOSIA<br>2007 Cyprus<br>MPP CONTAINER VESSEL<br>GEARED, NON-CELLULAR | 12/10/17<br>13/23 | 117,00          | 19,7    | 7 709 | 6,43 | 03 hold/ 03 hatches - pontoon-<br>02 cranes x 40mts<br>combinable upto 80 mts                    | 618<br>teus<br>or<br>265<br>teus<br>+ 78<br>teus |    | 14,5<br>eco 10,5 | 19 ts<br>10 ts<br>lfo 180<br>+<br>1,5ts<br>mdo<br>auxiliary<br>engine | 1,5 ts<br>idle<br>addcom 3,75%                                      | TC periode 3ms x 3ms +/- 15 jrs<br>Hire: 5 800 Usd pdpr<br>addcom 3,75%                                                         |       | afsp 1sp<br>w,med<br>inchopt<br>atdshinc      | ICE<br>B | 01-10/11/17<br>00-01-23:59 h            | dlosp 1sp<br>w,med<br>inchopt<br>atdshinc<br>for tc<br>trip |              |       |             |
| MEKON SINOP<br>1996, Panama<br>MPP Container ship                          | 12/10/17<br>13/48 | 100,80          | 20,2    | 8 973 | 8,21 | 1 hold / 1 hatch - pontoon -<br>02 cranes x 70 mts combinable<br>up to 140 mts                   | 413<br>teu<br>of 14 ts                           |    | 11/12            | 14,5/13 ts<br>lfo<br>380<br>cst<br>w/ cranes                          | 0,7 ts<br>at port<br>2,20 ts<br>w/ cranes                           | Hire: 6 000 Usd pdpr                                                                                                            |       | 1sp in west<br>med or<br>algeria              | BV       | 06-07/11/17<br>BOURGAS                  | MARMARA                                                     |              |       |             |
| * FARUK KAN<br>2005, Marshall Islands<br>GEARED MPP VESSEL<br>UNCCELLULAR  | 17/10/17<br>15/14 | 126,086         | 20      | 9 683 | 8,08 | 3hold/ 3hatches hydraulic<br>Mc gregor folding type<br>2cranes x 45ts x 24,3m<br>or x 40mt x 27m | 520teu                                           |    | 12               | 11mts<br>lfo 180 +<br>abt 0,9mt<br>Mgo<br>w, cranes                   | abt 1,3ts<br>at port<br>Hire: 5 300 Usd pdpr<br>addcom 3,75%        | TC periode 3ms x 3 ms inchopt<br>+/- 15dys<br>Hire: 5 300 Usd pdpr<br>addcom 3,75%                                              |       | when                                          | BV       | where                                   | 01 sp in<br>w,med<br>inchopt                                |              |       |             |
| BERTIA<br>2004<br>UNCCELL SEMI-CONT<br>MPP VESSEL                          | 17/10/17<br>16/31 | 114,28          | 18,4    | 8 200 | 8,14 | 3 hold / 3 hatches hydraulic<br>02 cranes x 40 mts combinable<br>up to 80 mts                    | 375<br>teu<br>of 14 ts                           |    | 11               | 12,0<br>13<br>14<br>15<br>16,5<br>lfo 380                             | 1,5 ts<br>at port<br>3,00 ts<br>w/ cranes<br>inchopt<br>addcom 2,5% | TC periode 3ms x 3 ms inchopt<br>Hire: 6 350 Usd pdpr/ firm per<br>6 550 Usd pdpr/ opt per<br>all other terms as per present cp |       | DIOSP<br>1SP<br>W, MED<br>inchopt<br>atdshinc | GL       | 10-30/11/17                             | PASS- GIB<br>atdshinc                                       |              |       |             |
| NEW LEO<br>1997, Liberia<br>Mpp General Cargo                              | 19/10/17<br>10/06 | 102,83          | 15,85   | 5 820 | 6,54 | 2holds/ 2hatch, hydraulic<br>folding                                                             | 235teu<br>on deck<br>of 14mt                     |    | 10-10,5          | 8,5/9ts<br>lfo 380<br>cst                                             | no<br>do at<br>see<br>Hire: 5 000 Usd pdpr<br>addcom 2,5%           |                                                                                                                                 |       | mld- NOV<br>W, MED                            |          | 28-29/10/17<br>MARMARA<br>delivery date |                                                             |              |       |             |

## Table des matières

|                                                                                       |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Dédicace.....</b>                                                                  | <b>I</b>    |
| <b>Remerciement.....</b>                                                              | <b>III</b>  |
| <b>Liste des tableaux.....</b>                                                        | <b>IV</b>   |
| <b>Liste des figures.....</b>                                                         | <b>V</b>    |
| <b>Liste des abréviations.....</b>                                                    | <b>VI</b>   |
| <b>Résumé.....</b>                                                                    | <b>VIII</b> |
| <b>Sommaire.....</b>                                                                  | <b>IX</b>   |
| <b>Introduction générale.....</b>                                                     | <b>1</b>    |
| <b>Chapitre 01 : Le cadre conceptuel de la logistique du transport maritime .....</b> | <b>6</b>    |
| <b>Introduction du chapitre .....</b>                                                 | <b>7</b>    |
| <b>1.1 La logistique internationale .....</b>                                         | <b>8</b>    |
| 1.1.1. Historique de la logistique.....                                               | 8           |
| 1.1.2. Définition de la logistique internationale.....                                | 9           |
| 1.1.3. Enjeux de la logistique internationale.....                                    | 10          |
| 1.1.4. Les acteurs de la logistique international.....                                | 11          |
| <b>1.2 La logistique maritime .....</b>                                               | <b>14</b>   |
| 1.2.1. La notion de la logistique maritime.....                                       | 14          |
| 1.2.2. La notion de la logistique portuaire .....                                     | 14          |
| 1.2.3. Le port.....                                                                   | 15          |
| <b>1.3 Le transport maritime .....</b>                                                | <b>22</b>   |
| 1.3.1. Historique et évolution du transport maritime.....                             | 22          |
| 1.3.2. Le cadre juridique du transport maritime.....                                  | 23          |
| 1.3.3. Définition du transport maritime.....                                          | 25          |
| 1.3.4. Les avantages et les inconvénients du transport maritime.....                  | 25          |
| 1.3.5. Types du transport maritime.....                                               | 26          |
| 1.3.6. Le contrat de transport maritime.....                                          | 26          |
| 1.3.7. Tarification.....                                                              | 28          |
| 1.3.8. Les liner-terms .....                                                          | 30          |
| 1.3.9. Les différents types des navires .....                                         | 30          |
| 1.3.10. Types de marchandises .....                                                   | 31          |

## Table des matières

|                                                                                           |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.11. L'assurance du transport maritime .....                                           | 32        |
| 1.3.12. Les risques du transport maritime.....                                            | 34        |
| <b>Conclusion du chapitre .....</b>                                                       | <b>36</b> |
| <b>Chapitre 02 : L'optimisation de l'affrètement maritime .....</b>                       | <b>37</b> |
| <b>Introduction du chapitre .....</b>                                                     | <b>38</b> |
| <b>2.1. L'affrètement maritime .....</b>                                                  | <b>39</b> |
| 2.1.1. Définition de l'affrètement .....                                                  | 39        |
| 2.1.2. L'affrètement maritime .....                                                       | 41        |
| 2.1.3. La charte partie .....                                                             | 53        |
| 2.1.4. Le processus d'une opération d'affrètement maritime.....                           | 54        |
| 2.1.5. Le prix d'une opération d'affrètement maritime.....                                | 56        |
| 2.1.6. Le sous-affrètement .....                                                          | 57        |
| <b>2.2. L'optimisation des processus .....</b>                                            | <b>58</b> |
| 2.2.1. Définition du processus .....                                                      | 58        |
| 2.2.2. Définition de l'optimisation.....                                                  | 59        |
| 2.2.3. Les indicateurs d'optimisation .....                                               | 61        |
| 2.2.4. Outils de mesure de l'optimisation .....                                           | 63        |
| 2.2.5. Les catégories d'indicateurs d'affrètement maritime.....                           | 68        |
| <b>2.3. La stratégie d'optimisation de l'affrètement maritime .....</b>                   | <b>69</b> |
| 2.3.1. Le choix du navire par l'affréteur .....                                           | 69        |
| 2.3.2. La négociation du contrat d'affrètement maritime.....                              | 74        |
| 2.3.3. Gestion efficace des opérations d'affrètement.....                                 | 77        |
| <b>Conclusion du chapitre .....</b>                                                       | <b>79</b> |
| <b>Chapitre 03 : L'optimisation de l'affrètement maritime au sein de la CNAN MED.....</b> | <b>80</b> |
| <b>Introduction du chapitre .....</b>                                                     | <b>81</b> |
| <b>3.1. Présentation de l'organisme d'accueil CNAN MED .....</b>                          | <b>82</b> |
| 3.1.1. Historique de la CNAN MED .....                                                    | 82        |
| 3.1.2. Présentation de la CNAN MED .....                                                  | 82        |
| 3.1.3. La nature des activités de la CNAN MED.....                                        | 84        |
| <b>3.2. La méthodologie de recherche .....</b>                                            | <b>87</b> |
| 3.2.1. Objectif de recherche.....                                                         | 87        |

## Table des matières

|                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------|------------|
| 3.2.2. L'approche de recherche .....                      | 87         |
| 3.2.3. Présentation de la méthode qualitative.....        | 87         |
| 3.2.4. Méthode de collecte de données .....               | 88         |
| <b>3.3. Analyse et discussion des résultats .....</b>     | <b>90</b>  |
| 3.3.1. Généralité sur l'affrètement maritime.....         | 90         |
| 3.3.2. Processus et stratégie d'affrètement maritime..... | 92         |
| 3.3.3. L'optimisation de l'affrètement maritime.....      | 113        |
| 3.3.4. Recommandations.....                               | 122        |
| <b>Conclusion générale .....</b>                          | <b>125</b> |
| <b>Bibliographie .....</b>                                | <b>129</b> |
| <b>Annexes.....</b>                                       | <b>i</b>   |
| <b>Table des matières.....</b>                            | <b>xi</b>  |

