

**Ecole des Hautes Études Commerciales d'Alger**

**HEC Alger**

**Mémoire de Fin de Cycle en vue de l'Obtention d'un  
Master en Sciences Commerciales**

Option : Affaires Internationales

Thème :

**Gestion et Suivi des Avaries Liées au  
Transport Maritime de Marchandises  
Diverses**

**Cas : Maersk Algérie SPA**

**Elaboré par :**

M<sup>elle</sup> Hassina IGHOUD

**Encadré par :**

Dr. Farah RAHAL

Maître de Conférences classe « A »  
à HEC Alger

**4<sup>ème</sup> Promotion  
Juin 2017**



**Ecole des Hautes Études Commerciales d'Alger**

**HEC Alger**

**Mémoire de Fin de Cycle en vue de l'Obtention d'un  
Master en Sciences Commerciales**

Option : Affaires Internationales

Thème :

**Gestion et Suivi des Avaries Liées au  
Transport Maritime de Marchandises  
Diverses**

**Cas : Maersk Algérie SPA**

**Elaboré par :**

M<sup>elle</sup> Hassina IGHOUD

**Encadré par :**

Dr. Farah RAHAL

Maitre de Conférences Classe « A »  
à HEC Alger

**4<sup>ème</sup> Promotion  
Juin 2017**

## *DÉDICACES*

---

*Je dédie ce mémoire*

*À :*

*Mes très chers parents, ma grande sœur Amina et mes petits frères jumeaux Sofiane & Yousra en leur souhaitant toute la réussite à l'examen du BEM.*

*Mes ami(e)s qui m'ont toujours soutenue et encouragée.*

*Tous ceux et toutes celles qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire.*

## **REMERCIEMENTS**

---

*Je tiens à remercier en tout premier lieu DIEU Tout  
Puissant de m'avoir donnée la volonté et le courage pour élaborer ce travail.*

*Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon encadreur Dr Farah RAHAL  
pour sa disponibilité et son soutien tout au long de la réalisation de cette  
recherche.*

*Je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude à mon promoteur  
Mr Rafik BOUCHIA, le Manager du Customer Service Maersk Algérie qui m'a  
assistée et accordée toute son attention.*

*Un grand merci à l'Assistante Manager Sabrina BONATERO pour sa  
disponibilité et ses conseils précieux.*

*Je tiens également à remercier toute l'équipe Maersk Algérie, l'Ecole des  
Hautes Etudes Commerciales, les enseignants et les bibliothécaires.*

*Un remerciement très particulier à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime –  
ENSM- de Bou-Ismaïl.*

*Enfin, je présente mes remerciements aux membres du Jury qui m'ont fait  
l'honneur d'évaluer et de juger mon travail.*

# ***Résumé***

---

Le transport maritime est très favorisé, car aucun autre mode de transport ne peut supporter un trafic d'une telle intensité, notamment avec l'avènement du conteneur qui demeure la solution la plus sollicitée pour transporter la marchandise à l'échelle mondiale.

Par ailleurs, la sécurité des marchandises demeure l'une des majeures préoccupations des différents acteurs du commerce international, notamment les propriétaires des cargaisons (importateurs ou exportateurs) qui souhaitent transporter leurs marchandises sans risques majeurs afin de minimiser l'impact économique de l'endommagement ou de la perte des cargaisons.

À travers la recherche que nous avons menée sur les avaries maritimes de marchandises, nous avons constaté que Maersk Algérie prend en considération les préoccupations de ses clients, et veille à ce qu'ils soient toujours satisfaits ; chose qui explique pourquoi le traitement des dossiers de réclamation par voie amiable prime sur la voie judiciaire.

Dans le même contexte, le processus que la compagnie adopte pour procéder au traitement des dossiers de réclamations est performant en termes de Qualité, Coût et Délai.

## **Mots clés :**

Transport maritime de marchandises, risques, avaries, sécurité, réclamation, processus, performant, Triptyque « Qualité, Coût et Délai ».

# *Abstract*

---

Maritime transport is highly favored as no other mode of transport can withstand traffic of such intensity, particularly with the advent of the container which remains the solution most solicited to transport the merchandise on a world scale.

Moreover, the safety of goods remains one of the major concerns of the various players in international trade, in particular cargo owners (importers or exporters) who wish to transport their goods without major risks in order to minimize the economic impact of the damage or loss of cargo.

Through the research we have carried out on maritime average, we have found that Maersk Algeria takes into account the concerns of its customers and ensures that they are always satisfied; which explains why the processing of claims by amicable settlement takes precedence over the judicial process.

In the same context, the process that the company adopts to process complaints files performs in terms of Quality, Cost and Delay.

## **Keywords:**

Maritime transport of goods, risks, average, security, claim, process, high performance, Quality, Cost and Deadline.

## ملخص

يعتبر النقل البحري الاكثر تفضيلا حيث لا يوجد وسيلة أخرى يمكن تتحمل حركة نقل بهذه الشدة، خصوصا مع ظهور الحاوية التي تعتبر من أكثر الحلول اقبالا من أجل ضمان نقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم. علاوة على ذلك، لا يزال أمن البضائع المنقولة واحد من الاهتمامات الرئيسية لمختلف الأطراف الفاعلة في التجارة الدولية، بما في ذلك أصحاب البضائع (المستوردين والمصدرين) الذين يرغبون في نقلها من دون مخاطر كبيرة للحد من الأثر الاقتصادي الناجم عن ضرر أو فقدان هذه البضائع.

من خلال الأبحاث التي أجريناها حول الاضرار التي يمكن أن تحل بالبضائع المنقولة بحرا، وجدنا أن ميرسك الجزائر تأخذ بعين الاعتبار اهتمامات زبائنها وتسهر دائما على ارضائهم. هو الأمر الذي يفسر لماذا تتم معالجة ملفات الشكاوى بالطرق الودية و تفادي احوالها الى المحاكم.

في نفس السياق، يمكن القول أن المنهج الذي تعتمد عليه الشركة من أجل معالجة ملفات الشكاوى يعتبر ذات كفاءة عالية من حيث الجودة، التكلفة والزمن.

### الكلمات الرئيسية:

النقل البحري للبضائع، المخاطر، الاضرار، الأمن، الشكاوى، منهج، كفاءة، الجودة، التكلفة و الزمن

## *Liste des tableaux*

---

<b>N° de tableau</b>	<b>Intitulé</b>	<b>N° de page</b>
<b>Tableau n°I.1</b>	Les variétés de marchandises transportées par mer	<b>4</b>
<b>Tableau n°I.2</b>	Obligations du chargeur et du transporteur	<b>22</b>
<b>Tableau n°I.3</b>	Types de connaissement	<b>25</b>
<b>Tableau n°II.1</b>	Cas réels de risques maritimes en Algérie	<b>33</b>
<b>Tableau n°II.2</b>	L'abordage maritime entre hier et aujourd'hui	<b>36</b>
<b>Tableau n°II.3</b>	Les formes d'avaries particulières liées aux marchandises	<b>44</b>
<b>Tableau n°II.4</b>	Différence entre avarie particulière et avarie commune	<b>48</b>
<b>Tableau n°II.5</b>	Responsabilités du transporteur en cas d'avaries	<b>49</b>
<b>Tableau n°II.6</b>	Clauses d'exonération de la convention de Bruxelles	<b>50</b>
<b>Tableau n°II.7</b>	Formalités impératives au destinataire en cas d'avaries	<b>51</b>
<b>Tableau n°II.8</b>	Limites du transporteur en termes d'indemnisation	<b>52</b>
<b>Tableau n°II.9</b>	Types de polices d'assurance maritime	<b>57</b>
<b>Tableau n°III.1</b>	Matrice SWOT	<b>73</b>

## *Liste des figures*

<b>N° de figure</b>	<b>Intitulé</b>	<b>N° de page</b>
<b>Figure n°I.1</b>	Rôle des Incoterms	<b>17</b>
<b>Figure n°I.2</b>	Types d'expéditions maritimes	<b>18</b>
<b>Figure n°II.1</b>	Facteurs de risques en transport maritime de marchandises	<b>32</b>
<b>Figure n°II.2</b>	Types de risques maritimes	<b>32</b>
<b>Figure n°II.3</b>	Photos du navire Bechar au cœur de la tempête	<b>34</b>
<b>Figure n°II.4</b>	Les types d'évènements de mer	<b>36</b>
<b>Figure n°II.5</b>	Caractéristiques des notions de sécurité et de sûreté maritimes	<b>39</b>
<b>Figure n°II.6</b>	Types d'avaries maritimes de marchandises	<b>43</b>
<b>Figure n°II.7</b>	Conditions de l'avarie commune	<b>46</b>
<b>Figure n°II.8</b>	Composantes d'une police d'assurance maritime	<b>56</b>
<b>Figure n°II.9</b>	Obligations de l'assuré ou du bénéficiaire	<b>60</b>
<b>Figure n°III.1</b>	Branches du groupe A.P. Møller-Mærsk	<b>64</b>
<b>Figure n°III.2</b>	Structure organisationnelle du département Service Clientèle	<b>69</b>
<b>Figure n°III.3</b>	Structure organisationnelle du département Commercial	<b>71</b>
<b>Figure n°III.4</b>	Analyse de la performance du processus	<b>89</b>
<b>Figure n°III.5</b>	Tableau de Bord de Maersk Algérie pour 2015	<b>98</b>

## *Liste des graphiques*

<b>N° de graphique</b>	<b>Intitulé</b>	<b>N° de page</b>
<b>Graphique n°I.1</b>	Structure du trafic maritime mondial en 2014	<b>3</b>
<b>Graphique n°I.2</b>	Les cinq premiers opérateurs mondiaux de porte-conteneurs en 2016	<b>8</b>
<b>Graphique n°I.3</b>	Évolution du trafic maritime international entre 1990 et 2014	<b>11</b>
<b>Graphique n°I.4</b>	La flotte marchande mondiale par catégories de navires entre 2012 et 2016	<b>12</b>
<b>Graphique n°III.1</b>	La répartition du CA du groupe A.P. Møller-Mærsk par activité (pour l'année 2016)	<b>65</b>
<b>Graphique n°III.2</b>	Evolution du nombre de dossiers de réclamation auprès de ML Algérie entre 2012 et 2015	<b>90</b>
<b>Graphique n°III.3</b>	Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2012	<b>91</b>
<b>Graphique n°III.4</b>	Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2013	<b>91</b>
<b>Graphique n°III.5</b>	Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2014	<b>91</b>
<b>Graphique n°III.6</b>	Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2015	<b>91</b>
<b>Graphique n°III.7</b>	Classement des dossiers de réclamation par mode de traitement	<b>92</b>
<b>Graphique n°III.8</b>	Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2012	<b>93</b>
<b>Graphique n°III.9</b>	Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2013	<b>93</b>
<b>Graphique n°III.10</b>	Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2014	<b>93</b>
<b>Graphique n°III.11</b>	Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2015	<b>93</b>
<b>Graphique n°III.12</b>	Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2012	<b>95</b>
<b>Graphique n°III.13</b>	Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2013	<b>95</b>
<b>Graphique n°III.14</b>	Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2014	<b>95</b>
<b>Graphique n°III.15</b>	Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2015	<b>95</b>

## *Liste des abréviations*

<b>Abréviation</b>	<b>Signification</b>
<b>BAF</b>	Bunker Adjustment Factor
<b>BMI</b>	Bureau Maritime International
<b>BMS</b>	Bulletin Météorologique Spécial
<b>B/L</b>	Bill of Lading
<b>CA</b>	Chiffre d'affaires
<b>CAF</b>	Currency Adjustment Factor
<b>CCI</b>	Chambres de commerce et d'industrie
<b>CFR</b>	Cost and Freight
<b>CIF</b>	Cost, Insurance, Freight (Coût, assurance, fret)
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance Paid to
<b>CMA</b>	Code Maritime Algérien
<b>CNAN</b>	La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
<b>Crédoc</b>	Crédit Documentaire
<b>CTBL</b>	Combined Transport B/L
<b>CY</b>	Container Yard
<b>DAT</b>	Delivered At Terminal
<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid
<b>DTS</b>	Droits de tirage spéciaux
<b>EPS</b>	Entreprise Portuaire de Skikda
<b>EVP</b>	Équivalent Vingt Pieds
<b>FAP</b>	Franc d'Avaries Particulières
<b>FBL</b>	FIATA B/L
<b>FCL</b>	Full Container Loaded
<b>GLB CLM</b>	Global Claim
<b>GPS</b>	Global Positioning System
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization
<b>IUMI</b>	International Union of Marine Insurance
<b>LC</b>	Lettre de Change
<b>LCL</b>	Less than Container Loaded
<b>OMI</b>	Organisation Maritime Internationale

## *Liste des abréviations*

<b>Abréviation</b>	<b>Signification</b>
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>PDL</b>	Poudre de Lait
<b>Remdoc</b>	Remise Documentaire
<b>SOLAS</b>	Safety Of Life At Sea
<b>S.W.O.T</b>	Strengths, Weaknesses, Opportunities & Threats
<b>TBL</b>	Through B/L
<b>TC</b>	Transport Container
<b>TF</b>	Transfert de Frais
<b>TPL</b>	Tonnes de Port en Lourd
<b>TR</b>	Transfert de Risques
<b>ULS</b>	Unité Logistiques Stockées
<b>UMS</b>	Unité de Manutention Stockées
<b>UP</b>	Unité Payante
<b>UTT</b>	Unité de transaction Transport
<b>VA</b>	Vente à l'Arrivée
<b>VD</b>	Vente au Départ
<b>YAR</b>	The York-Antwerp Rules

# SOMMAIRE

---

<b>Introduction générale</b> .....	<b>I</b>
<b>Chapitre I : Le transport maritime international de marchandises</b> .....	<b>1</b>
<i>Introduction</i> .....	<b>1</b>
<b>Section 1</b> : Généralités sur le transport maritime international de marchandises .....	<b>2</b>
<b>Section 2</b> : Organisation du transport maritime de marchandises.....	<b>14</b>
<b>Section 3</b> : Documents usuels utilisés en transport maritime de marchandises.....	<b>22</b>
<i>Conclusion</i> .....	<b>29</b>
<b>Chapitre II : Les risques d'avaries liés au transport maritime de marchandises</b> ..	<b>30</b>
<i>Introduction</i> .....	<b>30</b>
<b>Section 1</b> : Généralités sur les risques liés au transport maritime de marchandises .....	<b>31</b>
<b>Section 2</b> : Les avaries liées au transport maritime de marchandises.....	<b>42</b>
<b>Section 3</b> : Assurance des facultés maritimes ( <i>Cargo insurance</i> ) .....	<b>53</b>
<i>Conclusion</i> .....	<b>62</b>
<b>Chapitre III : Processus de gestion des avaries maritimes de marchandises chez Maersk Algérie</b> .....	<b>63</b>
<i>Introduction</i> .....	<b>63</b>
<b>Section 1</b> : Présentation de l'organisme d'accueil – Maersk Algérie SPA.....	<b>64</b>
<b>Section 2</b> : Processus de gestion et de suivi des avaries maritimes .....	<b>74</b>
<b>Section 3</b> : Evaluation de la performance du processus lié à la gestion des réclamations par les indicateurs de performance.....	<b>89</b>
<i>Conclusion</i> .....	<b>102</b>
<b>Conclusion générale</b> .....	<b>103</b>

INTRODUCTION

GÉNÉRALE

*« La mer façonne le destin des nations, détermine leur économie, inspire leur ambition. La mer est sans conteste l'élément le plus propice au transport des biens, des plus précieux aux plus lourds. »<sup>1</sup>*

Le transport maritime est un secteur à caractère international, assurant environ 80 % du commerce mondial entre les peuples et communautés de la planète.

Par ailleurs, ce mode de transport demeure une véritable aventure exposée aux risques et périls. D'où la notion d'avarie, exclusivement maritime, qui est de plus en plus récurrente.

Ceci dit que ces avaries ne varient pas forcément en nature (casses ou détériorations), mais elles évoluent en intensité en fonction de plusieurs facteurs de risques tels que les évolutions technologiques, le nouveau contexte économique et la piraterie maritime.

Par conséquent, la sinistralité en mer représente un déficit financier important pour toutes les parties participantes à cette aventure. C'est pourquoi l'assurance transport procure aujourd'hui une protection efficace contre les risques de perte et d'avaries.

Ayant pris conscience de ces risques et de leur impact sur tous les aspects, Maersk Algérie est l'un des pionniers du secteur assurant un transport maritime de plus en plus sécurisé.

Hormis la nature de son activité qui correspond parfaitement avec notre étude de recherches, le choix de cette compagnie est motivé par sa position de leader sur le marché national et international. De plus, son expertise dans le secteur du transport maritime nous a permis d'élaborer une recherche de qualité et dans les conditions les plus favorables.

Ainsi, le choix de ce thème d'actualité « *Gestion et suivi des avaries liées au transport maritime des marchandises diverses* » est surtout justifié par l'importance de ce mode de transport qui constitue un élément essentiel de tout programme visant une croissance économique durable, et qui représente un enjeu essentiel pour l'Algérie qui veut diversifier son économie par la promotion de sa production nationale et la diversification de ses exportations.

*(Le cas du transport maritime des marchandises dangereuses est exclu de notre champ de recherche).*

---

<sup>1</sup> TAMBY, (U.G) : *Optimisation de l'exploitation et de la logistique portuaire - Cas du port de Toamasina à Madagascar*, Licence professionnelle en exploitation logistique et transport, Institut Supérieur de la Technologie d'Antananarivo, 2010, P.1.

À travers ce thème, nous allons essayer de mettre la lumière sur un point sensible mais souvent négligé, en s'interrogeant sur la manière dont la compagnie maritime fait face aux avaries de manière à ce qu'elle assure la sécurité des marchandises, d'où la problématique : *Comment une compagnie maritime fait-elle face aux avaries liées au transport des marchandises diverses ?*

De la problématique principale, découle les questions secondaires suivantes :

- ⊗ Le transport maritime à l'international procure-t-il la sécurité nécessaire des marchandises transportées ?
- ⊗ Dans quelle mesure les risques d'avaries de marchandises peuvent-elles être un frein au bon déroulement des opérations de transport maritime international?
- ⊗ Comment Maersk Algérie procède-t-elle pour minimiser la fréquence élevée d'avaries?

Et afin de mieux cerner notre recherche, nous avons jugé utile d'émettre les hypothèses suivantes :

- ✓ H1 : Le transport de la marchandise par voie maritime est très favorisé car il assure la sécurité de cette dernière à l'échelle internationale.
- ✓ H2 : Un nombre important d'avaries maritimes de marchandises joue sur la stabilité du triptyque Qualité-Coût-Délai (QCD) du transporteur.
- ✓ H3 : L'instauration des systèmes de prévention permet d'anticiper les avaries maritimes de marchandises.

Pour accomplir le présent travail, notre méthodologie s'est axée sur la recherche documentaire pour les deux premiers chapitres théoriques, et la méthode analytique pour notre cas pratique qui consiste à analyser minutieusement chaque type d'avarie à travers le traitement de dossiers de réclamations introduits auprès de Maersk Algérie, et l'évaluation de la performance de son processus de suivi à l'aide d'un tableau de bord.

Ainsi, notre travail de recherche est structuré comme suit :

***Chapitre I : Le transport maritime international de marchandises***

Ce chapitre introductif portera sur l'organisation générale de ce mode de transport.

***Chapitre II : Les risques d'avaries liés au transport maritime de marchandises***

Il sera réservé exclusivement aux risques d'avaries et à l'assurance sur facultés maritimes.

***Chapitre III : Processus de gestion des avaries maritimes de marchandises chez Maersk  
Algérie***

Ce chapitre sera consacré à la présentation de l'organisme d'accueil – Maersk Algérie SPA, au processus de gestion des avaries ainsi qu'à l'évaluation de ce processus par les indicateurs de performance.

# CHAPITRE

# I

# *Introduction au chapitre I*

## *Le transport maritime international de marchandises*

Le choix du mode de transport à l'international est une variable stratégique qui influence sur le développement du commerce extérieur, et qui repose sur de multiples critères tels que la nature de la marchandise transportée, la distance à parcourir, les délais de livraison mais surtout la sécurité des cargaisons qui impose une évaluation minutieuse du risque présenté par chaque mode.

Aujourd'hui, considéré comme un mode de transport de masse sécurisé, peu polluant, et qui convient aux longues distances sans ruptures de charges entre deux ports, le transport maritime de marchandises écrase tous les autres modes. D'ailleurs c'est son faible coût qui explique principalement le poids économique du commerce maritime.

Mais comment ce secteur a-t-il évolué jusqu'à en devenir *un pilier de la mondialisation*, est-ce le cas en Algérie, comment s'organise-t-il et à quelle documentation fait-il appel ?

Des questions majeures auxquelles nous allons essayer de répondre à travers ce premier chapitre introductif en procédant dans l'ordre suivant :

*1 : Généralités sur le transport maritime international de marchandises*

*2 : Organisation du transport maritime international de marchandises*

*3 : Documents usuels utilisés en transport maritime international de marchandises*

---

## **Section 1 : Généralités sur le transport maritime international de marchandises**

Le transport maritime est l'une des plus anciennes pratiques qui a représenté, pendant des siècles, le support de la plupart des échanges internationaux, et qui a permis la naissance et le développement de certaines civilisations.

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

#### **1. Historique**

Certains peuples de l'antiquité se sont très tôt abonnés au commerce, mais beaucoup de marchandises furent volées dans les ports qui étaient très peu sécurisés, et même le voyage maritime était très long car la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent et même les routes maritimes n'étaient pas optimisées.

En conséquence, la lenteur et la dangerosité de ce mode ont engendré des coûts supplémentaires très lourds à supporter, rendant ainsi le transport par voie maritime extrêmement coûteux. C'est alors que des solutions ont été conçues et régulièrement développées pour remédier à ce problème, afin d'offrir un service de transport sécurisé à des prix très compétitifs.

Tout d'abord, l'invention des canaux<sup>2</sup> a permis de gagner un temps considérable, puis grâce à la révolution industrielle, les grands voiliers renoncèrent à la force humaine et la remplacèrent par les machines à vapeur afin de réduire les coûts et le temps des trajets. Et enfin, l'avènement des conteneurs en 1966<sup>3</sup> a permis de minimiser le temps de déchargement, la conservation et le renforcement de sécurité des marchandises.

#### **2. Place du transport dans le Commerce International**

Le transport maritime représente l'industrie clé de notre économie, de notre environnement et de notre modèle de civilisation.

---

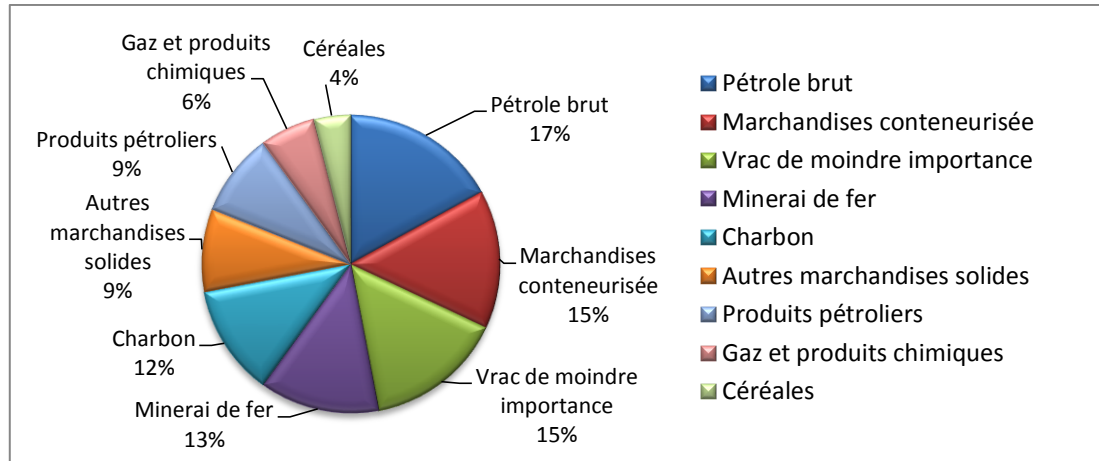
<sup>2</sup> Prennent la forme de voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires (développée de 1880 à 1914).

Voyage au cœur des ressources de la terre, <https://energies4.jimdo.com/le-transport-maritime/l-histoire-du-transport-maritime/>, consulté le 02/04/17 à 18h.

<sup>3</sup> Ibid.

En effet, avec la standardisation des normes dans le transport, on estime qu'au moins 90% des marchandises transportées dans le monde transitent par mer, soit en moyenne plus de 9 milliards de tonnes de marchandises par an<sup>4</sup>.

**Graphique n°I.1 : Structure du trafic maritime mondial en 2014**



**Source :** étude sur les transports maritimes 2015, CNUCED P.12.

À travers ce graphique, on remarque clairement que presque tout ce que nous consommons y figure. En 2014 par exemple, 44% des marchandises transportées par mer sont des Vrac (solides et de moindre importance) : charbon, céréales, produits agricoles et articles manufacturés...

Pour la même période, le *pétrole brut* contribue avec 17%, les *cargaisons pétrolières et gazières* avec 15%, suivie des *autres marchandises solides (diverses)* avec 24% (la part des marchandises conteneurisées : 15%, contre 9% des marchandises conventionnelles).

Il est très nécessaire de connaître avec précision toute la variété des marchandises transportées. En effet, à chaque catégorie de marchandises peut être associé un type de navire, donc une *technique de manutention\** et une *structure de marché particulière\*\**.

\* La conteneurisation, le transport de barges ou le roulage (*roll-on, roll-off*).

\*\* Transport de ligne régulière ou transport à la demande (*Tramping*).

## 2.1. La marchandise transportée par voie maritime

### 2.1.1. Définitions

La marchandise désigne tout produit susceptible d'être acheté ou vendu, et qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic passager.

<sup>4</sup> ARTE Info, Site de l'actualité internationale de la chaîne européenne ARTE, <http://info.arte.tv/fr/le-commerce-maritime-mondial-infographies>, consulté le 04/04/2017 à 22h.

On parle alors de *denrées*, de *matières premières* et d'*objets manufacturés* composant la cargaison d'un navire et faisant l'objet de certaines réglementations.

### 2.1.2. Types de marchandises transportées

Les marchandises qui empruntent la mer<sup>5</sup> dans le cadre des opérations du commerce international peuvent prendre différentes formes :

**Tableau n°I.1 : Les variétés de marchandises transportées par mer.**

Catégorie de marchandises		Types
Les marchandises en vrac	Liquides	Les hydrocarbures (pétrole et produits pétroliers) et le gaz naturel. les produits chimiques et les huiles comestibles : l'huile végétale, huiles d'arachide et de palme. Les produits alimentaires.
	Solides	Des matières telles que le charbon, les engrais et le ciment. Des denrées alimentaires : céréales, sucre brut,...
Les marchandises diverses	Conventionnelles	Produits métallurgiques : tubes, fer, fil de fer, tôles, etc. Produits forestiers : bois sciés, pâte à papier, bobines de papier... Produits alimentaires : farine, sucre, riz, fruits et légumes... et des produits finis.
	Conteneurisées	Produits manufacturés. Autres produits : fruits et légumes, produits alimentaires finis, liquides...

**Source :** MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : transport logistique, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.97.

Les marchandises en vrac sont les produits directement transportés dans la cale du navire sans aucun conditionnement spécifique : il s'agit d'un transport à nu.

Par opposition aux marchandises en vrac, les marchandises diverses (ou générales) sont habituellement transportées sous emballages, dans des palettes, des caisses, des cartons, ou dans des conteneurs. Cependant, leur transport ne dépend pas de leur conditionnement, ni de leur emballage mais plutôt de leur aspect physique.

Par ailleurs, la protection de la cargaison pendant les opérations de manipulation demeure l'une des préoccupations logistiques et ce à travers l'utilisation des emballages.

<sup>5</sup> Dans le jargon maritime, la marchandise transportée peut être appelée « fret » ou encore « cargaison » désignant la marchandise qui constitue la charge d'un navire.

## 2.2. L'emballage maritime

Outre les risques spécifiques au mode de transport maritime, toute marchandise, au cours des opérations de manutentions, de transport et de stockage est exposées à d'autres menaces telles que les risques mécaniques, physiques et thermiques.

Tenant compte de ces risques, il est impératif que toute cargaison ait un emballage de type maritime, optimal en termes de poids, de volume et de coût et qui répond à des spécifications et des normes précises de manière à ce qu'il soit :

- Résistant à la pression, à la chaleur, à l'humidité et aux chocs.
- Conçu pour être empilé.
- Manipulable par chariot élévateur.

### 2.2.1. Définitions

#### - L'emballage

Un emballage<sup>6</sup> est considéré comme *tout produit constitué de matériaux de toute nature, destiné à contenir et à protéger des marchandises données allant des matières premières aux produits finis ; à permettre leur manutention et leur acheminement du producteur au consommateur ou à l'utilisateur ; et à assurer leur présentation.*

#### - Unités logistiques

L'unité de transaction transport (UTT) désigne, comme son nom l'indique, des unités de transport, de manutention et de stockage qui permettent la manipulation du produit en assurant la standardisation des opérations de la chaîne logistique globale (respect et maîtrise des délais de livraison et sécurité des envois).

On distingue les UMS (Unités de Manutention Stockées) des ULS (Unités Logistiques Stockées)<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> En matière de transport et de manipulation, il existe plusieurs unités logistiques (UL), tandis qu'en matière commerciale, on distingue trois niveaux d'emballage : primaire (ou conditionnement), secondaire et tertiaire. Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Emballage-conditionnement.htm>, consulté le 09/03/17 à 7h02.

<sup>7</sup> Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Emballage-niveaux-unites.htm>, consulté le 09/03/17 à 7h19.

### 2.2.2. Les types d'emballage ventilés par catégories de matériaux

En prenant en considération la nature des marchandises et les conditions de transport par voie maritime, les matériaux qui peuvent être utilisés pour la fabrication des emballages sont essentiellement le plastique, les métaux, le bois et le carton.

### 2.2.3. Critères de choix de l'emballage maritime

Lorsque le mode de transport retenu est le maritime, et avant de procéder à l'emballage des cargaisons, il est très important de prendre en considération les contraintes suivantes :

- Les ruptures de charges prévues pendant le transport.
- La destination finale d'expédition et la durée de stockage sur site à l'arrivée.
- Les conditions de stockage avant le départ et de réception sur site.

Ajoutant que la taille de l'emballage est toujours adaptée à la nature et au poids de l'envoi afin d'éviter toutes sortes d'imprévus<sup>8</sup>.

### 2.2.4. Conséquence d'une absence ou d'un mauvais choix d'emballage

Un envoi qui n'est pas correctement emballé ou dont l'emballage n'est pas suffisant peut engendrer :

- Des problèmes dans la manipulation de la marchandise.
- Des difficultés dans l'arrimage.
- Casse et détérioration de la marchandise.

En effet, des caisses qui sont semi-vides par exemple vont probablement se déformer, tandis que les caisses trop pleines vont s'éventrer laissant échapper leur contenu.

On conclut avec l'apport positif de l'emballage pour le transport de marchandises par mer, et qui consiste à :

- ✓ Assurer une protection polyvalente (interne et externe) des marchandises.
- ✓ Faciliter le déplacement de la cargaison, son stockage et son transfert dans les meilleures conditions.
- ✓ Réduire les coûts de transport par la constitution d'unités de chargement qui réduisent sensiblement les taux de fret. Autrement dit, en ayant recours à la conteneurisation.

<sup>8</sup> Une étiquette sur l'emballage doit indiquer le port de destination, de chargement ou de transit, le numéro de série, le numéro du colis dans la série, ainsi que la nature et le poids de la cargaison. Ainsi, il est obligatoire d'indiquer sur l'emballage au moyen d'un autocollant, dans le cas d'une marchandise dangereuse, la présence de matières dangereuses.

## **Sous-section 2 : Le transport maritime de marchandises par conteneurs**

Le transport maritime par conteneurs est devenu universel compte tenu de son caractère multimodal. D'ailleurs, la modernisation constante des conteneurs permet aujourd'hui leur utilisation pour le transport de marchandises en vrac et liquides, alors qu'autrefois ils ne pouvaient servir que pour le transport des marchandises générales.

### **1. Aperçu historique**

Le conteneur est l'une des innovations radicales majeures de la fin du XX<sup>e</sup> Siècle, marquant sa naissance en 1956 sous l'impulsion de l'entrepreneur américain Malcolm MacLean<sup>9</sup> qui, par la suite, a converti certains de ses bateaux en vecteurs maritimes conteneurisés pour annoncer le début d'une conteneurisation moderne et massive.

Ce concept repose sur un conditionnement utilisable par différents modes de transport sans manipulation intermédiaire : une multimodalité qui s'est ensuite développée grâce à la normalisation des conteneurs, élaborée par le comité technique ISO / TC 104 en 1965.<sup>10</sup>

### **2. Définitions**

#### **Le conteneur (Container)**

Du verbe « contenir », il s'agit de caisses polyvalentes conçues pour le transport de marchandises par différents modes de transport. De dimensions normalisées, les conteneurs sont utilisés pour la manutention, le stockage ou le transport de matières ou de lots d'objets dont ils permettent de simplifier l'emballage.<sup>11</sup>

#### **La conteneurisation (Containerization)**

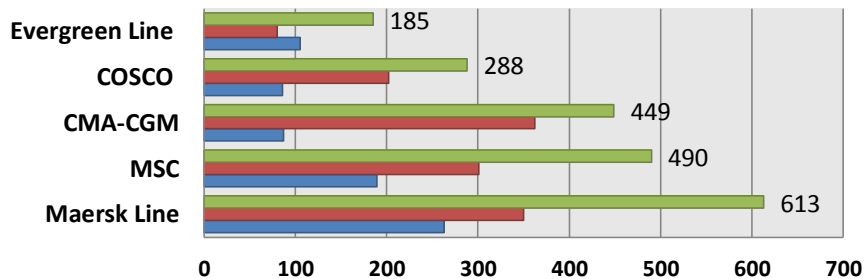
C'est le processus qui a généralisé l'usage du conteneur dans le transport de marchandises, entre autres maritime, et permettant ainsi la révolution économique de la mondialisation.

---

<sup>9</sup> Le Figaro, Quotidien de l'actualité en France et à l'international, <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/11/13/04016-20111113ARTFIG00214-le-conteneur-a-revolutionne-l-economie-mondiale.php>, consulté le 12/03/17 à 21h.

<sup>10</sup> Site officiel de l'Organisation Internationale de Normalisation, <https://www.iso.org/fr/committee/51156.html>, consulté le 12/03/17 à 18h03.

<sup>11</sup> LAROUSSE, dictionnaire de français, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/conteneur/18565>, consulté le 12/03/17 à 18h27.

**Graphique n°I.2: Les cinq premiers opérateurs mondiaux de porte-conteneurs en 2016**

**Source :** Ceoworld Magazine, <http://ceoworld.biz/2016/05/25/list-worlds-top-20-leading-container-ship-operators-2016/>, consulté le 10/03/17 à 18h02.

Ce classement est basé sur le nombre total de navires des plus grands armateurs de porte-conteneurs du monde, qu'ils soient des navires affrétés et sous leur possession.

Sur cette base, *Alphaliner*<sup>12</sup> récence plus de 600 navires pour le danois Maersk line, dont il possède presque la moitié des navires. Suivi consécutivement de l'opérateur Italien MSC avec 490 navires, parmi lesquels il possède plus que la moitié, et le français CMA-CGM avec 362 navires affrétés et 87 navires seulement qui lui appartiennent. COSCO et Evergreen Line arrivent en quatrième et en cinquième place avec, pour chacun, 288 et 185 navires respectivement.

### 3. Types de conteneurs

Les conteneurs, étant des boîtes rectangulaires de dimensions universelles, sont désignés par catégories de 20' et 40' suivant la longueur exprimée en pieds anglais<sup>13</sup>. Sur cette base, de multiples formes de conteneurs se sont développées en fonction des besoins :

- ❖ Conteneurs tout usage (*Dry*).
- ❖ Conteneurs réfrigérés (*Reefer*).
- ❖ Conteneurs à toit ouvert (*Open top container*).
- ❖ Conteneurs plateformes (*FlatRack containers*).
- ❖ Conteneurs citernes (*Tank container*).

Chaque conteneur doit être identifié par une série d'inscriptions permanentes sur ses parois (propriétaire, n° d'immatriculation, masse brute maximale et charge utile)

<sup>12</sup> La référence mondiale dans le transport maritime.

<sup>13</sup> Unité de mesure américaine correspondant à la longueur d'un pied humain.

1' = 0,3048 mètres = 30,48 centimètres

WIKIPEDIA, L'encyclopédie libre en ligne, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pied\\_\(unit%C3%A9\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pied_(unit%C3%A9)), consulté le 15/03/17 à 18h.

Selon leur structure de fabrication, ils peuvent être classés en trois grandes catégories : les *conteneurs isothermes* destinés au transport de marchandises périssables sous température contrôlée, les *conteneurs citernes* destinés au transport des liquides et les *conteneurs divers* pour transporter la marchandise sèche. (Voir Annexe n°I.1)

#### **4. Avantages et inconvénients du conteneur**

##### ✓ **Avantages**

En transport maritime de marchandises, le principal atout du conteneur consiste à générer des économies d'échelle à toutes les étapes de la chaîne logistique. En effet, il permet:

- Une atténuation des ruptures de charge lors des transbordements.
- Des gains de temps et des économies car les navires peuvent effectuer plus de rotations grâce à la rapidité des opérations de manutention.
- La normalisation du matériel dans la mesure où tous les ports du monde gèrent les différentes tailles de conteneurs.
- La sécurisation de la marchandise qui voyage de manière anonyme par la réduction des risques de pertes, de casses ou de vol.

##### ✓ **Inconvénients**

Malgré l'augmentation exponentielle des échanges commerciaux par conteneurs et compte tenu de ses avantages pratiques, le conteneur présente plusieurs inconvénients : *«investissement et entretien coûteux, difficile adaptation des équipements dans les pays en développement, normalisation encore insuffisante, déséquilibre du flux de marchandise imposant des transports de conteneurs vides»*.<sup>14</sup>

Ceci dit qu'en plus des frais engendrés par ce type de transport, on ressent parfois l'inefficacité, voire l'inadaptabilité de certaines normes internationales face aux nombres de litiges suscités par l'usage des conteneurs. De plus, l'objectif pour l'armateur est de transporter des conteneurs pleins dans les deux sens, mais la mise à disposition des conteneurs auprès des industriels nécessite souvent des parcours à vide<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Conteneur.htm>, consulté le 09/02/2017 à 19h47.

<sup>15</sup> Dans ce cas, trois solutions peuvent être envisagées:

- Le chargeur paye le retour à vide du conteneur ce qui multiplie le coût du transport terrestre par (2) deux.
- Le conteneur est déchargé à proximité du port et restitué immédiatement.
- Le conteneur est ramené à un dépôt de vides officiel (ou non officiel).

Nous passons maintenant à l'étude des navires de commerce qui transportent entre autres ces conteneurs, et ce à travers l'analyse de la flotte mondiale de marine marchande

### **Sous-section 3 : La flotte mondiale de marine marchande**

D'une manière générale, une flotte est représentée par un grand groupe de navires d'importance numérique très variable<sup>16</sup>, englobant différents types de vaisseaux (*navires de commerces et navires à passagers*).<sup>17</sup>

#### **1. Les navires marchands**

##### **1.1. Définition**

Un navire est un engin pourvu d'un système de propulsion autonome, conçu pour la navigation en haute mer et exposé à des dangers particuliers.

Il existe encore beaucoup de navires de ligne grées (équipés) avec des grues pour permettre la manutention adaptée à la marchandise transportée à bord, sans avoir recours à des équipements portuaires.<sup>18</sup>

##### **1.2. Types de navires marchands**

Avec le développement du transport maritime de marchandises, le navire a connu, et connaît encore, une évolution importante afin de s'adapter et de répondre aux nouvelles exigences du marché<sup>19</sup>. (*Voir annexe n°I.2*)

#### **2. Analyse du secteur**

La croissance du transport maritime de marchandise s'est ralentie depuis 2009, vu la conjoncture économique que connaît le secteur du commerce international et ce malgré qu'il existe des différences entre la structure des deux secteurs en question.

##### **2.1. À l'international**

Le secteur a commencé à se redresser en 2010 enregistrant une croissance de 16, mais ce n'est qu'en 2013 que les exportations mondiales ont dépassé leur niveau d'avant la crise.

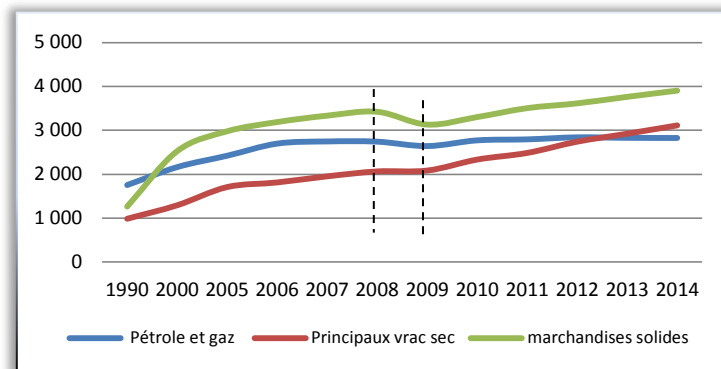
<sup>16</sup> WIKIPEDIA, L'encyclopédie libre en ligne, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Flotte>, consulté le 17/03/17 à 10h02.

<sup>17</sup> Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Direction de la Science, de la Technologie et de l'Industrie - Division des Transports, 2001, P.7.

<sup>18</sup> Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Atouts-transport-maritime.htm>, consulté le 17/03/17 à 12h42.

<sup>19</sup> L'évaluation de l'importance d'une flotte de navires de commerce peut s'effectuer soit en comptant le nombre de navires immatriculés dans un pays, soit en comptabilisant le total du port en lourd<sup>19</sup> de ces navires.

**Graphique n°I.3 : Évolution du trafic maritime international entre 1990 et 2014**  
(En millions de tonnes)



**Source :** Conférence des Nations Unis sur le Commerce et le Développement - CNUCED

En 2014, le volume du commerce mondial de marchandises a augmenté de 3,4% (9,84 milliards de tonnes en volume), c'est-à-dire au même taux qu'en 2013. L'année 2015, quant à elle, a enregistré une hausse de 2,1% seulement (soit 10 milliards de tonnes). Des résultats qui s'inscrivent dans un nouveau contexte d'une crise économique, caractérisée par la baisse des prix du pétrole, le ralentissement économique des grands pays émergents ainsi que la reprise lente et inégale<sup>20</sup> des économies avancées.

De ce fait, le marché maritime mondial a connu une offre abondante par rapport à une demande toujours terne et, avec la crise économique de 2008/2009, il y a eu un réel coup d'arrêt des échanges internationaux, des ports qui fonctionnaient au ralenti et des porte-conteneurs qui se trouvaient complètement à l'arrêt. D'où une analyse de la flotte maritime depuis cette conjoncture s'avère importante.

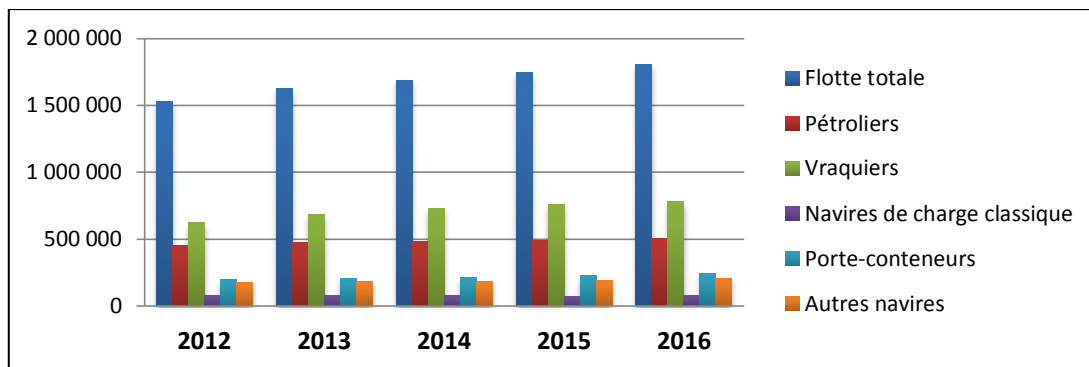
#### ⇒ *Evolution de la flotte maritime mondiale*

Selon des données récentes de la CNUCED, en 2014, la flotte marchande mondiale a enregistré son plus faible taux de croissance en dix ans (soit un taux de 3,5 %).

Le graphique suivant illustre la répartition de la flotte maritime entre les différents types de *navires marchands*, tout en illustrant son évolution entre 2012 et 2016.

<sup>20</sup> Les pays en développement paient en moyenne entre 40% et 70% de plus que les pays développés pour le transport international de leurs importations par mer. Ceci est dû principalement au retard pris par ces pays en matière de réformes portuaires et commerciales; une situation qui nécessite des investissements et des réformes pour remédier à cette inégalité.

**Graphique n°I.4 : La flotte marchande mondiale par catégories de navires**  
(Entre 2012 et 2016)



Source: UNCTAD STAT, <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>, consulté le 04/04/17 à 10h.

Entre 2012 et 2016, la flotte mondiale a augmenté de 275 millions de TPL en 2016, une hausse de 18% par rapport à 2012.

Et avec la conteneurisation croissante des marchandises autres que le vrac, la part de la flotte de porte-conteneurs a fait un bond de 47 millions de TPL au dépend de la part des navires de charge classiques qui a chuté de 2.88 millions de TPL durant la même période.

Depuis 1980, la part des vraquiers secs dans la flotte mondiale a augmenté de 58 % alors que celle des pétroliers a diminué de 43 %.

Il est à noter l'année 2012 a marqué le retournement du cycle le plus dynamique de toute l'histoire de la construction navale.

#### ⇒ *Crise du transport maritime*

Un nombre important de navires a été livré depuis le début de l'année 2015 (157 porte-conteneurs pour une capacité de 1,27 million d'EVP).

Désormais, la flotte connaîtra une croissance rapide entre la fin 2016 et le début de 2018, avec l'arrivée de la commande de 190 grands navires sur le marché pour une capacité cumulée de 2,04 millions d'EVP.<sup>21</sup>

Une offre déraisonnable face à une demande modeste, dont les répercussions se font ressentir sur les frets maritimes qui ont poursuivi leur baisse, et si les vieux navires ne sont pas démolis, la surcapacité pourrait s'aggraver à l'échelle mondiale, et la baisse des taux de fret et des tarifs d'affrètement pourraient continuer.

<sup>21</sup> Le marin, le site de l'économie maritime, <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/23002-conteneur-la-flotte-passe-le-cap-des-20-millions-devp>, consulté le 22/03/17 à 14h11.

## 2.2. En Algérie

### ⇒ *Evolution du secteur*

Le pavillon maritime algérien dispose actuellement d'une quinzaine de navires (soit une capacité de 796 Milliers de TPL) qui n'assurent que 1,4% du tonnage global des marchandises solides et 1,75% du trafic par conteneurs, soit environ 3% du marché algérien de transport maritime de marchandises hors-hydrocarbures.

En effet, le Ministre des Transports Mr Boudjemaa TALAI a souligné que plus de 97% des marchandises importées passent par les compagnies de transport étrangères qui détiennent 90% du marché.

De plus, la problématique des coûts du transport maritime de marchandises en Algérie continue à freiner le développement des exportations hors hydrocarbures, étant donné que le coût annuel s'élève à 1,6 milliard de dollars, engendrant des pertes pour les opérateurs algériens dues principalement aux surcoûts liés aux surestaries et aux frais de manutention.

### ⇒ *Perspectives et plans d'avenir*

Désormais, l'Etat algérien a pris conscience qu'il est indispensable d'accorder la priorité au secteur du transport maritime de marchandises, étant donné qu'il constitue un véritable pilier pour atteindre les objectifs tracés qui s'insèrent dans une politique de développement économique loin des hydrocarbures.

Dans ce contexte, les principaux objectifs qui ont été fixés sont les suivants :

- ✓ Augmenter la part des armateurs nationaux à 30% du marché algérien de transport maritime de marchandises hors-hydrocarbures à l'horizon 2020.
- ✓ Prévoir l'acquisition de 25 navires au profit de CNAN-Nord et CNAN-MED dans le but de satisfaire la demande croissante.
- ✓ Profiter de la situation géographique de notre façade maritime pour créer une zone logistique qui prend en charge une partie du trafic en transbordement à l'international.
- ✓ Renouveler, développer et renforcer les infrastructures portuaires du pays.
- ✓ Baisser progressivement le coût de la logistique de 30% à 10%.

Puisqu'une grande partie des marchandises est transportée par mer, il est indispensable de cerner l'organisation générale de ce marché qui représente un axe important pour le fonctionnement de l'économie mondiale.

## **Section 2 : Organisation du transport maritime de marchandises**

Afin de cerner l'organisation générale du transport maritime de marchandises, nous allons évoquer les différentes conventions qui règlementent ce domaine, les pratiques et les techniques utilisées ainsi que toutes les parties prenantes, qui participent de façon directe ou indirecte, à la réalisation de l'opération de transport.<sup>22</sup>

### **Sous-section 1 : Règlementations internationales en matière de transport maritime de marchandises**

Le transport maritime international de marchandises est un domaine très présent, et est étroitement lié au commerce international. De ce fait, un nombre de conventions le règlemente jusqu'au jour d'aujourd'hui, et précise son encadrement législatif.

#### **1. Principales conventions -entrées en vigueur-**

##### **1.1. La convention internationale de Bruxelles**

Dite Règle de la Haye (25 août 1924) en matière de connaissance<sup>23</sup>, ratifiée par plus de cent (100) Etats, dont l'Algérie, et entrée en vigueur le 2 juin 1931 et précise que le chargeur doit indemniser le transporteur de toute perte, dommage ou dépense provenant du non-respect des règles, en excluant de son champ d'application les contrats d'affrètement, la marchandise transportée en pontée et les animaux vivants.

Deux protocoles l'ont modifiée<sup>24</sup> :

- Protocole du 23 février 1968 (Règles de Visby) entré en vigueur le 23 juin 1977, dont l'objectif principal étant d'apporter de nouvelles dispositions en matière de réception de la marchandise par le transporteur.
- Protocole du 21 décembre 1979 entré en vigueur le 14 février 1984. Il délimite les responsabilités du transporteur.

---

<sup>22</sup> Les mesures qui s'appliquent dans ce secteur ne relèvent pas toujours de cadres règlementaires, mais aussi de pratiques commerciales.

Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Direction de la Science, de la Technologie et de l'Industrie - Division des Transports, 2001.

<sup>23</sup> Titre de transport en mer qui représente la marchandise et qui formalise le contrat de transport maritime.

<sup>24</sup> CALME, (Sandie) : l'essentiel du droit des transports, éditions Lextenso, Paris, collection les Carrés, 2012, P.127.

## **1.2. La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer**

Dite Règles de Hambourg<sup>25</sup> (31 mars 1978) sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1992 et élaborée sur la demande des pays en développement.<sup>26</sup> Ces règles établissent un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer

Elle inclut dans son champ d'application quelques points que les règles de Bruxelles excluent, plus précisément la marchandise transportée en pontée et les animaux vivants.

## **2. Les Règles de Rotterdam : « La convention du futur »**

Il s'agit d'une convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée à New York le 11 décembre 2008, signée le 23 septembre 2009, et qui n'attend que la vingtième ratifications pour qu'elle soit entrée en vigueur<sup>27</sup>.

Ces Règles ont pour vocation de remplacer la pluralité de conventions existantes à l'heure actuelle, afin de régir le transport maritime du 21<sup>ème</sup> siècle en rétablissant une certaine uniformité réglementaire dans ce secteur, tout en prenant en compte les nouveautés technologiques et commerciales<sup>28</sup> qu'a connues le transport maritime ces dernières années.

## **Sous-section 2 : Pratiques du transport maritime de marchandises**

Le transport maritime international de marchandises est le mode le moins coûteux et le plus adapté à la quasi-totalité des marchandises transportées. Par ailleurs, la nécessité de maintenir la stabilité des prix et de garantir des services de qualité s'impose, et dans ce contexte-là, de nombreux accords de coopérations entre compagnie maritimes et différentes pratiques sont apparus depuis le XIXe Siècle.

---

<sup>25</sup> Aujourd'hui, on considère que les Règles de Hambourg ne s'appliquent qu'à moins de 5% du commerce maritime mondial vu leur aspect contraignant.

Glossaire-international, Le dictionnaire du commerce international, <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/regles-de-hambourg.html>, consulté le 03/03/17 à 11h47.

<sup>26</sup> BELOTTI, (J) : transport international de marchandises, éditions Magnard-Vuibert, 4e édition, 2012, P.245.

<sup>27</sup> Site des Nation Unis, Collection des traités de l'ONU, [http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/Rotterdam\\_Rules/Rotterdam-Rules-F.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-F.pdf), consulté le 02/02/2017 à 19h52.

<sup>28</sup> Le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport.

Glossaire-international, Le dictionnaire du commerce international, <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/regles-de-rotterdam.html>, consulté le 03/03/17 à 12h47.

## **1. Les conférences maritimes**

Il s'agit d'un groupement de compagnies maritimes qui a pour objectif d'organiser le secteur des transports maritimes, en veillant à ce qu'il y ait une concurrence loyale et parfaite entre les compagnies membres en vue d'exploitation des lignes régulières, notamment en matière de tarifs et de fréquence de départ des navires.

## **2. Pools**

Union des grandes compagnies maritimes à fin d'utiliser des matériels modernes et coûteux à l'achat et à l'entretien, tels que les navires porte-conteneurs et les parcs de stockages.

## **3. Les Consortiums (les services joints)**

Il s'agit d'un arrangement entre compagnies maritimes de lignes régulières, ayant pour objectif de fournir des services organisés en commun grâce à divers accords (exploitation commune des navires, installations portuaires, etc.)<sup>29</sup>.

## **4. Les Outsiders**

Représentent les compagnies maritimes non-signataires, c'est-à-dire celles qui refusent de participer à une conférence. Les Outsiders pratiquent des tarifs très bas et, généralement, associés à une qualité de service de niveau inférieur.

### **Sous-section 3 : Les techniques du transport maritime de marchandises**

## **1. Les incoterms**

### **1.1. Définitions**

Les Incoterms, International Commercial Terms, ou encore Termes de Commerce International, ont été publiés par la CCI à Paris en 1936. Ils représentent une série de règles internationales généralement exprimés par des sigles, définissant clairement les obligations respectives ainsi que le partage des responsabilités entre vendeurs et acheteurs, dans le but de réduire l'incertitude inhérente à toute transaction internationale.

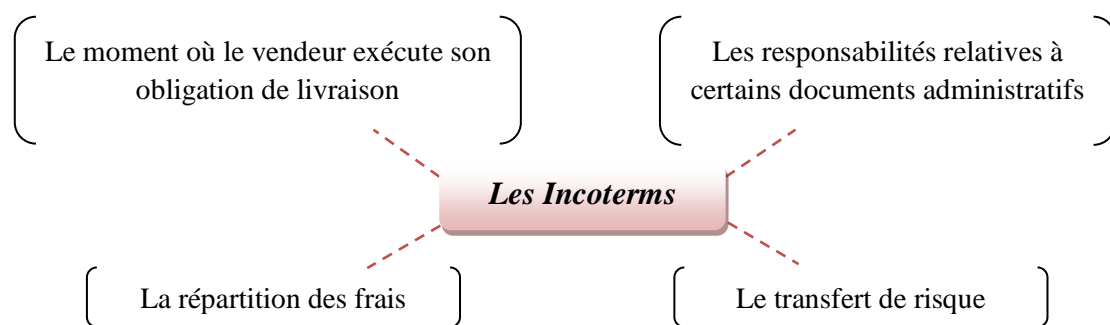
---

<sup>29</sup> BELOTTI, (J) : transport international de marchandises, éditions Magnard-Vuibert, 4e édition, 2012, P.248

Parmi 11 termes, 4 sont exclusivement maritimes dédiés au transport du fret conventionnel, c'est-à-dire le vrac non conteneurisé remis à la compagnie maritime le long ou à bord du navire. Pour les conteneurs, unités de transport multimodal, il convient d'utiliser les Incoterms multimodaux.<sup>30</sup> (*Voir annexe n°I.3*)

Plusieurs amendements ont été apportés aux règles de 1936 pour aboutir aujourd'hui aux Incoterms 2010 qui viennent succéder aux Incoterms 2000<sup>31</sup>.

### **Figure n°I.1 : Rôle des Incoterms**



**Source** : Elaborée par nous-même sur la base d'informations tirées du site : <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance>

L'usage des incoterms n'est pas obligatoire. Par ailleurs, c'est la technique la plus recommandée à fin de garantir un langage commun entre les différents partenaires à l'échelle internationale.

## **1.2. Répartition de frais et transfert de risques**

L'un des objectifs ultimes des Incoterms est d'éviter toute sorte de malentendus entre vendeurs et acheteurs, par le biais d'une fixation préalable et précise du point TF « transfert de frais » et du point TR « transfert de risques » dans l'opération transport, se situant une fois la marchandise à bord du navire. (*Voir annexe n°I.4*)

### **1.2.1. Répartition des frais par Incoterms**

Le TF correspond à l'arrêt de la prise en charge des dépenses relative aux opérations de transport par le vendeur. Ceci dit que, désormais, c'est l'acheteur qui règle tous les frais engendrés pour la même occasion, sauf en DDP, où l'acheteur n'a aucun frais à sa charge.

<sup>30</sup> NGUYEN-THE, (M) : *Importer - Inclus les Incoterms 2010*, éditions d'Organisation - EYROLLES, 4e édition, Paris, 2011, P.58.

<sup>31</sup> Société Générale, Import-export solutions, <https://import-export.societegenerale.fr/fr/trouvez-votre-marche/incoterms-2010>, consulté le 05/02/2017 à 14h33.

Par ailleurs, la souscription d'une assurance par le vendeur n'est pas obligatoire en vente DAT, contrairement aux Incoterms CIF et CIP.

### 1.2.2. Transfert des risques par Incoterms

Le lieu qui suit l'incoterm correspond au point de livraison de la marchandise et la reprise du relais par l'acheteur. En d'autres termes, jusqu'où le vendeur/exportateur est responsable des risques que court la marchandise durant le transport.

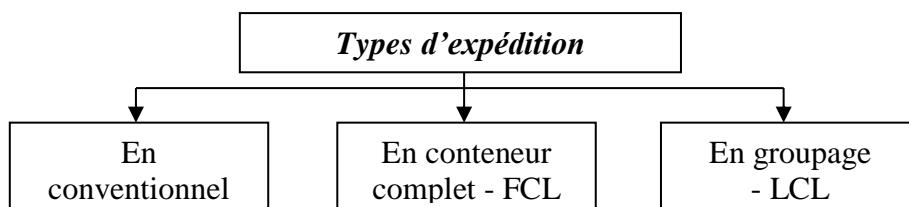
En vente CIF/CIP, le vendeur a l'obligation de couvrir au minimum le niveau C, c'est-à-dire les avaries communes, pour 110 % de la valeur facturée<sup>32</sup>.

## 2. Les techniques d'expédition

### 2.1. Types d'expéditions

Le transport de marchandises par voie maritime offre trois types d'expédition:

**Figure n°I.2 : Types d'expéditions maritimes**



**Source :** LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : *commerce international*, édition Dunod, 3<sup>e</sup> édition, Paris, 2010, P.109.

Dans le transport maritime, la marchandise non-conteneurisée est transportée en conventionnel. La conteneurisation, quant à elle, est basée sur la méthode LCL : *Less than Container Loaded*, ou FCL : *Full Container Loaded*.

- **Expéditions en conventionnel**

S'agissant de toutes les marchandises non conteneurisables, colis lourds, encombrants avec emballage renforcé et marquage des caisses.

- **Expéditions en conteneur complet (exclusif)**

Une technique qui sécurise la marchandise transportée en conteneurs permettant à un expéditeur d'utiliser un conteneur complet réservé exclusivement à sa marchandise.

<sup>32</sup> D'une manière générale, il est fortement conseillé, sauf stipulation contraire de l'incoterm, que la souscription de l'assurance des marchandises transportées soit faite par celui qui supporte le risque de transport.

- **Expéditions en groupage**

Contrairement aux conteneurs complets, l'expéditeur pourrait juger que le volume de sa marchandise est insuffisant pour remplir un conteneur. De ce fait, il confie à un transitaire l'emportage avec d'autres marchandises, ce qui peut exposer ces dernières à un risque élevé de casses et/ou d'avaries.

## **2.2. Les combinaisons possibles en expéditions conteneurisées**

Principalement, il en existe quatre<sup>33</sup> :

- **FCL/FCL**

Le chargeur, qui est l'expéditeur, procède à l'emportage des marchandises dans le conteneur qui sera livré directement dans les magasins de l'acheteur sans rupture de charges.

- **LCL/LCL**

L'expéditeur fait diriger sa marchandise vers un centre de groupage, qui se chargera de l'emportage avec d'autres marchandises (groupage), pour qu'elles soient livrées à l'acheteur après dépotage à destination (dégroupeage).

- **FCL/LCL**

Le chargeur, qui est l'expéditeur, empote dans un conteneur plusieurs lots de marchandises, puis l'expédie à une même destination où il sera réparti sur plusieurs acheteurs après dépotage.

- **LCL/FCL**

Dans ce cas, l'acheteur attend plusieurs marchandises d'origines différentes et il demande qu'elles lui soient livrées en un seul conteneur.

## **Sous-section 4 : Les acteurs du transport maritime de marchandises**

Quoique l'avancée technologique dans le secteur du transport maritime de marchandises soit indispensable, l'élément humain demeure un vrai levier de performance, c'est pourquoi il est très important de mettre la lumière sur toutes les parties participantes à la réalisation de l'opération transport.

---

<sup>33</sup>Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Conteneur-conteneurisation.htm>, consulté le 03/03/17 à 18h54.

## **1. Les principaux intervenants**

Ils jouent un rôle prépondérant dans l'opération transport, et représentent les trois principales parties impliquées dans le contrat de transport.

### **1.1. Le chargeur**

L'initiateur de l'opération transport, il s'agit du propriétaire de la marchandise transportée, du mandataire, du destinataire de la marchandise ou de son représentant. Son rôle consiste à préparer la marchandise, à prospector un navire pour effectuer le transport, et à déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

### **1.2. Le transporteur**

La compagnie maritime, ou l'armateur, qui se charge du déplacement de la marchandise du point A au point B.

### **1.3. Le destinataire**

Celui qui s'engage à prendre possession de la marchandise expédiée contre paiement.

## **2. Les auxiliaires du transport maritime**

### **2.1. Le transitaire**

Une personne physique ou morale, intermédiaire entre le chargeur et le transporteur, désignée par l'expéditeur ou le destinataire pour assurer le transport de la marchandise, la continuité et la liaison de l'opération transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes (dédouanement, assurance,...). Il peut-être mandataire ou commissionnaire.<sup>34</sup>

### **2.2. Courtier maritime (Shipbroker)**

Personne qui agit à titre d'agent intermédiaire agréé entre offreurs et demandeurs de services, elle peut se référer à un courtier d'affrètement maritime ou à un conducteur en douanes de navires.

---

<sup>34</sup> Le commissionnaire est un intermédiaire professionnel qui agit en son nom, organise librement la totalité ou juste une partie de l'opération transport pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire, et il est responsable de ses fautes et celles de ses sous-traitants en répondant à une obligation de résultats. Contrairement au mandataire qui n'est pas libre de ses actes, il exécute les ordres de ses clients sans initiatives de sa part, donc il n'est responsable que dans le cas de non-exécution ou de non-respect des prescriptions.

### **2.3. Le consignataire (agent maritime)**

C'est un agent désigné par un armateur ou un affréteur, pour qu'il le représente au niveau du port lors de la réalisation de l'escale.

### **2.4. Le manutentionnaire**

Si le consignataire maritime n'est qu'un courtier, il fait appel à un entrepreneur de manutention qui se charge de la prise en charge des opérations portuaires, c'est-à-dire le chargement et le déchargement des navires marchands dans les ports. En cas d'avaries, seul le transporteur est responsable à l'égard de l'ayant droit à la marchandise.<sup>35</sup>

### **2.5. L'acconier**

C'est un manutentionnaire qui assume les fonctions juridiques de réception, de reconnaissance et de garde de la marchandise jusqu'à délivrance au destinataire.

## **3. Implication administrative**

En formant une autre catégorie de participants à la réalisation de l'opération transport, la douane, les banques et les compagnies d'assurance interviennent, chacune dans son domaine, afin de promouvoir le commerce maritime de marchandises.

### **3.1. La douane**

Elle cadre l'aspect réglementaire des opérations de transport maritime internationales de marchandise. La douane est l'organisme chargé du contrôle de la marchandise qui transite dans les ports. Elle vérifie les déclarations, l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent, et se charge de la délivrance des autorisations d'importation et/ou d'exportation de marchandises.

### **3.2. Les banques**

Ce sont des institutions financières qui identifient les transactions, placent des instruments de paiement, et garantissent les opérations par l'établissement d'un suivi physique et financier.

### **3.3. Les assurances**

Assurent et indemnisent leurs clients sur les risques liés au navire et aux cargaisons.

---

<sup>35</sup> BELOTTI, (J) : transport international de marchandises, éditions Magnard-Vuibert, 4e édition, 2012, P.274.

## **Section 3 : Documents usuels utilisés en transport maritime de marchandises**

Les documents utilisés dans le transport maritime international des marchandises sont variés, et jouent un rôle très important. À cet effet, les pays s'engagent le plus souvent à respecter une législation uniforme en la matière.

### **Sous-section 1 : Contrats de transport maritime**

#### **1. Le contrat de transport maritime proprement dit**

##### **1.1. Définition**

« Le terme contrat de transport désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre<sup>36</sup>. Il est<sup>37</sup> :

- à titre onéreux : il y a un prix à payer.
- Consensuel : entre deux parties (chargeur et le transporteur).
- Synallagmatique : obligations de parts et d'autres.

##### **1.2. Les obligations des parties**

Les obligations du chargeur et du transporteur sont énumérées dans le tableau ci-joint :

**Tableau n°1.2: Obligations du chargeur et du transporteur**

<b>Obligation du chargeur</b>	<b>Obligation du transporteur</b>
– Déclaration écrite des marchandises transportées (marque, nombre, quantité, etc.)	– Emission du connaissement et mise en état de navigabilité du navire en fonction du voyage à entreprendre et de la nature des marchandises à transporter.
– Marquage des colis avec indication du poids, n° du colis, port de destination, et du destinataire	– Prise en charge de la marchandise, chargement et opérations de calage, arrimage à bord, et transport
– Vérification de la qualité de l'emballage	– transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage
– Arrimage interne des conteneurs	– Avis d'arrivée au destinataire, déchargement et livraison de la marchandise

**Source :** LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : *techniques du commerce international*, édition Gualino, 2<sup>e</sup> édition, Paris, collection LES ZOOM'S, 2002, P.36.

<sup>36</sup> Convention des Nations Unis sur le Contrat de Transport International de Marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, chapitre I, dispositions générales, article 1er : définitions

<sup>37</sup> BELOTTI, (J) : *transport international de marchandises*, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012, P.265

C'est le contrat de transport qui précise les obligations respectives des parties. En effet, le chargeur fait transporter une marchandise d'un port à un autre, moyennant le paiement d'un prix déterminé, et au moment de la prise en charge de l'expédition, officialisée par un billet de bord (*Mates's receipt*)<sup>38</sup>, la responsabilité du transporteur commence jusqu'à la remise de la marchandise au destinataire (ou au porteur du connaissement).

## **2. Le contrat d'affrètement maritime**

### **2.1. Définitions**

⇒ *Affrètement maritime (Chartering)*

Acte de louage par le biais duquel un propriétaire met à la disposition d'un locataire, entièrement ou partiellement, un navire en vue de son exploitation contre paiement<sup>39</sup>.

⇒ *Contrat d'affrètement maritime (Charter Party)*

On appelle Charte-partie le document qui matérialise le contrat d'affrètement, mettant en relation un fréteur « le propriétaire » et un affréteur « le locataire » et précisant leurs engagements respectifs en vertu de ce contrat. Il comporte une clause d'indemnisation (*Indemnity clause*) qui est une indemnité à payer en cas d'inexécution du contrat.<sup>40</sup>

### **2.2. Types d'affrètement**

On distingue trois catégories d'affrètement<sup>41</sup> :

- Dans l'affrètement au voyage (*Voyage charter*), l'affréteur est tenu, en plus du paiement du fret, de procéder au chargement et au déchargement de sa marchandise dans les délais (*Staries*). Ainsi, il pourra bénéficier d'une compensation de la part du fréteur pour le temps gagné sur ces opérations (*Dispatch-money*).

---

<sup>38</sup> Reçu de la marchandise signé par le Second capitaine (*Mate*) qui y appose éventuellement les réserves à reproduire sur le connaissement.

Classe Export : L'assistance Internationale, Boite à outils de l'exportateur, <http://assistance.classe-export.com/index.php/logistique/lexique-transport/definitions-des-termes-de-la-logistique/>, consulté le 04/03/17 à 11h00.

<sup>39</sup> Un supplément qualifié de «*surestaries*» doit être payé en cas de dépassement des *staries*, et des «*contrestaries*» en cas de dépassement des *surestaries* dont le taux est le double que celui des *surestaries*.

<sup>40</sup> La négociation et la conclusion du contrat d'affrètement sont confiées à un intermédiaire appelé : Courtier d'affrètement (*Charter broker*).

<sup>41</sup> BELOTTI, (J) : *transport international de marchandises*, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012, P.277-279.

- L'affrètement à temps stipule que le frèteur a l'obligation de maintenir le navire en bon état, il paye le fret d'avance et par mensualités, et supporte tous les frais inhérents à l'exploitation du navire. L'affréteur, lui, doit assurer toute la gestion commerciale.
- L'affrètement coque nue n'est pas une solution recommandée à un exportateur ayant un flux important de marchandises à expédier, car il sera contraint d'armer et de gérer complètement le navire tout en veillant à son maintien en état de navigabilité.

## **Sous-section 2: Le connaissement (*Bill of Lading -B/L*)**

### **1. Définition**

C'est un document essentiel, issu du texte de base de Bruxelles 1924<sup>42</sup>, nécessaire à la prise en charge de la marchandise par le destinataire final (*Consignee*). Il est également négocié dans le cadre d'une transaction commerciale ou bancaire<sup>43</sup>. En effet, il peut prendre plusieurs formes<sup>44</sup> :

- Au porteur ou en blanc (*Blank endorsed*) : sans spécification du destinataire.
- À ordre : négociable et transmissible par endossement du destinataire spécifié.
- Nominatif ou à personne dénommée : non négociable, délivré au destinataire final.

### **2. Contenu**

Le B/L n'est valide qu'en tant qu'original du fait de son caractère négociable, et les mentions suivantes doivent obligatoirement y figurer<sup>45</sup> :

- Nom du transporteur, du navire et le n° du voyage.
- Le nom du chargeur (*Shipper*).
- Nom du destinataire de la marchandise.
- La personne à notifier à l'arrivée du navire (*Notify party*).
- Le nom du consignataire.
- Le port de chargement / déchargement / transbordement.
- La mention « fret payé ou payable à destination ».
- La mention « original » et le nombre d'originaux émis.
- Date et lieu d'établissement et de mise à bord.
- Signature de la compagnie maritime ou de son agent.

<sup>42</sup> Le connaissement répond à une réglementation spécifique (articles 14 à 18 des règles de Hambourg) CALME, (Sandie) : l'essentiel du droit des transports, éditions Lextenso, Paris, collection les Carrés, 2012, P.134

<sup>43</sup> Le connaissement est à la base du crédit documentaire, c'est-à-dire qu'il peut être transféré à un tiers par endossement.

<sup>44</sup> MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.107

<sup>45</sup> Règles de Hambourg (1978), 4<sup>e</sup> partie : documents de transport, Art 15 : contenu du connaissement.

### 3. Catégories de connaissance

Les différents types de connaissance peuvent être classés dans le tableau ci-après :

**Tableau n°I.3 : Types de connaissance**

<b>Le connaissance port / port</b> ( <i>Ocean B/L</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Émis est l'armateur, il ne couvre que le trajet maritime.</li> </ul>
<b>Le connaissance direct / de bout à bout</b> ( <i>Through B/L</i> ) ou <i>TBL</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il couvre le trajet maritime + le post et/ou le préacheminement et l'émetteur du B/L (l'armateur) agit comme un mandataire du chargeur</li> </ul>
<b>Le connaissance de transport combiné</b> ( <i>Combined Transport B/L</i> ) ou <i>CTBL</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il couvre le trajet maritime + le post et/ou le préacheminement et l'émetteur du B/L (l'armateur) agit comme un commissionnaire de transport.</li> </ul>
<b>Le connaissance FIATA<sup>46</sup> / FBL</b> ( <i>FIATA B/L</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Confère au transitaire l'ensemble de la responsabilité résultante de l'opération transport. Émis par le transitaire qui agit comme un consignataire de transport.</li> </ul>

**Sources :** Elaboré par nous-mêmes sur la base d'informations tirées de : BELOTTI, (J) : transport international de marchandises, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012, P.270.

Le connaissance port / port (*Ocean B/L*) ne couvre que le trajet de la cargaison par mer. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de transport combiné ou de plusieurs transports successifs, on distingue trois types de connaissance négociables : Le *CTBL* (*Combined Transport B/L*), le *TBL* (*Through B/L*) et le *FBL* (*FIATA B/L*).

En outre, le connaissance de charte partie (*Charter party B/L*) est, tout simplement, le document qui concrétise le contrat d'affrètement maritime.

### 4. Autres documents usuels

#### ✓ *Le manifeste de cargaison*

C'est une compilation de renseignements sur toutes les marchandises transportées à bord d'un navire, en plus des connaissances individuels des expéditions. Vu son importance, il est préférable qu'il soit expédié, avec les B/L, par voie électronique facilitant ainsi l'échange (le dédouanement, le chargement et le déchargement des marchandises)<sup>47</sup>.

<sup>46</sup> Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (*International Federation of Freight Forwarders Associations*).

The free dictionary, dictionary of acronyms, abbreviations and initialisms, <http://acronyms.thefreedictionary.com/FIATA>, consulté le 04/03/17 à 10h08.

<sup>47</sup> Trade Facilitation Implementation Guide, A tool for simplifying cross-border trade, <http://tfig.itcilo.org/FR/contents/manifest.htm>, consulté le 03/02/17 à 14h24.

✓ **La lettre de transport maritime (Sea Way Bill)**

Une forme simplifiée de B/L qui n'est non négociable et inutilisable dans le cadre d'un Crédoc. Elle sert uniquement à identifier la marchandise et à préciser le destinataire qui va la récupérer dans les plus brefs délais et à moindre coût.<sup>48</sup>

### **Sous-section 3 : La tarification maritime**

Par rapport au mode d'expédition, la tarification du transport maritime s'effectue suivant l'un des deux types : tarifs en conventionnel ou tarifs à la boîte. Ainsi, le calcul du montant de transport maritime à acquitter est centré autour du fret<sup>49</sup> de base, auquel s'ajoutent des ajustements et des frais annexes.

#### **1. Calcul du fret de base**

⇒ **À l'Unité Payante (UP)**

Pour les marchandises conventionnelles, comme dans le cas de groupage (LCL), le fret de base est établi à l'Unité Payante<sup>50</sup> en fonction du poids ou du volume de la marchandise, et le nombre d'UP retenu étant le chiffre le plus élevé entre le volume (m<sup>3</sup>) et le poids (T) de la marchandise à l'avantage du navire.

$$\begin{aligned} \text{Nombre d'UP} &= \text{Max (V, P)} \\ \text{Fret de base} &= \text{Nombre d'UP} \times \text{Coût de l'UP} \end{aligned}$$

⇒ **À la boîte (Box-rates)**

Un tarif forfaitaire qui ne s'applique qu'aux envois de conteneurs exclusifs (FCL), calculé indépendamment de la marchandise et ne tient compte que du type du conteneur.<sup>51</sup>

#### **2. Les correctifs**

Les compagnies appliquent le plus souvent sur le fret de base des correctifs sous formes de surcharges ou de ristournes.

<sup>48</sup> Il en existe une version informatisée dite « *connaissance informatisé* » (ou *Data Freight Receipt*)

<sup>49</sup> Dans ce contexte, il désigne le prix du transport maritime (dans d'autres cas, le terme « fret » fait référence à la marchandise transportée)

<sup>50</sup> 1UP = 1Tonne = 1m<sup>3</sup>

<sup>51</sup> MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.102

⇒ **Correctifs liés à la nature de la marchandise**

Ce sont les surtaxes permanentes diverses liées principalement aux dimensions des marchandises (les colis lourds au-dessus de 5T) ou bien à l'encombrement des ports (longueur dépassant les 12 m).

⇒ **Correctifs liés à des contraintes extérieures**

Il s'agit d'ajustements occasionnels ou conjoncturels, parmi lesquels on peut citer :

- L'ajustement fuel « *BAF : Bunker Adjustment Factor* » pour compenser les variations du prix des combustibles entre deux conférences.
- L'ajustement fuel « *CAF : Currency Adjustment Factor* » qui sert à compenser les variations de du taux de change.
- Le surfret d'encombrement portuaire.

⇒ **Correctifs liés à la nature du chargeur**

Des ristournes (ou rabais) sont parfois accordés par les compagnies maritimes en faveur des chargeurs contractants. Ils sont octroyés en fonction de la régularité (fidélité) ou de l'importance des envois.

### **3. Frais de manutention portuaire « *Liner-terms* »**

Les conditions de ligne désignent les conditions des connaissements maritimes de lignes régulières<sup>52</sup>. Ce sont des frais annexes à la charge de la marchandise ou du navire, en fonction des conditions de début et de fin des opérations. Elles sont réparties entre chargeur, transporteur et destinataire selon les conditions « *Liner-terms* »<sup>53</sup>. (*Voir annexe n°I.5*)

▪ **Paiement des frais de manutention**

Lorsque c'est la compagnie maritime qui supporte ces frais, elle les intègre dans le fret maritime qui sera payé par la suite par le vendeur ou l'acheteur selon l'Incoterm choisi.

### **4. Autres frais**

D'autres charges viennent s'ajouter, à des taux variables, au fret de base majoré des différents correctifs, telles que la commission versée au transitaire et la prime d'assurance.

<sup>52</sup> BELOTTI, (J) : *transport international de marchandises*, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012, P.265.

<sup>53</sup> Il est primordial de faire la distinction entre *Liner-Terms* et *Incoterms* : les premiers étant liés au contrat de transport, et les seconds liés au contrat de vente.

## 5. Paiement du fret total

### 5.1. Généralités

Selon si les expéditions sont faites en port payé ou en port dû (vente CFR ou CIF par exemple), le plus souvent, c'est le chargeur qui est redevable du fret. En cas de paiement à destination, c'est le réceptionnaire qui devient débiteur, c'est-à-dire il paye le fret contre acceptation de la marchandise.

*Fret total* = Fret de base + Surcharges (CAF, BAF,...) – Ristournes + Frais de manutention « Liner-terms » + Autres frais (Primes d'assurance, Rémunération du transitaire, ...)

### 5.2. Modes de paiement

Les parties sont libres de choisir le mode de paiement qui leur convient, mais en règle générale, ce choix est basé principalement sur des critères précis, tels que la solvabilité de l'importateur et la relation de confiance qui existe entre les deux parties, qui peuvent choisir entre le règlement sur facture commerciale, le règlement par traite libre (ou lettre de change / LC), par remise documentaire (Remdoc) ou par crédit documentaire (Crédoc).

Le premier mode est établi sur une confiance réciproque et qui n'offre aucune garantie. Idem pour le règlement par LC qui n'apporte pas de garantie de paiement mais procure à l'exportateur la possibilité de mobiliser sa créance auprès de son banquier.

Il se peut que l'importateur reçoive une marchandise détériorée ou non conforme, et refuse donc de payer l'exportateur ; c'est pourquoi ce dernier est tenu d'obtenir avant la conclusion du contrat commercial des garanties de règlement afin de se protéger du risque de non-paiement, et ce<sup>54</sup> :

- Soit par une Remdoc : *paiement contre documents* ou *documents contre acceptation*.
- Soit par un Crédoc, qui offre une meilleure sécurité par rapport à la Remdoc.

<sup>54</sup> Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Paiement-international.htm>, consulté le 09/02/17 à 14h29.

## *Conclusion du chapitre I*

Le marché de la marine marchande s'est épanoui au fil du temps, et est devenu le secteur d'activité le plus important, le plus puissant et l'essence même de la mondialisation; un succès qui a pu se réaliser grâce à une organisation harmonieuse des lois à échelle mondiale.

Et avec l'avènement du conteneur, le mode maritime a pris de l'ampleur et, désormais, toutes les marchandises peuvent faire l'objet d'un transport par conteneur qui présente des avantages en termes de coût, délais et sécurité des cargaisons.

Par ailleurs, la problématique des coûts du transport maritime de marchandises en Algérie continue à freiner le développement des exportations hors hydrocarbures.

Ceci dit qu'à l'échelle internationale, l'efficacité du transport maritime est un enjeu global de la mondialisation, marquant ainsi une évolution qui se poursuit et contribue à une dynamique qui s'inscrit dans le cadre d'une flotte mondiale en expansion constante, et une capacité de navires en progression.

Cependant, le taux d'avarie de marchandises relatif à ce mode de transport demeure plus ou moins élevé, en plus d'être relativement lent et engendrant des coûts indirects élevés tels que les coûts d'emballage et les primes d'assurance : des éléments qui vont constituer les axes de recherche du chapitre suivant.

# CHAPITRE

## II

## *Introduction au chapitre II*

### *Les risques d'avaries liés au transport maritime de marchandises*

La mer est un élément stratégique ayant contribué au fil du temps au développement des échanges commerciaux entre les continents.

Cependant, elle sait se montrer violente et, même avec les nouvelles technologies, reste un milieu hostile qui menace aussi bien la sécurité des marins, que celle du navire et de sa cargaison.

*« S'il est exact qu'une marchandise transportée par mer aujourd'hui a sensiblement plus de chances d'arriver intacte qu'il y a cinquante ans, il demeure que des sinistres importants sont encore possibles à la mer. Ces sinistres maritimes sont susceptibles d'avoir des conséquences beaucoup plus graves que jadis en raison de l'accroissement de la dimension des navires et des dangers nouveaux que présentent un nombre de cargaisons. »<sup>55</sup>*

Quels sont ces risques, comment protéger l'expédition maritime des avaries qui en résultent et quelles sont les solutions possibles pour en faire face ?

Nous allons essayer de répondre à ces questions à travers ce chapitre, en traitant successivement les titres suivants :

*1 : Généralités sur les risques liés au transport maritime de marchandises*

*2 : Les avaries liées au transport maritime de marchandises*

*3 : L'assurance maritime sur facultés*

---

<sup>55</sup> BONASSIES, (P) et SCAPEL (C) : *traité de droit maritime*, édition L.G.D.J, 2<sup>e</sup> édition, Paris, collection traités, 2010, P.9.

## **Section 1 : Généralités sur les risques liés au transport maritime de marchandises**

« Celui qui attend que tout danger soit écarté pour mettre les voiles, ne prendra jamais la mer ». Thomas Fuller.

Jadis, le risque en mer été lié à la peur d'un naufrage, d'un accident ou à la perte de la cargaison suite à un événement dommageable dû généralement à l'état de la mer, agitée ou très houleuse, et au vent générant des tempêtes. Désormais, la navigation maritime recèle de nombreux dangers, et leurs formes sont, de jour en jours, plus variées.

### **Sous-section 1: La notion de risque dans le transport maritime international de marchandises**

#### **1. Définitions**

Le transport maritime de marchandises est une véritable aventure exposée aux risques et périls. Ces derniers désignent la possibilité d'accidents, de malheur et de pertes mettant en danger, aussi bien la vie des marins, que le navire et sa cargaison.

Dans la navigation maritime, la notion de force majeure désigne tout évènement extérieur, irrésistible et imprévisible. Par ailleurs, l'imprévisibilité demeure relative du moment où l'on peut, par exemple, prévenir une tempête pendant que le navire est au milieu de la mer, mais cela ne changera rien en termes de conséquences.

#### **2. Origines et types de risques**

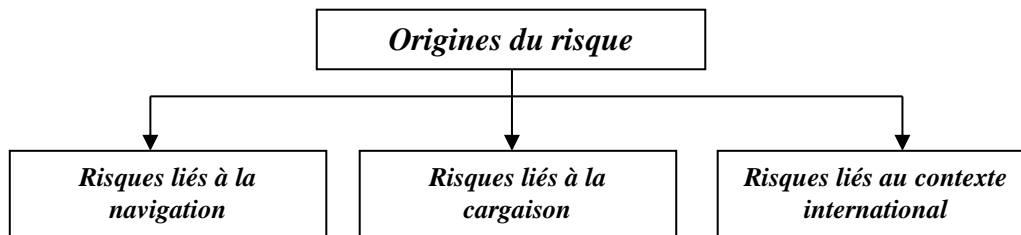
Dans le transport maritime de marchandise, certains risques sont dévastateurs et peuvent provenir de différentes sources. D'ailleurs, un risque peut être latent (ne s'est pas encore manifesté), apparent (il se manifeste) ou disparu (ne peut plus se manifester).<sup>56</sup>

##### **2.1. Origines du risque**

Dans le cadre des échanges internationaux, les marchandises acheminées sont soumises à de nombreux risques de différentes sources :

---

<sup>56</sup> UNIT - Université Numérique de l'Ingénierie et de la Technologie, Ressources éducatives libres pour l'ingénierie et la technologie, [http://www.unit.eu/cours/cyberisques/etage\\_2/co/Module\\_Etage\\_2\\_7.html](http://www.unit.eu/cours/cyberisques/etage_2/co/Module_Etage_2_7.html), consulté le 04/03/17 à 12h44.

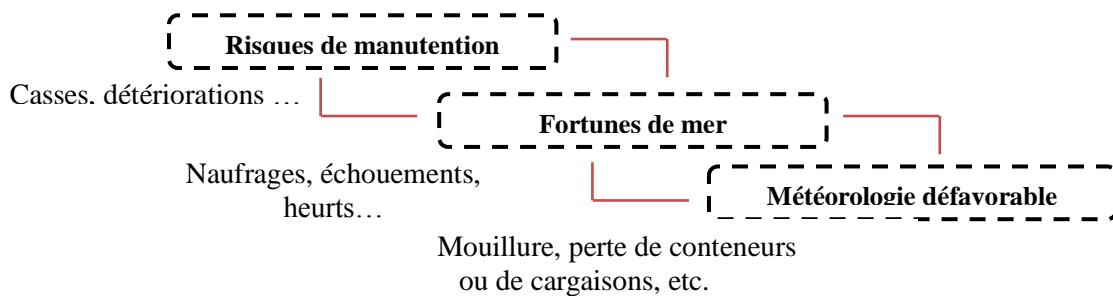
**Figure n°II.1 : Facteurs de risques en transport maritime de marchandises**

**Source :** MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.122.

La navigation maritime est vulnérable aux risques tels que l’abordage, le chavirement et le heurt des infrastructures. De plus, la cargaison peut être dangereuse dans la mesure où elle peut contenir des substances nocives et/ou dangereuses provoquant des incendies et des explosions. En outre, le contexte international met le navire et sa cargaison en périls à travers les différents actes de pirateries, de terrorisme et de guerre.

## 2.2. Types de risques

Lors d'un transport par voie maritime, les risques encourus par la marchandise transportée sont multiples, les plus courants sont :

**Figure n°II.2 : Types de risques maritimes**

**Source:** Elaborée par nous-mêmes sur la base d’informations obtenues du site : <http://www.catgestion.fr/blog/2009/10/27/assurance-transport-marchandises-les-risques-lies-au-transport-de-marchandises-les-risques-relatifs-au-mode-de-transport-le-transport-maritime/>.

En plus des risques courants de manutention lors du chargement, déchargement ou empotage de la marchandise transportée, les fortunes de mer peuvent conduire à la perte totale du navire et, naturellement, les marchandises à bord.

La météorologie défavorable telle que le vent, la visibilité réduite voire nulle ou le froid, peut causer une perte de conteneurs et/ou le ripage des cargaisons. Ainsi, la mouillure des cargaisons peut être la conséquence de plusieurs causes telles que le mauvais temps, la mauvaise étanchéité du conteneur ou encore la condensation à l’intérieur du conteneur.

Enfin, les écarts de température représentent aussi un risque, dès lors que le passage d'un navire par des zones très froides à des zones tropicales pourrait modifier la nature ou bien la façon dont les cargaisons sont arrimées.<sup>57</sup>

### 3. Le risque maritime en Algérie

Etant donné que la quasi-totalité du commerce international est réalisée par mer, l'Algérie, via une dizaine de ports de commerce, n'est pas à l'abri du risque.<sup>58</sup>

Afin d'illustrer la gravité de quelques risques maritimes encourus en Algérie, dont les conséquences ne sont pas nécessairement répercutées sur la cargaison mais aussi sur les navires et les marins, nous avons choisi de faire un aperçu sur deux périls de mer réels, illustrés dans le tableau ci-dessous :

**Tableau n°II.1 : Cas réels de risques maritimes en Algérie**

	Cas N°1	Cas N°2
<b>Détailles du navire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- « Béchar » / 1978</li> <li>- Navire céréalier de la CNAN</li> <li>- Longueur / Largeur: 134.9 / 21.7m.</li> <li>- Vitesse : 15 nœuds.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- «Sea Lady»</li> <li>- Navire céréalier.</li> <li>- Longueur: 190m.</li> <li>- Pavillon: îles Marshall.</li> <li>- Pays de provenance : Espagne.</li> </ul>
<b>Marchandise transportée</b>	Aucune	43 700 tonnes de Maïs
<b>Fortune de mer</b>	Naufrage	Echouement
<b>Lieu</b>	A quelques centaines de mètres du Port d'Alger	Port de Skikda
<b>Date et heure</b>	Samedi 13/11/2004 vers 16h	Mardi 14/02/2017 vers 22h
<b>Eventuelles causes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emporté par une violente tempête qui lui a fait rompre ses amarres avant d'échouer sur les enrochements de la jetée Kheireddine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le navire aurait heurté le fond du bassin à cause d'un excès de vitesse probable (Erreur humaine)</li> <li>- Ou bien sa déformation a conduit à une déviation vers des quais à faible tirant d'eau.</li> </ul>
<b>Conséquences</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parmi les membres de l'équipage du navire : <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 09 marins disparus.</li> <li>⇒ 07 corps repêchés.</li> <li>⇒ 02 rescapés.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perturbations dans le trafic portuaire.</li> <li>- Blocage d'une partie est de l'enceinte portuaire.</li> <li>- Aucune avarie enregistrée.</li> <li>- Coque du navire non défoncée.</li> </ul>

**Sources :** Tableau récapitulatif élaboré par nous-mêmes sur la base d'articles consultés sur : [djazair.com](http://djazair.com), [elwatan.com](http://elwatan.com) et [elmouja.over-blog.com](http://elmouja.over-blog.com)

<sup>57</sup> CAT Gestion, Assurance Transport Marchandises, <http://www.catgestion.fr/blog/2009/10/27/assurance-transport-marchandises-les-risques-lies-au-transport-de-marchandises-les-risques-relatifs-au-mode-de-transport-le-transport-maritime/>, consulté le 15/02/2017 à 13h19.

<sup>58</sup> Wikipédia, L'encyclopédie en ligne, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport\\_en\\_Alg%C3%A9rie#Transport\\_maritime](https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_en_Alg%C3%A9rie#Transport_maritime), consulté le 04/02/17 à 13h28.

Après avoir exposé les détails relatifs au naufrage de Béchar et à l'échouement de Sea Lady, nous passons directement aux déroulements des faits de ces deux périls de mer.

#### ⇒ **Premier cas**

Alors que la capitainerie du port d'Alger annonce un BMS ce jour-là, les membres d'équipage du vieux navire « Bechar » qui agonisait en rade d'Alger depuis novembre 2003 usé par le mauvais sort et sans certificats de navigabilité, ont eu la permission d'aller voir leurs familles à l'occasion de la fête d'Aïd el-Fitr.

Le commandant du navire n'arrivait pas à cisailer la chaîne de l'ancre car, selon son chef mécanicien qui n'était pas à bord, deux générateurs sur trois fonctionnaient.

**Figure n°II.3 : Photos du navire *Bechar* au cœur de la tempête**



**Source :** <http://elmouja.over-blog.com/article-13306740.html>

Le navire était au niveau des rochers, comme le montre les photos, et aucun remorqueur ne pouvait s'approcher des lieux sans risques. Ainsi, il a sombré avec son équipage (09 marins disparus, 07 corps repêchés et 02 rescapés)<sup>59</sup>.

Outre le Bechar, deux autres navires ont connu le même sort suite à la même tempête : un qui s'est échoué aux Sablettes, alors qu'un bateau turc a été gravement endommagé.

#### ⇒ **Deuxième cas**

L'ancien pétrolier transformé en céréalier « Sea Lady » a heurté le fond du bassin mardi 14/02/2017 vers 22h, et n'a pas réussi à joindre son poste à quai au deuxième bassin du port pour décharger sa cargaison.

<sup>59</sup> ELBATOR, Blog, <http://elbabor.blogspot.com/2015/04/nauffrage-du-navire-mv-bechar-au-port.html>, consulté le 21/02/17 à 20h00.

Par mesures de précaution, les tentatives de déséchouage ont été arrêtées dans l'attente de disposer de plus d'information par une prospection des fonds sur lesquels reposait le navire, et ce afin de constater les causes réelles ayant conduit à ce blocage.

Des sources rapportent à cet effet que la cause réelle est due à un excès de vitesse, pendant que M. Imad TANFOUR, PDG de l'Entreprise Portuaire de Skikda (EPS) précise que *ce navire est ce qu'on appelle dans le jargon maritime un pas à droite, c'est-à-dire qu'il a tendance à aller vers le côté droit. C'est là une déformation qui a conduit à sa déviation vers des quais à faible tirant d'eau au lieu d'aller directement vers son poste à quai*<sup>60</sup>.

Peu importe la cause, ce blocage a engendré certaines perturbations dans le trafic portuaire et a bloqué la partie de l'enceinte portuaire, mais le navire n'a enregistré aucune avarie et sa coque n'a pas été défoncée.

Mis à part le manque de moyens de sauvetage et de secours en Algérie, il est impératif que les responsables des Entreprises Portuaires Algériennes adoptent les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, et qu'ils mettent en place un dispositif de protection pour éviter la reproduction de ces drames qui mettent en périls, aussi bien la sécurité des marins, que celle du navire et de la cargaison.

## **Sous-section 2 : Evènements de mer**

L'expédition maritime est une entreprise périlleuse au cours de laquelle des évènements *exceptionnels* peuvent se produire, donnant lieu à une réglementation *particulière* à raison de leur *importance*.

### **1. Définitions**

En général, les événements de mer recouvrent les incidents et les accidents maritimes, d'où la nécessité de faire la distinction entre ces deux notions :

- Empruntée au droit aérien, la notion d'incident de mer est récente, et elle révèle que la sécurité liée à l'exploitation d'un navire a été compromise.
- L'accident, quant à lui, engendre la perte totale ou partielle du navire et/ou de sa cargaison, et met en danger la vie des marins.

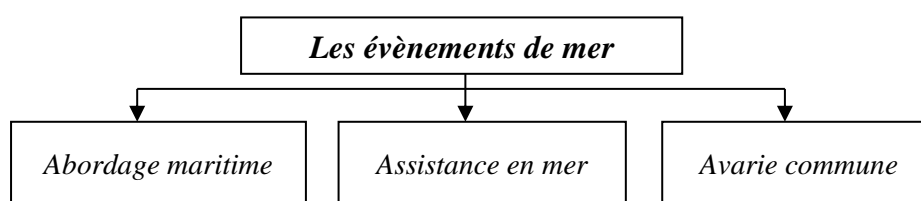
<sup>60</sup> El Watan, Quotidien Algérien, [http://www.elwatan.com/regions/est/skikda/nos-marins-ont-accompli-une-prouesse-18-02-2017-339459\\_128.php](http://www.elwatan.com/regions/est/skikda/nos-marins-ont-accompli-une-prouesse-18-02-2017-339459_128.php), consulté le 21/02/17 à 21h10.

Ceci dit qu'un incident peut être sous forme d'une simple circonstance sans conséquences, comme il peut être grave indiquant qu'un accident a failli se produire, ou encore plus grave au point de recevoir la qualification d'accident de mer, ce qui suppose la survenance d'un dommage.<sup>61</sup>

## 2. Types d'évènements de mer

Nous partons du principe que le terme « évènement de mer » regroupe les incidents et les accidents exceptionnels dont le navire est à l'origine.

**Figure n°II.4 : Les types d'évènements de mer**



**Source:** Figure élaborée par nous-mêmes sur la base de l'ouvrage : RODIERE, (R) et DU PONTAVICE, (E) : droit maritime, Éditions Dalloz, 12<sup>ième</sup> édition, Paris, 1997.

### 2.1. Abordage

L'abordage, dérivation du mot bord, désigne le heurt ou la collision entre deux engins flottants<sup>62</sup> ou encore le choc qui se produit en heurtant des choses qui flottent. Ceci dit qu'il suffit que l'une des deux parties entrées en collision soit un navire pour qu'il y ait abordage.

**Tableau n°II.2 : L'abordage maritime entre hier et aujourd'hui**

	<b>L'abordage au passé</b>	<b>L'abordage aujourd'hui</b>
<b>Fréquence</b>	- Très fréquent	- De plus en plus rare
<b>Raisons</b>	- Très grand nombre de navires. - Petites unités de navires : des voiliers. - Mauvaises manœuvres.	- Des navires moins nombreux. - Routes déterminées. - Meilleures manœuvres. - Faciles à diriger.
<b>Qualification de l'abordage</b>	- Evènement de mer dont les conséquences sont peu graves, voire maîtrisables.	- Très grand péril ayant pour conséquence la perte considérable de valeurs (par rapport aux marins, au navire et sa cargaison).
<b>Arguments</b>	- La masse des navires moins forte. - La vitesse très réduite. - L'élasticité des navires en bois leur permet une résistance aux chocs.	- La masse des navires est considérable. - La vitesse est très grande.

**Source :** Elaboré par nous-même sur la base d'informations collectées de : RODIERE, (R) et DU PONTAVICE, (E) : *droit maritime*, Éditions Dalloz, 12<sup>ième</sup> édition, Paris, 1997, P.430.

<sup>61</sup> DELEBECQUE, (P) : *droit maritime*, éditions Dalloz, 13<sup>ième</sup> édition, Paris, collection Précis, 2014, P.598.

<sup>62</sup> HEILIKMAN, (J) : *la catégorie juridique des engins de plage*, mémoire de Master 1 en droit privé, option : carrières judiciaires, Université de Nantes UFR de Droit et de Sciences Politiques, 2009, P.35.

L'abordage maritime était autrefois plus susceptible de se produire à l'entrée du port, accidentellement<sup>63</sup>, étant donné que c'est l'endroit qui connaît la plus grande concentration du trafic, mais de plus en plus rare aujourd'hui, l'importance des dégâts qu'il peut entraîner, tels que les incendies et la pollution qui se répercutent sur la cargaison, le navire, et les marins à bord, fait de lui l'évènement le plus redouté dans la navigation maritime.

Face aux forces indomptables de la mer, l'aide des navires affligés s'impose, donnant lieu à un autre évènement qui découle d'une ancienne tradition de solidarité des marins : il s'agit de *l'assistance en mer*.

## **2.2. Assistance aux navires en péril**

À la différence du sauvetage qui est le fait de porter secours exclusivement à des personnes, l'assistance en mer à un navire en détresse est une obligation qui incombe à tout capitaine, et qui désigne le secours qu'un navire porte à un autre navire en danger de perte.

Sur le plan réglementaire, le principe de l'obligation de porter assistance aux navires en périls a été posé par la loi du 19 Avril 1891, puis la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, remplacée par celle du 28 avril 1989.<sup>64</sup>

Par ailleurs, l'assistance en mer est une opération onéreuse. En effet, l'assistant aura droit à une rémunération importante s'il réussit à porter secours à l'assisté, qu'il s'agisse d'une assistance prêtée par devoir strict, spontanée ou sollicitée, et tout refus de porter assistance sans motif valable, entraîne le capitaine à une poursuite en justice.

Passons maintenant à un autre évènement dans le même cadre de solidarité en mer.

## **2.3. Avarie commune**

Elle repose sur le principe d'équité et de solidarité en termes de division des risques entre tous les participants à une même aventure maritime.

On admet depuis longtemps que la rançon demandée par les pirates relève de l'avarie commune étant donné qu'elle représente un sacrifice. Il suffit juste de prouver qu'il s'agit d'une simple piraterie (péril de mer) plutôt qu'un acte terroriste (risque de guerre).

---

<sup>63</sup> Dans un combat naval, l'abordage représentait une tactique militaire volontaire. En outre, il peut être fortuit, ou causé par la faute de l'un des navires ou par une faute commune des deux navires.

Wikipédia, L'encyclopédie en ligne, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Abordage>, consulté le 22/02/2017 à 20h00.

<sup>64</sup> RODIERE, (R) et DU PONTAVICE, (E) : *droit maritime*, Éditions Dalloz, 12<sup>ième</sup> édition, Paris, 1997, P.451.

Par ailleurs, la piraterie maritime fait partie des évènements de mer particuliers qui s'ajoutent à l'abordage, à l'assistance et aux avaries communes, et qui nécessitent un traitement spécifique.

### **3. La piraterie maritime**

La croissance exponentielle des échanges, étant une conséquence de la mondialisation, joue en faveur des pirates en leur accordant un nombre de cibles toujours plus important, et le développement technologique, lui, met à leur portée un matériel sophistiqué qui leur permet un accès sécurisé à la haute mer et à bas prix.

#### **3.1. Définitions**

La piraterie maritime est un phénomène très ancien qui peut être défini comme *«tout acte illicite de violence ou de détention ou toute autre déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées et dirigé contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat»*<sup>65</sup>

#### **3.2. Conséquences de la piraterie maritime**

Aujourd'hui, la piraterie moderne fait courir au secteur des transports maritimes des risques significatifs. En effet, des pirates en quête de profit s'emparent de la cargaison pour la vendre ou en contrepartie d'une rançon.

Il est à noter qu'au-delà de ses conséquences indéniables liées à la perte de valeur, la piraterie met en évidence l'importance des enjeux de sûreté et de sécurité maritimes, et la piraterie, qui devient une source de financement générant des ressources importantes, pourrait certainement attirer entre autres les mouvements terroristes.

### **Sous-section 3 : Notion de sûreté et de sécurité dans la navigation maritime**

Lorsqu'on évoque la notion de la sécurité et de la sûreté dans la navigation maritime, l'idée de protection contre les périls de la mer se dégage forcément.

---

<sup>65</sup> Article n°101 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer (1982).

M. DELFAU, (S) : la sûreté maritime : état des lieux, mémoire du DEA de Droit Maritime et Océanique, Faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes, septembre 2004, P.5.

## 1. Définitions

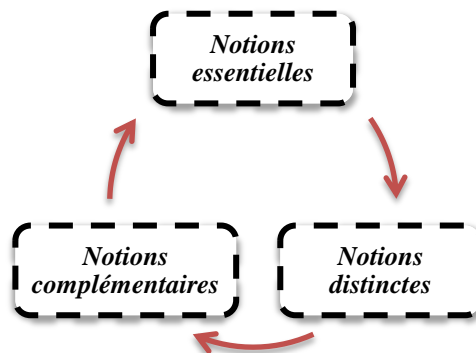
- **La sécurité maritime** (*Maritime safety*) tend à prévenir les risques liés à l'acheminement de la marchandise, qu'ils soient d'origine naturelle, ou provoqués par la navigation maritime elle-même.
- **La sûreté maritime** (*Maritime security*) quant à elle, se penche sur la protection de l'expédition maritime, en plus de la protection des différents acteurs et du navire, contre les pratiques criminelles qui se répercutent sur la sécurité des marchandises.<sup>66</sup>

## 2. Distinction entre sûreté et sécurité maritimes

Comme le risque est étroitement lié à la notion de sécurité et de sûreté maritimes, l'intérêt de faire la distinction entre ces deux notions s'impose.

Dans le domaine de la navigation maritime, la sécurité et la sûreté sont deux notions essentielles, distinctes mais également complémentaires :

**Figure n°II.5 : Caractéristiques des notions de sécurité et de sûreté maritimes**



**Source :** Figure élaborée par nous-mêmes sur la base de :  
M. DELFAU, (S) : la sûreté maritime : état des lieux, mémoire du DEA de Droit Maritime et Océanique, Faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes, septembre 2004, P.5.

- ✓ *Essentielles* : leur finalité consiste à assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qui y circulent et de tout l'environnement marin.<sup>67</sup>
- ✓ *Distinctes* : traitant toutes les deux des périls de la mer, le champ d'application de ces deux notions reste très différent, et dépend du risque en question.
- ✓ *Complémentaires* : la sécurité est liée aux risques éventuels du transport maritime, et la sûreté se limite aux actes criminels en mer.

<sup>66</sup> Parmi les enjeux indissociables de la sécurité et de la sûreté maritimes, ceux liés à l'aspect économique, du fait que la perte d'un navire et/ou de sa cargaison est une véritable perte de valeur pour toutes les parties prenantes.

<sup>67</sup> M. DELFAU, (S) : la sûreté maritime : état des lieux, mémoire du DEA de Droit Maritime et Océanique, Faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes, septembre 2004, P.4.

En règle générale, *tout ce qui ne relève pas de la sûreté relève de la sécurité maritime.*

### **3. Réglementations internationales en matière de sécurité et de sûreté maritimes**

La prise de conscience des dangers et des risques liés au secteur des transports maritimes, a donné naissance à plusieurs organismes spécialisés dans la sécurité et la sûreté maritime, ainsi qu'à la mise en place de plusieurs codes et dispositifs dans ce contexte.

#### **3.1. L'organisme international de régulation de la sécurité et de la sûreté maritimes**

##### **3.1.1. Présentation de l'OMI**

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) fut créée par une convention de l'ONU en 1948 à Genève, et entrée en vigueur le 17 mars 1958, ayant pour principal objectif d'encourager l'adoption de normes en matière de sécurité maritime en élaborant des dispositions relatives à la sécurité en mer.<sup>68</sup>

Le principal travail technique est effectué par un certain nombre de comités et de sous-comités, notamment le Comité de la Sécurité Maritime (MSC) qui est son principal organe technique. L'OMI a adopté une quarantaine de conventions (la plus importante est la SOLAS : Safety Of Life At Sea en 1974)<sup>69</sup>.

##### **3.1.2. Le code ISPS (*International Ship and Port Facility Security*)**

Le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires a été adopté le 12 décembre 2002 par l'OMI, suite à l'attentat aérien du 11 septembre 2001.<sup>70</sup>

Il contient des mesures devant être mises en place, par les armateurs et les autorités portuaires, en vue de garantir la sécurité et la sûreté de la navigation maritime, telles que les systèmes d'éclairage permanent, les systèmes de surveillance à caméra et le renforcement du système de contrôle des accès aux terminaux; des mesures parfois contraignantes en vue de leurs coûts relativement élevés.

---

<sup>68</sup> MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : transport logistique, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.121.

<sup>69</sup> Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Code-isps.htm>, consulté le 07/02/17 à 10h43.

<sup>70</sup> ASSONGBA, (C) : *le transport maritime de marchandises conteneurisées*, thèse pour obtenir le grade de docteur en droit des transports maritimes, université Lille 2, 2014, P.191.

### **3.2. Dispositif de protection de la navigation maritime (BMI)**

D'autres mesures ont été mobilisées à l'échelle internationale afin d'assurer la sécurité maritime, parmi lesquelles *le Bureau Maritime International (BMI)* qui est un organisme mis en place en 1981 par la CCI, basé à Londres et regroupant environ 20 000 armateurs et assureurs.

Le BMI est spécialisé principalement dans la lutte contre la criminalité envers le commerce maritime (notamment la piraterie et les fraudes commerciales), ainsi que dans la protection des équipages<sup>71</sup>.

## **4. Paradoxe de la technologie dans le transport maritime de marchandises**

La nécessité de mettre en place des dispositifs de protection, afin d'assurer un voyage en mer à l'abri de tout péril, est devenue indispensable.

Dans ce contexte, le déploiement technologique -notamment sur le plan technique-, a contribué au développement et à la mise en place des mesures de prévention, de surveillance, de protection, de secours et de remorquage telles que<sup>72</sup> :

- ✓ Le développement du traitement informatique et télématique des flux de marchandises.
- ✓ Le renforcement de la sécurité par la réalisation d'enceintes portuaires protégées.
- ✓ Le recours aux moyens hélicoptés.
- ✓ Le GPS (Localisation Par Satellites) et la couverture radar.

D'autre part, ces mêmes progrès technologiques ont permis de transporter des quantités de cargaisons de plus en plus importantes, et en faisant appel à des navires plus rapides et encore plus grands.

Ceci dit que l'idée de rendre la navigation maritime plus facile grâce à ces progrès n'élimine pas les risques qui lui sont liés, laissant place à des conséquences qui s'intensifient et prennent une ampleur plus large, tel est le cas des avaries liées au transport maritimes de marchandises.

---

<sup>71</sup> DAMIEN, (M) : *transport et logistique*, édition Dunod, Paris, 2001, P.61.

<sup>72</sup> BELOTTI, (J) : *transport international de marchandises*, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012, P.260.

Il est clair que le transport maritime de marchandises a connu, et connaît jusqu'à présent, de multiples progrès déterminants dans son processus de développement. Par ailleurs, il demeure vulnérable aux risques, qui provoquent souvent des pertes et des dommages connus sous le vocable « *avaries maritimes* »

## **Section 2 : Les avaries liées au transport maritime de marchandises**

La notion d'avarie est de plus en plus récurrente dans le transport de marchandises par mer, ceci dit que ces avaries maritimes ne varient pas forcément en nature (casses, détériorations, dégradations,...) mais elles évoluent en intensité en fonction de plusieurs facteurs de risques<sup>73</sup>.

### **Sous-section 1: Généralités sur les avaries maritimes de marchandises**

Avant d'entamer notre étude approfondie sur les avaries liées au transport maritime de marchandises, il nous paraît très utile de définir dans un premier lieu la branche de droit international qui leur accorde, notamment aux avaries communes, une importance et un sens très larges. Il s'agit du droit maritime.

#### **1. Droit maritime**

##### **1.1. Définition**

BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian<sup>74</sup> définissent le droit maritime comme un « ensemble de règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine ». Autrement dit, il englobe toute activité liée à la mer, et ne se limite pas à la navigation maritime.<sup>75</sup>

##### **1.2. Champ d'application**

Le domaine du droit maritime est très vaste. En effet, il est pluridisciplinaire, et traite diverses situations telles que les évènements de mer, la sécurité maritime et les assurances maritimes et s'applique de manière générale aux navigants, aux navires, aux contrats d'affrètement et de transport maritimes, à l'armement et aux ventes maritimes.

---

<sup>73</sup> Parmi ces facteurs : les évolutions technologiques, le nouveau contexte économique, le terrorisme et la piraterie maritime.

BELOTTI, (J) : *transport international de marchandises*, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012, P.285.

<sup>74</sup> BONASSIES, (P) et SCAPEL (C) : traité de droit maritime, édition L.G.D.J, 2<sup>e</sup> édition, Paris, collection traités, 2006.

<sup>75</sup> À ne pas confondre entre *droit maritime* et *droit de la mer* « Law of the Sea ». Ce dernier s'intéresse aux espaces maritimes en regroupant l'ensemble des règles relatives à leur utilisation.

## 2. Avaries maritimes

### 2.1. Définitions

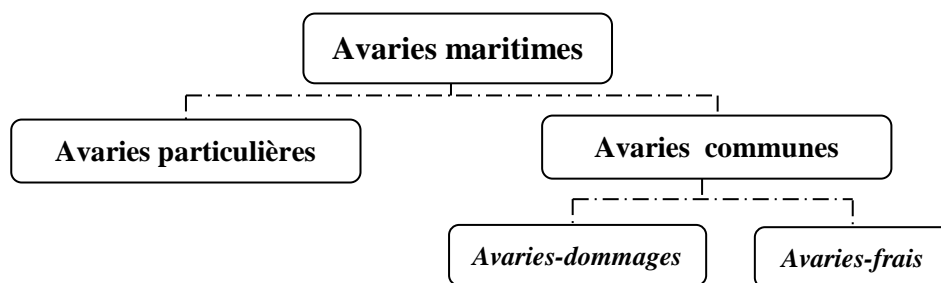
L'avarie maritime, avec son sens très large, désigne tous *les dommages*<sup>76</sup> et toutes les *pertes* qui peuvent survenir au cours de l'expédition maritime, aussi bien la perte totale que le dommage matériel subi par le navire ou par la marchandise<sup>77</sup>.

Elle comprend également toutes les dépenses d'un caractère exceptionnel, anormal ou accidentel engagées au cours du transport dans le but de sauver le navire ou sa cargaison.

### 2.2. Typologie d'avaries

Les avaries peuvent se décliner en deux classes, comme le montre le schéma ci-après :

**Figure n°II.6 : Types d'avaries maritimes de marchandises**



**Source :** DAILLY (M.D) : *logistique et transport international de marchandises*, édition l'Harmattan, 1<sup>re</sup> édition, 2013, P.483.

Ces deux principaux types se distinguent par rapport à la cause de l'acte dont résulte l'avarie. Et c'est ce que nous allons expliquer lors du traitement de chaque type d'avarie séparément.

## Sous-section 2 : Les avaries particulières (*Particular average*)

### 1. Définitions

«Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes<sup>78</sup>»

<sup>76</sup> Le dommage englobe : la perte, la destruction, l'atteinte corporelle et le manque à gagner.

<sup>77</sup> DELEBECQUE, (P) : *droit maritime*, éditions Dalloz, 13e édition, Paris, collection Précis, 2014, P.712.

<sup>78</sup> Loi française n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer

L'avarie particulière (ou simple) est une résultante d'un accident isolé<sup>79</sup>, représentée par des pertes, manquants et détériorations, et supportée par celui qui la subit seulement, c'est-à-dire le propriétaire de la marchandise endommagée, qui se retourne le plus souvent vers le transporteur.

## 2. Causes de l'avarie particulière

Les avaries particulières représentent les dommages matériels résultants :

- des événements majeurs qui représentent les risques de transport proprement dit et qui frappent à la fois le navire et la marchandise : naufrage, abordage, incendie...
- des événements frappant uniquement la marchandise :
  - Au cours du transport.
  - Au cours des opérations de manutention pré ou post-acheminement.

## 3. Formes d'avaries particulières

Voici une liste, non exhaustive, regroupant les avaries particulières survenues aux marchandises transportées par voie maritime :

**Tableau n° II.3 : Les formes d'avaries particulières liées aux marchandises**

<i><b>I – Au cours du transport</b></i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perte de qualité ou de quantité due au désarrimage</li> <li>- Odeur par contact avec d'autres marchandises.</li> <li>- Vol, casses, souillure, mouillure,...</li> <li>- Détérioration due à l'humidité des cales.</li> </ul>	
<i><b>II- Au cours des opérations de manutention</b></i>	
<i>(chargement à bord, manipulation en cale, déchargement et transbordement)</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Casses / coulage / salissures</li> <li>- Chutes d'objets</li> <li>- Détérioration de l'emballage</li> </ul>	} <i>Principalement lors de la <u>rupture de charge</u></i>

**Source :** Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Avaries-maritimes.htm>, consulté le 09/02/2017 à 20h47.

Les avaries particulières de marchandises représentent tous les dommages survenus par accident à la cargaison au cours du transport proprement dit, ou lors des opérations de manutention.

Elles prennent différentes formes telles que les pertes de poids ou de quantités, les casses, les mouillures, la détérioration de l'emballage, etc.

<sup>79</sup> Un événement unique involontaire.

Par ailleurs, lorsqu'un danger commun se présente, l'avarie résultante de l'acte volontaire et raisonnable commis par le capitaine afin de sauver le personnel, le navire et entres autres la cargaison à bord est dite avarie commune.

### **Sous-section 3 : Les avaries communes/grosses (*General average*)**

#### **1. Approche conceptuelle**

La notion d'avarie commune est composée de deux mots :

- ⇒ *Avarie* = détérioration survenue aux marchandises.
- ⇒ *Commune* = partagée, appartenant à plusieurs.

D'où la notion « *avarie commune* », exclusivement maritime, qui fait référence aux avaries (dommages ou frais) supportées par plusieurs parties participantes à l'opération transport.

#### **2. Définition de l'avarie commune**

Acceptation unanime des parties engagées dans une aventure maritime commune, de supporter les pertes dues à un sacrifice ou à une dépense extraordinaire pour éviter un péril, et pour le bien de tous. Par exemple : jeter la marchandise à la mer pour maintenir l'équilibre du navire.

Le principe de l'avarie commune consiste à *répartir* entre les propriétaires, du navire et de la cargaison, les conséquences financières qui résultent d'une dépense ou d'un sacrifice fait pour sauver l'ensemble de l'expédition.<sup>80</sup>

Historiquement parlant, ce sont les Grecs qui ont initié la contribution aux avaries communes par le texte juridique *Rhodia de jacta, qui dit* : « si un navire en péril a pu être sauvé en jetant par-dessus bord sa cargaison, tous les participants à l'expédition doivent s'unir pour indemniser la perte.<sup>81</sup>

De nos jours, les règles qui régissent les avaries communes survenues au cours du transport des marchandises sont connues sous l'appellation : Règles d'York et d'Anvers (YAR).

---

<sup>80</sup> MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.113.

<sup>81</sup> DAMIEN, (M) : *transport et logistique*, édition Dunod, Paris, 2001, P.382.

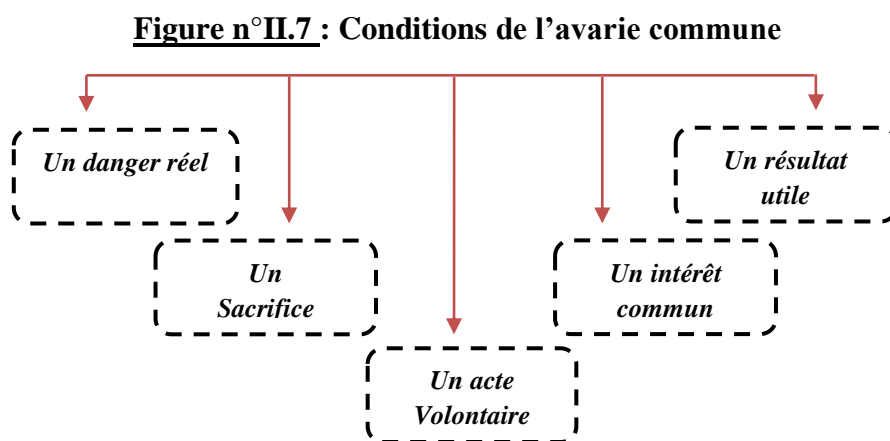
### 3. Règles d'York et d'Anvers

Les règles conventionnelles d'usage courant et international, souvent insérées dans les connaissements et les chartes parties, et qui représentent le cadre référentiel pour le traitement de l'avarie commune.

L'idée de rédiger un code international de l'avarie commune est née au 19<sup>ème</sup> siècle, suite au développement considérable du transport maritime et, par conséquent, l'émergence d'une multitude de lois et de règles différentes, parfois même contradictoires, régissant l'avarie commune. Ainsi, ces règles ont vu le jour au Congrès tenu à YORK (Royaume Uni) en 1864, puis à ANVERS (Belgique) en 1877<sup>82</sup>.

### 4. Caractéristiques de l'avarie commune

Lorsqu'un sacrifice extraordinaire est consenti volontairement pour échapper à un danger imminent menaçant, à la fois, le navire et la cargaison, le dommage qui en résulte est qualifié d'avarie commune. Cinq conditions doivent impérativement se réunir<sup>83</sup> :



**Source :** MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.113.

Pour dire qu'une avarie est commune, il faut qu'il y ait:

- *Danger réel* : évènement qui menace la sécurité du transport (naufrage ou incendie).
- *Sacrifice* : abandon d'une partie de la marchandise ou de l'équipement du navire.
- *Volontaire* : le sacrifice doit être raisonnable, et il ne faut pas qu'il soit imposé.
- *Intérêt commun* : sauver la marchandise et le navire.
- *Résultat utile* : sortir avec les moindres dégâts.

<sup>82</sup> Le Ressac, Site des marins, <http://www.leressac.com/navigation/rapport-de-mer/article/les-avaries-communes>, consulté le 11/02/2017 à 10h02

<sup>83</sup> Il suffit qu'une seule condition ne se soit pas remplie pour qualifier l'avarie de particulière.

## **5. Catégories d'avaries communes**

Elles peuvent être classées en deux catégories : avaries- dommages et avaries-frais. Dans les deux cas, un « dispatcheur » -qui est l'expert répartiteur- est désigné par l'armateur ou le transporteur à l'amiable, ou par un juge, afin de déterminer la contribution financière de chaque partie.

### **5.1. Avaries-dommages**

Représentent les dommages matériels causés volontairement à la cargaison, parmi lesquels on peut citer :

- Le jet à la mer dans le but d'alléger le navire.
- Le sacrifice de la marchandise à l'ennemi.
- La perte de marchandises placées sur allèges.
- Extinction du feu par l'eau.<sup>84</sup>

Ici, l'acte est fait par le capitaine et non par le chargeur.

### **5.2. Avaries-frais**

Ensemble de dépenses financières engagées par le capitaine pour le salut commun de l'expédition maritime.<sup>85</sup>

En effet, les dommages peuvent entraîner de grosses sommes d'argent déboursées pour régler les frais de réparation, de remise en état, de réexpédition et des frais de retours qui sont souvent très élevés à cause de la complexité des règlements, notamment lorsqu'il s'agit des frais d'arbitrage.

Les propriétaires du navire et de la cargaison supporteront donc une part équitable.<sup>86</sup>

## **6. Distinction entre avarie commune et avarie particulière**

On peut distinguer entre les deux grandes catégories d'avaries maritimes en s'appuyant sur les caractéristiques de chacune.

---

<sup>84</sup> Dans le cas d'un incendie, la marchandise peut être avariée par l'eau lors de l'extinction du feu, et comme cet acte provient du capitaine, les dommages causés relèvent de l'avarie commune en vertu de la Règle III d'York et d'Anvers.

<sup>85</sup> MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.113.

<sup>86</sup> Souvent, l'armateur oblige le chargeur à contribuer à ces dépenses, mais la difficulté consiste à distinguer les dépenses de l'avarie commune des dépenses que l'armateur doit normalement supporter puisqu'il a la charge de l'expédition maritime.

**Tableau n°II.4 : Différence entre avarie particulière et avarie commune**

<i>Type de l'avarie</i>	<i>Avarie particulière</i>	<i>Avarie commune</i>
<i>Caractéristiques</i>		
<i>Cause de l'acte dont résulte l'avarie</i>	Evènement ordinaire « risque maritime »	Evènement extraordinaire « Sacrifice »
<i>Nature de l'acte</i>	Absence de l'acte volontaire / Accident	Acte volontaire
<i>Répartition des charges de réparations et charges diverses</i>	Propriétaire(s) de la marchandise seulement	Propriétaires du navire et de la marchandise
<i>Conditions spécifiques</i>	Toute avarie qui n'est pas commune est particulière	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Danger réel</li> <li>✓ Sacrifice</li> <li>✓ Volontaire</li> <li>✓ Intérêt commun</li> <li>✓ Résultat utile</li> </ul>

**Source :** Tableau récapitulatif élaboré par nous-mêmes sur la base du site : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Avaries-maritimes.htm>

Le code maritime s'est focalisé sur les avaries communes qui, vu leur importance, font appel à un traitement spécifique. En outre, ce raisonnement qui consiste à évoquer un seul type ne vise qu'à faciliter la qualification de l'avarie maritime. En d'autres termes, il suffit qu'une seule condition de l'avarie commune (danger réel, sacrifice, acte volontaire, intérêt commun et résultat utile) ne soit pas remplie pour dire que l'avarie est particulière.

#### **Sous-section 4: Indemnisation pour pertes et avaries**

En transport maritime de marchandise, tout préjudice justifié est indemnisable. En effet, le transporteur est responsable (sauf dans certains cas) des marchandises depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

En cas d'anomalies, le destinataire doit obligatoirement indiquer par écrit sur le connaissement ce que l'on appelle « réserves ».

##### **1. Les réserves**

Il s'agit de toute observation écrite, précise et motivée ayant pour intérêt d'indiquer l'existence d'une anomalie sur la marchandise transportée. Elles sont portées sur le B/L par :

- ✓ *Le destinataire* : lorsqu'il s'agit de réserves pour manquants ou avaries à l'arrivée.
- ✓ *Le transporteur* : lorsque les réserves portent des constats sur l'état de la marchandise ou sur son emballage.

L'absence de réserves sur le connaissement en droit maritime des transports, signifie que la livraison est conforme, et ne contient aucune anomalie.<sup>87</sup>

## 2. Responsabilités des parties

La responsabilité du chargeur prend fin au moment de la prise en charge de la marchandise par le transporteur, attestée par un billet de bord (*Mate's receipt*), il est donc tenu de présenter la marchandise en bon état conformément au contrat.

Ainsi, le transporteur qui reçoit un B/L net de réserves « *Clean Bill of Lading* » atteste que la marchandise qui lui a été confiée est en bon état et est conforme aux conditions du contrat, ce qui déclenche sa responsabilité en cas d'anomalie survenue ultérieurement sur la marchandise au cours de l'opération transport : entre la prise en charge de la marchandise et sa livraison au destinataire.

### 2.1. Etendu de la responsabilité du transporteur

En cas d'avaries, l'étendu de la responsabilité du transporteur est déterminé suivant l'une des deux importantes conventions en matière de transport maritime de marchandises.

**Tableau n°II.5 : Responsabilités du transporteur en cas d'avaries**

	<i>Convention de Bruxelles</i>	<i>Convention de Hambourg</i>
<b><i>Nature de présomption</i></b>	Présomption de responsabilité	Présomption de faute ou de négligence
<b><i>Responsabilité du transporteur</i></b>	Le transporteur est responsable des pertes et avaries constatées à la livraison.	Le transporteur est responsable des pertes et avaries constatées à la livraison si l'évènement dommageable est survenu pendant qu'il avait la marchandise sous sa garde.
<b><i>Durée de la présomption</i></b>	Débute à la prise en charge de la marchandise et prend fin à la livraison	
<b><i>Prescription</i></b>	La prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur est de un an.	La prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur est de deux ans.

**Source :** MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.109.

<sup>87</sup> La non-conformité peut porter soit sur des défauts de conformité par rapport aux stipulations contractuelles, soit sur une malfaçon.

De manière générale, le transporteur est responsable des marchandises depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, ceci dit que si les marchandises sont perdues ou endommagées, le destinataire n'a pas à apporter la preuve que la faute a été commise par le transporteur.

C'est pourquoi toute clause indiquée sur le connaissement dans le but de dégager l'armateur de sa responsabilité est strictement interdite.

Cependant, le transporteur se désengage dans certains cas de toute responsabilité, et ça revient au destinataire de prouver que l'armateur a commis une faute.

## **2.2. Exonération de la responsabilité du transporteur**

Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité, en vertu de la convention de Hambourg, en prouvant sa diligence, c'est-à-dire qu'il a porté le soin nécessaire à la marchandise et que l'évènement dommageable n'est pas survenu pendant qu'il avait la marchandise sous sa garde.

La convention de Bruxelles, quant à elle, énonce clairement les cas d'exonération du transporteur, et qui sont les suivantes:

**Tableau n°II.6 : Clauses d'exonération de la convention de Bruxelles**

<i>Relatives au navire</i>	<i>Relatives à la marchandise</i>	<i>Extérieures au navire et à la marchandise</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Innavigabilité du navire.</i></li> <li>- <i>Vice caché du navire.</i></li> <li>- <i>Actes d'assistance et de sauvetages.</i></li> <li>- <i>Le déroutement.</i></li> <li>- <i>La faute nautique du capitaine.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Vice caché propre de la marchandise.</i></li> <li>- <i>Freinte de route.</i></li> <li>- <i>Faute du chargeur.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Incendie.</i></li> <li>- <i>Fortunes de mer.</i></li> <li>- <i>Acte de dieu.</i></li> <li>- <i>Faits de guerres et d'émeutes.</i></li> <li>- <i>Faits d'ennemis publics.</i></li> <li>- <i>Faits des tiers.</i></li> </ul>

**Source :** BELOTTI, (J) : *transport international de marchandises*, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012, P.282.

Il suffit que le transporteur évoque l'un de ces cas d'exonération, en apportant les preuves, pour qu'il se désengage de toute responsabilité de pertes ou d'avaries subies par la marchandise.

### 2.3. Responsabilités du destinataire

Le destinataire, qui doit obligatoirement recevoir la marchandise au moment et au lieu convenus, est tenu de respecter certaines formalités dès qu'il découvre que la marchandise est avariée, et ce dans le but de préserver son droit légitime de se retourner contre le transporteur.

Ces formalités ont été précisées par les deux principales conventions relatives au transport maritime de marchandises, selon la nature même de l'avarie constatée.

Le tableau, ci-dessous, récapitule ces formalités comme suit :

**Tableau n° II.7 : Formalités impératives au destinataire en cas d'avaries**

	<i>Convention de Bruxelles</i>	<i>Convention de Hambourg</i>
<b><i>Perte totale</i></b>	Pas de formalités particulières.	Réclamation dans un délai de 60 jours à compter de la date de livraison prévue.
<b><i>Dommmages apparents</i></b>	Réserves écrites au moment de la livraison.	Réserves au plus tard le 1 <sup>er</sup> jour ouvrable suivant la date de livraison.
<b><i>Dommmages non apparents</i></b>	Réserves écrites au plus tard dans les 3 jours suivant la livraison.	Réserves écrites dans les 15 jours suivant la livraison.

**Source :** LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : *techniques du commerce international*, édition Gualino, 2<sup>e</sup> édition, Paris, collection LES ZOOM'S, 2002, P.40.

Le destinataire est tenu de respecter ces délais, et ce suivant la convention appliquée au contrat de transport.

## 3. Indemnisation des préjudices

Une fois le préjudice justifié, le transporteur présumé responsable (sauf preuve du contraire) est tenu d'indemniser le propriétaire de la marchandise (ou ses ayants droit).

La valeur de l'indemnité étant la plus petite entre la *valeur du préjudice indemnisable* et le *plafond de l'indemnité*.

### 3.1. La valeur du préjudice indemnisable

La valeur du préjudice est l'assiette qui représente le coût total de ce préjudice englobant, en plus de la valeur de la marchandise avariée ou de la perte subie, le bénéfice non réalisé.

Cette assiette est le plus souvent calculée sur la base de la valeur des marchandises au jour où elles sont déchargées ou le jour où elles auraient dû l'être (prix courant du marché ou valeur en bourse).

### 3.2. Plafonds d'indemnités

La limitation de responsabilité du transporteur est fixée par les deux conventions en DTS<sup>88</sup> comme suit :

**Tableau n° II.8 : Limites du transporteur en termes d'indemnisation**

Limites d'indemnités en DTS (Droits de Tirage Spéciaux)		
Convention applicable	Plafond d'indemnisation	
	Par KG	Par colis (ou par Unité de taxation)
Convention de Bruxelles « Protocole du 21 décembre 1979 »	2 DTS	666,67DTS
Convention de Hambourg	2,5 DTS	835 DTS
Limite appliquée	la plus forte des deux limites	

**Source :** MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.114.

Suivant la convention appliquée, le calcul s'effectue par rapport au poids en KG et au nombre de colis (ou unité de taxation)<sup>89</sup> en retenant comme *plafond d'indemnisation* la valeur la plus élevée entre les deux limites.

### 3.3. Cas particuliers de l'indemnisation illimitée

Le transporteur ne pourrait plus bénéficier des limitations de l'indemnité dans l'un des cas suivants :

1. *Déclaration de valeur* : lorsque le chargeur mentionne clairement sur le B/L la nature et la valeur de la marchandise juste avant l'embarquement.
2. *Dol* : qui est la faute inexcusable commise consciemment par le transporteur.

<sup>88</sup> Les droits de tirage spéciaux (DTS), en anglais, *Special Drawing Rights* (SDR), représentent un instrument monétaire international, créé par le FMI en 1969 pour compléter les réserves officielles existantes des pays membres. Un DTS est constitué d'un panier de devises (le dollar américain, l'euro, la livre sterling, le yen et le yuan) réévalué tous les cinq ans.

Wikipédia, L'encyclopédie en ligne, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Droits\\_de\\_tirage\\_sp%C3%A9ciaux](https://fr.wikipedia.org/wiki/Droits_de_tirage_sp%C3%A9ciaux), consulté le 04/02/17 à 15h30.

▪ 1 DTS = 1.36 USD= 1.27 EUR.

CoinMill, Calculatrice de conversion de taux de change, <http://fr.coinmill.com/>, site consulté le 07/02/17 à 15h5.

<sup>89</sup> Pour la marchandise en vrac : par unité de taxation (qui figure sur le B/L)

Pour la marchandise qui se présente en éléments individualisés : par colis.

Après avoir exposé les divers risques maritimes auxquels la marchandise est souvent confrontée dans le cadre de leur acheminement au destinataire final, notamment les risques d'avaries, il est temps de passer à une solution permettant de couvrir, financièrement, ces risques.

### **Section 3 : Assurance des facultés maritimes (Cargo insurance)**

La souscription d'une assurance lors de transport des marchandises par voie maritime, appelée « assurance maritime sur facultés », est une solution qui représente un aspect de la solidarité économique par le biais d'une mutualisation des risques, dans le but de répartir la charge économique des sinistres.<sup>90</sup>

#### **Sous-section 1 : Généralités sur les assurances maritimes de marchandises**

Il est toujours de l'intérêt de l'acheteur, dans une VD, de garantir la sécurité de sa marchandise transportée, car c'est lui qui supporte les risques de perte ou d'avarie, et le vendeur n'a qu'une obligation minimale en matière d'assurance (en CIP ou CIF).

En règle générale, l'Incoterm préalablement choisi dans le contrat de vente détermine laquelle des deux parties (importateur ou exportateur) est responsable d'assurer la marchandise tout au long de son déplacement.

Mais si l'Incoterm ne précise pas clairement à qui succombe l'obligation d'en souscrire une, elle demeure facultative et supportée par l'une des deux parties, selon leur volonté et avec consentement, comme convenu dans le contrat de vente.

#### **1. Historique**

Le développement de l'activité maritime a contribué fortement à la naissance des assurances. En effet, la recherche d'une protection existait dès l'Antiquité sous forme de pratiques différentes.

D'ailleurs, le recours aux assurances remonte au Moyen âge, et le guidon de la Mer, datant du XVI<sup>e</sup> siècle, constitue le premier traité de l'assurance maritime.<sup>91</sup>

---

<sup>90</sup> Dans le cadre de notre étude, nous nous sommes focalisés que sur les types d'assurance maritime relatifs aux facultés transportées par voie maritime. Par ailleurs, il est à noter que le navire peut être également assuré : il s'agit de l'assurance corps « tous risques » ou « périls énumérés »

<sup>91</sup> DAMIEN, (M) : *transport et logistique*, édition Dunod, Paris, 2001, P.38.

Par ailleurs, ces pratiques restent éloignées de l'assurance moderne qui trouve véritablement ses sources dans le « *prêt à la grosse aventure* », qui était pratiqué par les Grecs et les Romains, et qui consistait à faire appel aux banquiers pour financer les expéditions maritimes, souvent très chères, et dans le cas d'un naufrage, les marchands n'étaient pas dans l'obligation à rembourser les banques, mais si la navire arrivait à destination, dans ce cas le banquier se faisait rembourser et pouvait même recevoir des compensations financières importantes.<sup>92</sup>

Aujourd'hui, les assurances maritimes représentent une industrie organisée qui préconise une réglementation rigoureuse.

## **2. Définition**

L'assurance maritime des facultés est une protection contre la perte de marchandises lors du transport<sup>93</sup>. En effet, elle couvre les pertes, vols, et dommages (casses, mouillure ou autres) des marchandises au cours de leur transport depuis le site du Vendeur étranger jusqu'à destination finale, et ce quel que soit leur nature et leur conditionnement, mais elle a un coût : celui des primes d'assurances.

Plusieurs compagnies peuvent supporter *ensemble* le risque d'une seule expédition maritime, dans ce cas, l'assurance prend la forme d'un secours mutuel.

## **3. Les « P&I Clubs » : *Protection and Indemnity Clubs***

Un club « P&I » est une mutuelle d'assurance maritime qui assure la couverture des risques illimités pour leurs membres, et que les assureurs traditionnels (compagnies d'assurance) hésitent souvent à les assurer tels que:

- ✓ Les risques d'un tiers pour les dommages causés à la cargaison pendant le transport.
- ✓ Les risques de dommages environnementaux tels que les déversements d'hydrocarbures et la pollution.
- ✓ Les risques de guerre.

Ils fonctionnent comme de véritables mutuelles, c'est-à-dire qu'en cas d'insuffisance d'actifs pour couvrir le sinistre, ils font des appels (*cash calls*) à leurs membres, qui sont tenus de les honorer.

---

<sup>92</sup> Index assurance, Guide de référence de l'assurance, <http://www.index-assurance.fr/abc/histoire-assurance>, consulté le 07/02/2017 à 11h00.

<sup>93</sup> Logistique conseil, études prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-glossaire.htm>, consulté le 07/02/17 à 15h18

## **Sous-section 2 : Le contrat d'assurance maritime de marchandises**

### **1. Définitions**

#### **1.1. Le contrat d'assurance**

Le contrat d'assurance maritime est un contrat de bonne foi<sup>94</sup>, par lequel l'assureur s'engage, en contrepartie d'une prime, à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes dans les limites du contrat conclu.<sup>95</sup>

De cette définition, on peut déduire que le contrat d'assurance maritime peut exister lorsque ces deux éléments se réunissent :

- ✓ *Biens assurables*: les marchandises, objet du contrat, exposées à des périls de mer lors de leur transport.
- ✓ *Périls de mer*: l'ensemble des risques et événements incertains résultant ou découlant de la navigation maritime.

#### **1.2. Parties contractantes**

##### **1.2.1. L'assureur (Compagnie d'assurance)**

C'est un prestataire de service financier qui indemnise l'assuré, dans la limite des clauses du contrat d'assurance, contre des dommages et pertes que sa marchandise a subit lors du transport, en échange de la perception d'une prime.

L'Union Internationale des Assurances Maritimes (*International Union of Marine Insurance - IUMI*) est l'organisme professionnel qui représente les assureurs maritimes à échelle internationale, et s'intéresse aux questions relatives à l'industrie mondiale de l'assurance maritime, à laquelle l'Algérie n'a pas encore adhéré.

##### **1.2.2. L'assuré**

Il s'agit de la personne couverte par une police d'assurance, et dont la marchandise court un risque de pertes et dommages au moment de leur déplacement par voie maritime.

---

<sup>94</sup> Expression dans un document juridique faisant appel aux normes les plus strictes en matière d'intégrité de la part de l'assuré et de l'assureur.

Logistique conseil, études prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-glossaire.htm>, consulté le 07/02/17 à 15h18.

<sup>95</sup> L'antenne : les transports au quotidien, Plateforme B2B française de services et d'actualité consacrée au secteur du transport et de la logistique, [http://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime\\_a14475.html](http://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime_a14475.html), consulté le 07/02/17 à 19h09.

C'est le titulaire de la police d'assurance et, par fois, c'est lui le souscripteur.

### 1.3. La valeur assurée

Parmi 11 Incoterms, seuls CIP et CIF prévoient l'obligation de l'exportateur de souscrire une assurance<sup>96</sup> des facultés, couvrant au minimum la valeur CIF+10%, appelée : valeur assurée.

### 1.4. La prime d'assurance

Les assureurs maritimes facturent aux clients une prime pour couvrir les marchandises pour la période couverte par la police.

### 1.5. La période assurée

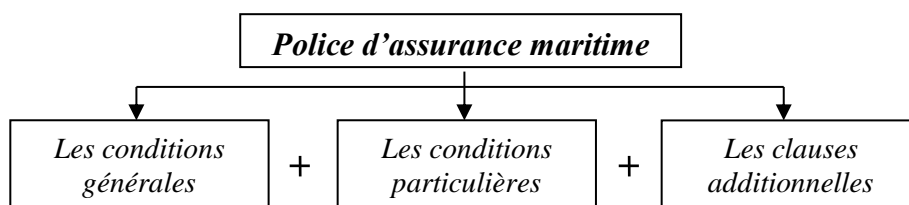
Commence dès la prise en charge de la marchandise par le premier transporteur et cesse à la livraison au destinataire final.

## 2. Polices d'assurance

### 2.1. Définition

Un acte qui matérialise le contrat d'assurance conclu entre l'assureur et l'assuré, et qui est remis au souscripteur comme preuve matérielle qui établit les conditions du contrat.

**Figure n°II.8 : Composantes d'une police d'assurance maritime**



**Source :** MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : transport logistique, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.118.

En plus des conditions générales communes à tous les assurés, des conditions particulières et des clauses additionnelles peuvent s'ajouter par rapport à des cas particuliers après négociations, et qui prévalent toujours sur les dispositions générales.

<sup>96</sup>Durant notre stage pratique au niveau de la compagnie maritime Maersk Algérie, nous avons constatés que la souscription d'une assurance maritime n'est pas obligatoire en Algérie comme il n'y a que deux incoterms maritimes appliqués, soient : CFR et FOB. De ce fait, rien n'oblige l'importateur ou l'exportateur à en souscrire une (comme dans CIF par exemple), notamment lorsque la valeur de la marchandise n'est pas jugée importante.

## 2.2. Types de polices

Les partenaires commerciaux effectuent leur choix en termes de polices d'assurance suivant des critères spécifiques. Les quatre polices sont explicitées dans le tableau ci-après :

**Tableau n°II.9 : Types de polices d'assurance maritime**

<i>Type de la police</i>	<i>Spécificités</i>
<i>Au voyage</i>	Couvrir une expédition ponctuelle.
<i>À alimenter</i>	Couvrir plusieurs expéditions d'une même marchandise pour la même destination.
<i>D'abonnement ou flottante</i>	Couvrir, pendant une certaine durée, toutes les expéditions d'une entreprise.
<i>Tiers chargeur</i>	Le transitaire souscrit une assurance en faveur de son client. En cas de sinistre, et c'est lui qui constitue le dossier de l'indemnisation.

**Source** : MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P.119.

Le choix d'une police d'assurance dépend de la taille et de la fréquence des expéditions sur une période donnée (généralement une période annuelle). En effet, il est préférable d'opter pour une police à alimenter lorsqu'il s'agit de plusieurs expéditions vers la même destination (cas d'une usine par exemple).

Une police au voyage est destinée à couvrir une seule expédition ponctuelle, tandis que la police d'abonnement, comme son nom l'indique, couvre toutes les expéditions d'une même entreprise.

Enfin, il se peut que le transitaire souscrive une assurance au profit de son client. Dans ce cas, ce dernier doit effectuer les réserves en cas de sinistre mais il reste à la charge du transitaire de constituer le dossier d'indemnisation.

## 3. Garanties d'assurance des facultés

### 3.1. Définition

C'est l'engagement de l'assureur de remplir son obligation contractuelle en termes d'indemnisation du bénéficiaire, dans le cas où le risque assuré se concrétise.

### **3.2. Couverture**

Une garantie d'assurance est destinée à couvrir le transport principal par voie maritime, le pré et post-acheminements de la marchandise contre toute avarie particulière et/ou commune (avarie-dommage et avarie-frais).

Elle peut aussi s'étendre à assurer les risques de retard et les risques extraordinaires (de guerre, terrorisme...) par des clauses additionnelles.

### **3.3. Limites**

Les garanties d'assurance ne couvrent en aucun cas les pertes et les dommages occasionnés par :

- *Le vice propre des marchandises* : par exemple une imperfection, ou carrément la nature même de la marchandise.
- *La freinte de route* : une tolérance de perte en poids ou en volume de la marchandise due à sa nature ou bien aux conditions de sa manutention.
- *Absence ou insuffisance en matière d'emballage.*
- *Les fautes commises intentionnellement par l'une des parties* (assuré, bénéficiaire, ou leurs représentants).
- *La violation de la loi.*

### **3.4. Types de garanties d'assurance**

L'itinéraire de la marchandise assurée, sa nature et les risques éventuels encourus sont les principaux éléments qui permettent de choisir l'une des garanties d'assurance suivante:

- ✓ *La garantie « FAP » (FPA: Free of Particular Average)*

La formule « Franc d'Avaries Particulières » est destinée à couvrir le risque d'avarie commune, c'est-à-dire la perte totale, mais ne couvre en aucun cas les risques d'avaries particulières.

- ✓ *La garantie « FAP SAUF... »*

Elle couvre, en plus des avaries communes, les pertes et dommages causés aux marchandises par l'un des événements envisagés dans l'énumération limitative énoncée par le contrat<sup>97</sup>.

---

<sup>97</sup> DELEBECQUE, (P) : *droit maritime*, éditions Dalloz, 13<sup>e</sup> édition, Paris, collection Précis, 2014, P.833

La couverture étant restrictive, il s'agit généralement des grands risques de transport : cas d'un naufrage, abordage, catastrophes naturelles, incendie ou une chute de colis en cours de chargement, de déchargement ou de transbordement.

✓ La garantie « Tous risques »

C'est la garantie la plus étendue, étant donné qu'elle inclut, en plus des garanties offertes aux conditions « FAP SAUF<sup>98</sup> », les pertes et dommages matériels causés par fortunes de mer ou autres événements fortuits ou de force majeure, tels que les tempêtes, mouillure, salissure, buée de cale, désarrimage, casses, chutes, vols...<sup>99</sup>

✓ La garantie « Risques de guerre et assimilés »

Comme son nom l'indique, cette garantie couvre les pertes et dommages résultants généralement des actes de sabotage, de piraterie ou des torpillages, qui sont toujours couverts séparément des autres.

### **Sous-section 3 : Gestion des sinistres**

La marchandise transportée par mer n'est pas à l'abri d'un imprévu. De ce fait, il y a un certain nombre de formalités à remplir et d'étapes à suivre lorsqu'un sinistre impacte la marchandise assurée.

#### **1. Formalités en cas d'avaries**

##### **1.1. Documents nécessaires à la réclamation**

Les documents à fournir en cas de sinistre sont énumérés dans le contrat d'assurance, et varient en fonction du type de ce dernier. L'assuré doit impérativement être muni d'un dossier constitué principalement des pièces suivantes<sup>100</sup> :

- ✓ Le certificat d'assurance comme preuve concrète du droit à la garantie.
- ✓ Le Connaissance (B/L) qui comporte toutes les réserves.
- ✓ Le constat d'avaries établi par l'expert maritime sous forme d'un rapport.

---

<sup>98</sup> L'assurance « Tous risques » et « FAP sauf » représentent deux polices tout à fait comparables dans leur présentation, mais la différence consiste dans l'apport de preuve en cas de sinistres. En effet, dans l'assurance « Tous risques », l'assuré doit établir la réalité du dommage seulement et il n'a pas à établir que le sinistre est dû à une fortune de mer, contrairement à l'assurance « FAP sauf », où l'assuré se trouve dans l'obligation d'établir la réalité du dommage et son origine qui doit être explicitement énuméré au contrat.

<sup>99</sup> Il y a toujours une possibilité d'inclure ou d'exclure certains risques par le biais d'un imprimé des dispositions spéciales.

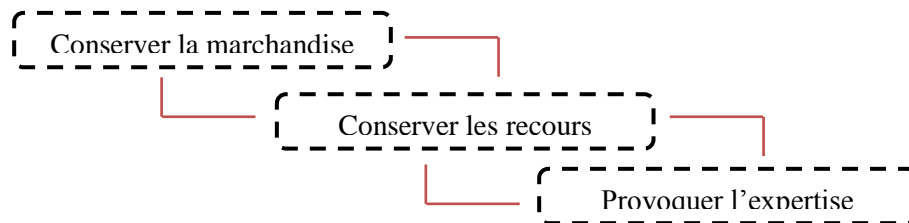
<sup>100</sup> VENTURELLI, (N) : transport logistique, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P : 119,120.

- ✓ La facture commerciale et la liste de colisage.
- ✓ Toute autre pièce pouvant justifier la valeur du montant réclamé.

## 1.2. Obligations de l'assuré ou du bénéficiaire

Les obligations de l'assuré en vertu du contrat d'assurance sont :

**Figure n° II.9 : Obligations de l'assuré ou du bénéficiaire**



**Source :** Elaboré par nous-même sur la base d'informations tirées de : MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011, P : 119.

En cas de sinistre, l'assuré est tenu de<sup>101</sup> :

- ✓ Prendre toute mesure conservatoire ou de sauvetage nécessaire à la protection de la marchandise assurée ou, du moins, tenter de limiter les dommages dont elle est atteinte.
- ✓ Conserver les droits de recours contre le transporteur ou toute autre partie présumée responsable.
- ✓ Solliciter l'intervention du commissaire d'avarie, désigné par la compagnie d'assurance, et ce dans le délai convenu.

## 1.3. Obligations de l'assureur

### 1.3.1. Le commissaire d'avarie (*Average agent*)

Le commissaire d'avarie est la personne chargée d'effectuer, à destination ou en cours de route, les constats de pertes et d'avaries lors d'un transport maritime.

Il est désigné par l'assureur, car il s'agit d'une spécificité de l'assurance maritime.

Ses principales missions consistent à :

- ✓ Constater les pertes et dommages.
- ✓ Déterminer la nature de l'avarie, son importance, sa cause et son origine.
- ✓ Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables.

<sup>101</sup> Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-facultes.htm>, consulté le 04/02/17 à 10h02.

- ✓ Préconiser les mesures conservatoires pour que les dommages ne s'aggravent pas.
- ✓ Prévenir les sinistres.

### **1.3.2. Règlement de l'indemnité**

L'assurance est soumise au principe indemnitaire, c'est-à-dire que l'indemnité ne peut, en aucun cas, excéder le montant du dommage. Ce dernier peut être constitué par la perte de la cargaison elle-même ou de pertes financières, et le règlement est effectué à l'assuré porteur de l'original de la police d'assurance.

## **1.4. Contribution de l'avarie commune**

### **1.4.1. Définition du principe**

L'expert répartiteur procède à la répartition des sacrifices entre le navire et la cargaison. En d'autres termes, il établit un règlement d'avarie commune qui fixe le montant des admissions et celui des contributions *provisoires* ou *définitives* dues par les concernés.

### **1.4.2. Distinction entre contributions provisoires et définitives**

#### **- *Contribution provisoire***

Lorsque le calcul des contributions nettes aux avaries communes s'avère complexe, l'armateur impose un montant approximatif aux intéressés à l'arrivée du navire afin de libérer leurs marchandises sauvées.

Les armateurs acceptent désormais l'engagement de l'assureur à régler la contribution nette au moment venu en lieu et place de la contribution provisoire.<sup>102</sup>

#### **- *Contribution définitive***

À la clôture du règlement de l'avarie commune, la contribution définitive calculée en fin de l'opération est effectivement versée par les parties engagées.

En cas de différence entre les deux contributions, un versement supplémentaire est réclamé aux intéressés lorsque la contribution provisoire est inférieure à la définitive. Sinon, le surplus est emboursé.

---

<sup>102</sup> Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Avaries-communes-indemnisation.htm>, consulté le 18/03/17 à 15h24.

## *Conclusion du chapitre II*

La sécurité des marchandises demeure l'une des majeures préoccupations des différents acteurs du commerce international, notamment les exportateurs qui souhaitent transporter leurs marchandises sans risques majeurs afin de minimiser l'impact économique de l'endommagement ou de la perte des cargaisons.

Les risques auxquels la marchandise est exposée lors de l'expédition maritime sont variés et proviennent de plusieurs sources. En effet, hormis les risques ordinaires liés à la navigation maritime proprement dit (tels que le naufrage, l'échouement,...), d'autres risques liés à la cargaison existent lorsque celle-ci contient des substances nocives et dangereuses provoquant des incendies et des explosions.

Désormais, de nouvelles dimensions de risque lié au contexte international se sont propagées : il s'agit principalement de la piraterie maritime et de la criminalité.

Ainsi, la marchandise subit des dommages et des pertes en fonction de ces facteurs de risques, connus sous le vocable d'avarie maritime. Ces dernières ne varient pas forcément en nature (casses, détériorations, dégradations,...) mais elles évoluent en intensité et englobent deux types :

Les avaries particulières qui désignent les dommages survenus par accident à la cargaison, sont supportées par le propriétaire de la marchandise. Ce dernier retourne dans la plus part des cas contre le transporteur pour se faire indemniser.

Les avaries communes quant à elles concrétisent la notion de solidarité en mer. Elles reposent sur le principe d'équité et de solidarité en termes de partage des conséquences financières résultant d'un sacrifice extraordinaire consenti volontairement pour échapper à un danger imminent menaçant, à la fois, le navire et la cargaison.

D'où l'intérêt de l'assurance maritime qui joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce international et qui offre des couvertures variées suivant la formule choisie car, désormais, les risques de pertes et d'avaries sont si nombreux que pratiquement toutes les marchandises exportées ou importées sont assurées.

C'est pourquoi nous allons justement consacrer le prochain chapitre à notre partie pratique, portant sur le processus de traitement des avaries maritimes de marchandises.

# CHAPITRE

## III

## *Introduction au chapitre III*

### *Processus de gestion des avaries maritimes de marchandises chez Maersk Algérie*

Nous avons aboutis à un constat selon lequel la mer est un milieu hostile, où de nombreux dangers potentiels peuvent survenir mettant en périls, entre autres, la sécurité des cargaisons.

Suite à cela, et comme toute compagnie maritime, Maersk Algérie rencontre chaque jour des clients ou des assureurs qui réclament d'être indemnisés pour des pertes ou d'avaries des cargaisons.

Dans ce contexte, nous nous sommes interrogés sur l'aptitude de la compagnie maritime Maersk Line Algérie à gérer les avaries maritimes de marchandises de manière performante, de telle sorte qu'elle optimise le triptyque QCD.

Voilà pourquoi nous allons mener une étude approfondie sur le processus de gestion des avaries, tout en vérifiant la performance de ce dernier au sein de la compagnie via un tableau de bord pour l'année 2015.

Le présent chapitre sera organisé comme suit :

*1 : Présentation de l'organisme d'accueil – Maersk Algérie SPA*

*2 : Processus de gestion et de suivi des avaries maritimes de marchandises*

*3 : Evaluation de la performance du processus lié à la gestion des réclamations par les indicateurs de performance*

## **Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil - Maersk Algérie SPA**

Maersk Algérie est le représentant officiel de la filiale Maersk Line du conglomérat danois A.P. Møller-Mærsk. Ce dernier est présent partout dans le monde et est connu dans différents domaines tels que l'industrie, le transport et la logistique.

### **Sous-section 1 : Aperçu sur le groupe A.P. Møller-Mærsk**

#### **1. Création et naissance du groupe A.P. Møller-Mærsk**

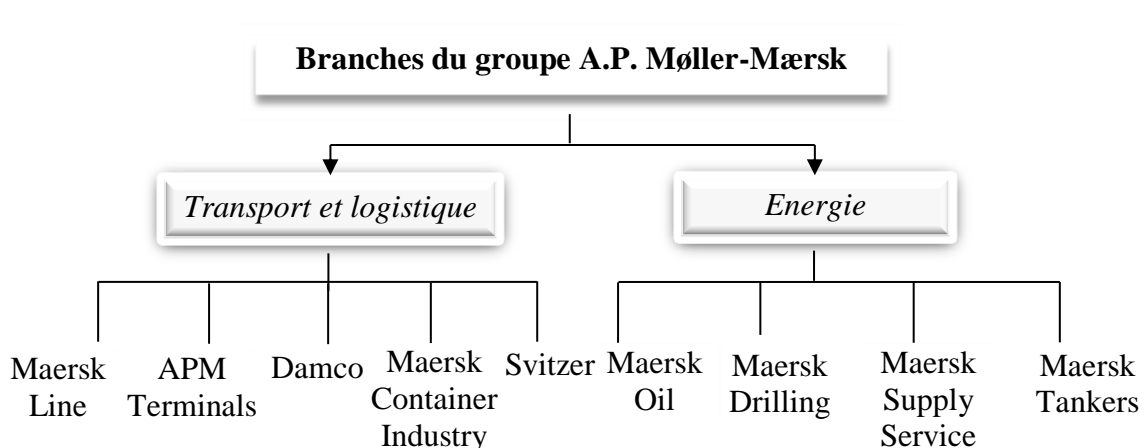
Le groupe A.P. Møller-Mærsk fut créé le 16 Avril 1904 à Copenhague (Danemark), suite à la discussion de *Peter Møller Mærsk* (1836-1927) et son fils *Arnold Peter Møller* (1876–1965) sur la possibilité de mettre en place une nouvelle compagnie maritime, s'appuyant sur les progrès techniques des navires à vapeur à cette époque-là<sup>103</sup>.

Lorsqu'*Arnold Peter Møller* décède, c'est son fils *Mærsk Mc-Kinney Møller* (1913–2012) qui devient PDG du groupe, et avec son arrivée, le solide petit armement national s'est transformé en leader mondial du transport maritime.

#### **2. Filiales du groupe**

Maersk possède la plus grande flotte au monde et qui se compose de plusieurs départements :

**Figure n°III.1 : Branches du groupe A.P. Møller-Mærsk**



**Source :** APM - Rapport annuel 2016/2017

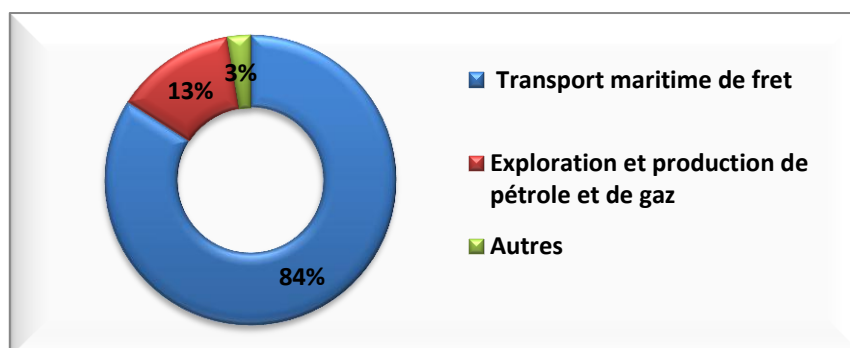
<sup>103</sup>Site internet officiel du groupe A.P. Møller-Mærsk, <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/about-us>, consulté le 03/04/17 à 18h.

En 2016, le groupe Maersk regroupe toutes les activités liées à la logistique dans le cadre d'une nouvelle unité de transport et de logistique. Les cinq (5) piliers de l'unité sont : Maersk Line, APM Terminals, Damco, Maersk Container Industry et Svitzer.<sup>104</sup>

Chacune des subdivisions de ce groupe a une orientation et des spécificités propres à elle. Outre Maersk Line qui demeure la principale branche de la compagnie, Svitzer par exemple est impliquée dans le remorquage et les opérations de sauvetages.

Dans l'énergie, nous citons Maersk Tanker (1928) qui est la flotte composée de transporteurs de pétrole et de gaz, Maersk Oil (1962) qui est la société pétrolière et gazière, et Maersk Drilling (1972) qui utilise des plates-formes autoélevatrices parmi les plus grandes et les plus avancées dans ses stations côtières.

**Graphique n°III.1 : La répartition du CA du groupe A.P. Møller-Mærsk par activité**  
(pour l'année 2016)



**Source de données :**

<http://www.boursorama.com/bourse/profil/profil.phtml?symbole=2u0O77.LQ>

La plus grosse part d'activité revient, tout naturellement, au transport maritime de fret avec un taux de 84%. Un taux de 13% relatif à l'exploration et à la production de pétrole et de gaz via des activités menées notamment en Mer du Nord, au Qatar, en Algérie, en Grande Bretagne et au Kazakhstan. Le reste, soit 3%, est lié principalement aux activités de construction de chantiers navals, de gestion d'usines (produits plastiques et caoutchouc) et de prises de participations.

On constate donc que la compagnie maritime de lignes régulières Maersk Line est la filiale la plus importante du groupe, qui ne cesse de renforcer sa position sur l'ensemble des marchés qu'elle occupe.

<sup>104</sup> Site internet officiel de la filiale Damco, <http://www.damco.com/en/about-damco/our-history>, consulté le 04/04/17 à 7h.

## **Sous-section 2 : Maersk line**

Maersk Line est une division conteneurisée globale du groupe A.P. Møller-Mærsk, considérée comme étant la première compagnie maritime et le plus grand armateur de porte-conteneurs du monde.



Elle est dédiée à fournir le plus haut niveau de services de transport océanique ciblés et fiables, avec une vision des soins continus et de l'innovation ayant guidé ses activités depuis la toute première navigation de son premier navire en 1904.

### **1. Politique générale, valeurs et vision**

Dans tous les aspects de ses opérations, Maersk Line s'engage à mener son activité de façon responsable et respectueuse de la loi aussi bien en ce qui concerne les impacts économiques en général, que les impacts sociaux et environnementaux de ses activités.

Elle s'efforce de promouvoir les mêmes principes dans ses relations avec ses clients, fournisseurs et autres partenaires commerciaux, et s'engage à améliorer continuellement les questions relatives à la santé, à la sécurité, à l'environnement, au droit du travail et à la sûreté.<sup>105</sup>

#### ✓ **Santé et Sécurité**

Elle mène ses activités dans le respect de la santé et de la sécurité de ses collaborateurs, en mettant en place une forte culture de la sécurité à tous les niveaux de notre organisation afin de garantir une absence totale d'accidents.

#### ✓ **Environnement**

Elle s'engage à réduire les impacts de l'exploitation de ses navires sur l'environnement en diminuant la destruction et la pollution des ressources naturelles.

#### ✓ **Sûreté**

Maersk Line classe les considérations relatives à la sûreté au même niveau que les facteurs commerciaux et opérationnels dans la gestion de son activité, et ce en coopérant avec les autorités compétentes afin de prévenir toute violation liée à cette dernière.

---

<sup>105</sup> Site internet officiel de la compagnie Mærsk Line, <https://www.maerskline.com/fr-ml/about/policies>, consulté le 04/04/17 à 15h.

## 2. Objectifs et stratégie

Depuis sa création, les principaux objectifs de Maersk Line étaient de fournir des services compétitifs dans chaque métier et de maintenir la position de leader dans le secteur du transport maritime en adoptant des approches stratégiques spécifiques, telles que le développement d'un système pratique de gestion des ventes, l'évaluation des services de navires anciens ainsi que la recherche de nouveaux métiers appropriés pour les vrac ou les conteneurs.

En 2002, une nouvelle stratégie est apparue pour l'ensemble du groupe Maersk : il s'agit de la *stratégie Starlight* qui se focalise sur l'organisation du transport lié aux conteneurs comme une entreprise, pour fournir une plate-forme organisationnelle à faible coût.

## 3. Filiales de Maersk Line

### 3.1. Seago Line

Créée en 2011, Seago Line est une filiale de Maersk spécialisée dans le transport des conteneurs par voie maritime dans toute la région européenne et méditerranéenne.



Elle offre entre autre un service de transport intermodal intégré en assurant, grâce aux conteneurs d'expédition standardisés, le transport des cargaisons par voie terrestre afin de procurer un service de porte à porte pratique et fiable.<sup>106</sup>

La flexibilité opérationnelle, le routage direct, les services à des prix compétitifs et la fiabilité sont les atouts clés sur lesquels Seago Line se concentre pour faciliter le transport maritime et en faire un véritable succès.

### 3.2. Safmarine

Fondée en 1946 à Anvers, Safmarine est un transporteur international de conteneurs axé sur le commerce vers et en provenance des marchés émergents en Afrique et en Asie centrale et occidentale.



Fruit de la fusion de sociétés Sud-Africaine et Belge en 1996, elle a été rachetée par l'armateur mondial Maersk en 1999, puis absorbée par ce dernier en 2011<sup>107</sup>.

---

<sup>106</sup> Site internet officiel de la filiale Seago Line, <https://www.seagoline.com/services/value-added-services>, consulté le 06/04/17 à 17h32.

### **Sous-section 3 : Maersk Algérie SPA**

Dans le transport maritime de marchandises par conteneurs, Maersk Algérie est l'un des pionniers du secteur, à côté de la CMA-CGM et de MSC.

#### **1. Présentation de Maersk Algérie SPA**

Maersk Algérie est une Société Par Actions (SPA) de loi algérienne, créé en septembre 2000 afin de représenter officiellement et exclusivement Maersk Line en Algérie.

Elle offre une couverture importante en disposant de cinq branches assurant toutes les escales au niveau de Bejaia, Annaba, Skikda, Oran et Alger.

#### **2. Objectifs et rôle de Maersk Algérie**

##### **2.1. Objectifs de Maersk Algérie**

Les principaux objectifs de la société Maersk Algérie sont les suivants:

- La gestion optimale des navires et des conteneurs.
- La diversification du marché des expéditions maritimes en Algérie.
- Etre le leader dans le transport maritime de conteneurs sur le marché algérien.
- L'adaptation de ses stratégies aux normes internationales.

##### **2.2. Rôle de Maersk Algérie**

Outre son rôle d'agent de ligne qui supervise l'affrètement des navires, récupère le fret, et effectue les transactions financières, Maersk Algérie est responsable de la livraison des marchandises aux destinataires, et ce de la prospection et ventes de produits jusqu'à la gestion financière.

#### **3. Organisation de Maersk Algérie**

La compagnie maritime Maersk Algérie intègre une équipe professionnelle répartie sur plusieurs départements, et qui veille à ce que les règles du droit algérien et les exigences des conventions internationales soient appliquées dans le secteur. (*Voir Annexe n°III.1*)

Les différents départements de la compagnie sont les suivants :

---

<sup>107</sup>Site internet officiel de la filiale Safmarine, <https://www.safmarine.com/about>, consulté le 06/04/17 à 20h.

### 3.1. Direction Générale

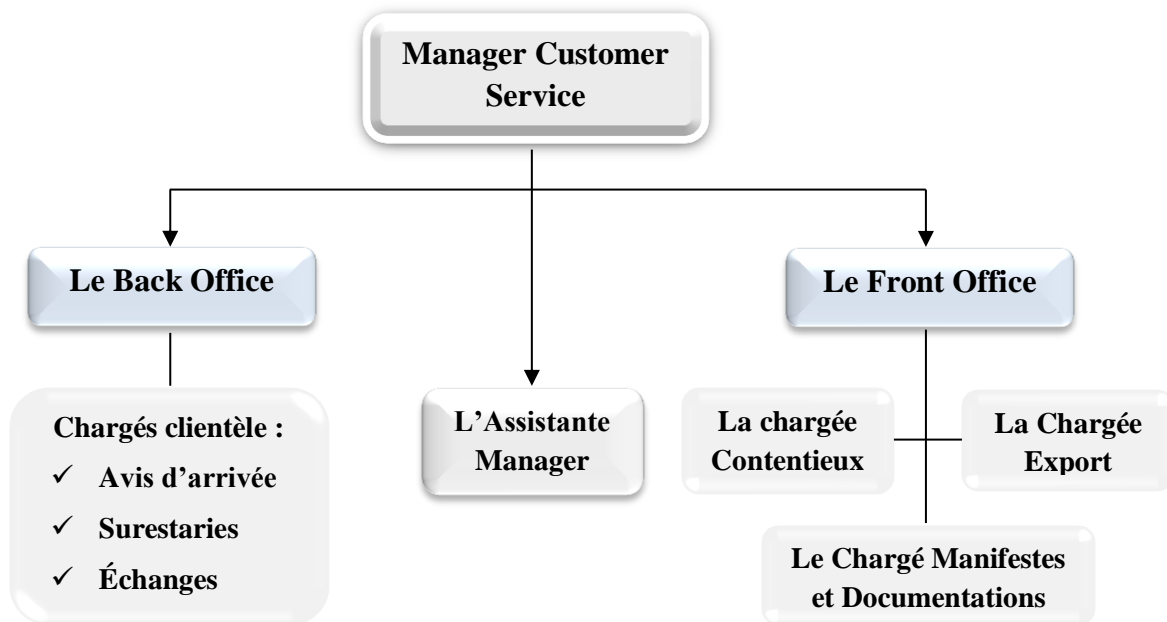
Elle inclut un directeur général qui est le représentant local de Maersk Line en Algérie, ayant pour mission principale d'assurer le respect et l'application de la politique du groupe AP Moller Maersk par toute la hiérarchie qui se trouve sous sa responsabilité.

### 3.2. Département Service Clientèle (Customer Service)

Le département Service Clientèle au sein duquel nous avons effectué notre stage, se compose de trois structures : le Manager, le Front Office et le Back Office.

Il s'organise de la manière suivante :

**Figure n°III.2 : Structure organisationnelle du département Service Clientèle**



**Source :** Documents internes de l'entreprise

#### ⇒ **Le Manager**

Sa principale mission consiste à gérer, conseiller et orienter son équipe. Il est également Manager de quatre autres agences au niveau de Skikda, Annaba, Oran et Bejaïa.

#### ⇒ **L'Assistante Manager**

Elle travaille en collaboration avec les membres du service et assure principalement les tâches suivantes :

- ✓ Superviser et vérifier les tâches effectuées par les chargés clientèle.
- ✓ Résoudre et traiter les problèmes liés à certaines opérations.

⇒ **Le Back Office**

- La Chargée Contentieux

Elle a pour principales missions :

- ✓ Gestion de réclamations (par exemple celles liées aux scellés non conformes).
- ✓ Suivi des dossiers liés aux avaries maritimes de marchandises.
- ✓ Prise en charge des affaires en justice et des différents litiges.
- ✓ Résolution des problèmes liés à certains conteneurs bloqués aux ports.

- Le Chargé Manifestes et Documentations

Son rôle consiste à :

- ✓ Réalisation des manifestes.
- ✓ Suivi de la documentation en douane.
- ✓ Traitement des problèmes liés aux déclarations de marchandises.

- La Chargé Export

Elle est chargée de toutes les opérations liées à l'export, notamment :

- ✓ La gestion de la capacité de remplissage des navires.
- ✓ Le contrôle des différents documents de transbordement.

⇒ **Le Front Office**

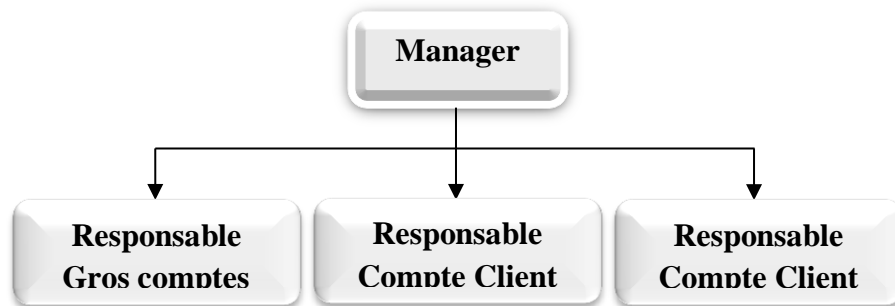
Cette structure se compose de quatre Chargés Clientèle (Customer Service Executive) dont un qui représente Seago Line Algérie. Ils sont en contact direct avec les clients et assurent les tâches suivantes :

- ✓ Accueil, orientation et conseil des clients.
- ✓ Gestion des mails et réception des appels téléphoniques.
- ✓ Réalisation des échanges à l'export et émission d'avis d'arrivée.
- ✓ Traitement des factures surestaries.
- ✓ Vérification des certificats de non manipulation de la marchandise.

**3.3. Autres divisions**

- *Département Commercial*

Ce département est constitué de trois subdivisions :

**Figure n°III.3 : Structure organisationnelle du département Commercial**

**Source :** Documents internes de l'entreprise

- **Le Manager** gère, conseille et donne des directives aux trois responsables qui se trouvent sous sa garde.
- **La Responsable Gros Comptes** s'occupe des clients qui travaillent avec Maersk fréquemment et qui rapportent le plus d'argent.
- **Les deux Responsables Compte Client** s'occupent des autres clients.

Chacun de ces commerciaux a son propre portefeuille client, et a pour principales missions :

- ✓ La prospection de nouveaux clients.
- ✓ La fidélisation et le suivi des clients.
- ✓ La négociation du fret et des franchises.

#### – **Département Finances**

Il comprend 10 employés: un directeur, un assistant et huit agents. En plus des objectifs annuels qui doivent être atteints, le personnel de ce département est chargé de:

- ✓ La préparation du budget, l'analyse financière et la gestion des litiges.
- ✓ Le paiement du port pour les opérations de déchargement de la marchandise<sup>108</sup>.
- ✓ La prise en charge des remboursements destinés aux clients.

#### – **Département des Opérations**

Afin de garantir le transport maritime de marchandises d'un port A à un port B, le personnel de ce service veille à ce que toute les opérations soient effectuées dans les meilleurs conditions, et ce en se chargeant de :

<sup>108</sup>Via des chèques certifiés.

Trois modes de paiements sont admis : par chèque, par versement ou par virement.

- ✓ La collecte d'informations relatives aux cargaisons, aux navires ainsi que le suivi de leurs emplacements grâce à la collaboration avec le capitaine du navire.
- ✓ La prise en charge de toutes les formalités administratives afin de garantir le bon déroulement des opérations commerciales.
- ✓ Prise en charge des dossiers et réception des documents de transport.

– **Département des Ressources Humaines**

Il s'occupe de la gestion administrative du personnel, la gestion de la paie, la formation, les voyages, etc.

– **Seago line**

Présente en Algérie depuis cinq ans avec un personnel qui comprend environ dix (10) employés, Seago line assure le transport maritime de marchandises par conteneurs en offrant une large couverture géographique de toute l'Europe et de l'intra-Méditerranée.

#### **4. Processus de transport maritime de marchandises par conteneurs**

Pour acheminer la marchandise depuis les locaux de l'expéditeur vers sa destination finale, la compagnie maritime Maersk Algérie devrait effectuer un ensemble d'opérations.

En effet, le client effectue sa réservation (création de Booking<sup>109</sup>) via internet en introduisant plusieurs détails à savoir : le mode de transport (d'un port vers un port ou incluant le transport terrestre), les spécificités de l'équipement, le type de cargaison à charger, le lieu de réception (chargement), le lieu de livraison ainsi que les noms de l'expéditeur et du chargeur.

Dès que la réservation est enregistrée par Maersk Algérie, elle réserve des conteneurs vides à l'expéditeur pour qu'il procède au chargement tandis que la compagnie prépare la documentation pour l'expéditeur et l'informe des charges à payer via facture avant d'expédier la marchandise.

Une fois la marchandise à destination, le destinataire présente un BL original au transporteur qui s'assure que tous les frais ont été réglés avant que la cargaison ne soit libérée.

---

<sup>109</sup> Un (1) Booking peut faire l'objet de 60 conteneurs de 40' maximum.

## 5. Analyse SWOT

- **Maison mère** : A.P. Moller-Maersk.
- **Secteur** : Transport et logistique.
- **Segment** : Entreprises qui nécessitent des services de logistique et de transport.
- **Cible** : Entreprises sollicitant des services d'expédition.
- **Positionnement** : 1<sup>ère</sup> compagnie maritime à l'échelle internationale et 3<sup>ème</sup> en Algérie.

**Tableau n°III.1 : Matrice SWOT**

<b>Opportunités (Opportunities)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Demande croissante.</li> <li>➤ La modernisation de la gestion des ports en Algérie.</li> <li>➤ L'amélioration des systèmes d'information douaniers et non douaniers.</li> </ul>	<b>Forces (Strengths)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réputation solide.</li> <li>➤ Efficacité et fiabilité des services fournis.</li> <li>➤ Innovation technologique.</li> <li>➤ Services informatisés.</li> </ul>
<b>Menaces (Threats)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Forte concurrence.</li> <li>➤ Conjoncture économique défavorable.</li> <li>➤ Saturation de certains ports et le manque d'infrastructures.</li> </ul>	<b>Faiblesses (Weaknesses)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Baisse des marges bénéficiaires.</li> <li>➤ Présence modeste dans d'autres secteurs.</li> <li>➤ Turnover élevé.</li> </ul>

**Source** : Elaboré par nous-mêmes sur la base de documents internes de l'entreprise.

En procédant à l'analyse des résultats de cette matrice, on estime que Maersk Algérie pourrait en tirer profit de son réseau planétaire pour compenser les marchés affectés par la crise par des lignes en pleine expansion (au Moyen-Orient et en Afrique de l'Ouest où les taux de croissance sont beaucoup plus supérieurs qu'en Asie par exemple).

De plus, elle doit renforcer sa position sur le marché algérien en se distinguant par ses services, en termes de délai ou de qualité à titre d'exemple, pour faire face à la forte concurrence.

En interne, le turnover élevé pourrait être dû à la surcharge et le stress qu'engendre ce secteur d'activité. Ceci dit que Maersk Algérie doit diminuer cette surcharge sur ses employés en renforçant le nombre et en optant pour toute sorte de motivation contribuant à créer une atmosphère conviviale pour une plus grande efficacité de travail d'équipe.

Enfin, penser à exploiter de nouveaux horizons pour compenser la baisse des marges bénéficiaires dans ce secteur en s'appuyant sur son avancée technologique.

## **Section 2 : Processus de gestion et de suivi des avaries maritimes**

Un processus (*process* en anglais) est un terme qui vient du latin, composé de *pro* = pour et de *cessus* = aller vers l'avant. Il indique un sens, une marche ou encore un phénomène évolutif.<sup>110</sup>

Le processus de traitement des avaries correspond à une succession de phases liées entre elles, et qui se reproduisent avec régularité afin de gérer les réclamations liées aux dommages survenus sur des marchandises transportées. (*Voir annexe n°III.2*)

Afin de mieux comprendre ce processus, nous allons y consacrer la partie qui suit.

### **Sous-section 1 : Traitement des avaries maritimes**

Le processus de transport maritime d'une marchandise pourrait prendre un autre tournant lorsqu'il s'agit d'une opération à l'import. En effet, il se peut qu'avant d'aboutir à la phase de restitution des conteneurs à la compagnie, ou avant même que la marchandise ne soit relâchée, le destinataire découvre (ou soupçonne) que ces dernières ont été avariées.

Dans la mesure où chaque constat d'avarie fait naître un dossier de réclamation, qu'il soit introduit par le client ou par sa compagnie d'assurance, Maersk Line veille à ce que le processus de traitement de ces dossiers soit aussi simple et efficace que possible, en fixant les formalités essentielles à accomplir en cas de sinistre.

#### **1. Étapes à suivre par le client**

Lors d'un constat d'avarie, le client est tenu de suivre les étapes suivantes :

1. Informer la compagnie d'assurance (cas d'une marchandise assurée).
2. Contacter le Service Clientèle de Maersk Line.
3. Engager un expert (si nécessaire).
4. Atténuer et réduire la perte de cargaison.
5. Recueillir les documents nécessaires.
6. Déposer la réclamation quantifiée.
7. Respecter les délais de réclamation.

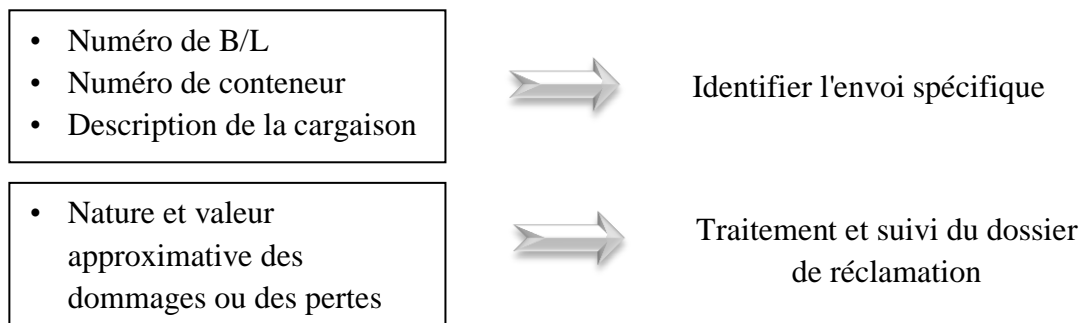
<sup>110</sup> Dicolatin, Dictionnaire latin français en ligne, <http://www.dicolatin.com/XY/LAK/0/PROCESSU/index.htm>, consulté le 20/04/17 à 21h06.

⇒ **Informé le souscripteur d'assurance**

Dans le cas où la marchandise est assurée, toute perte ou avarie doit être signalée auprès de la compagnie d'assurance. Cette dernière n'hésitera pas à informer le client de toutes les formalités et comment se conformer à toutes les procédures requises pour qu'il puisse bénéficier de la couverture d'assurance.

⇒ **Contacté le Service Clientèle de Maersk Line**

Le client ou bien sa compagnie d'assurance doivent contacter immédiatement le Service Clientèle de Maersk Algérie, plus précisément la Chargée du Contentieux, et lui communiquer les informations suivantes :



Une notification tardive aura une incidence négative sur le traitement du dossier, dans la mesure où elle peut rendre difficile l'identification de l'état exact de la cargaison à la livraison, et de distinguer entre les dommages qui ont pu se produire pendant le transport et tout dommage possible qui s'est aggravé après la livraison.

⇒ **Engager un expert si nécessaire**

Faire appel à un expert maritime pour effectuer un constat d'avarie contradictoire. Ce dernier signifie qu'une fois le rapport rédigé, aucune partie ne peut revenir sur l'ensemble des constatations faites par l'expert maritime, donc si le demandeur n'est pas d'accord avec le rapport, il doit demander une contre-expertise (amiable ou judiciaire).

De plus, il est préférable que ce constat soit conjoint<sup>111</sup>, c'est-à-dire convoquer toute personne dont la responsabilité pourrait être engagée telle que le transporteur, le manutentionnaire et le fournisseur.

<sup>111</sup> Lorsque le rapport d'expertise est établi par le client ou par sa compagnie d'assurance sans qu'il y ait une expertise conjointe et contradictoire, l'équipe GLB a tendance à se montrer beaucoup plus exigeante et demande souvent plus de détails en fonction du cas en question.

Si l'expertise n'est pas conjointe, il se peut qu'il y ait des constats différents ; dans ce cas, Maersk Line n'établit pas de PV contradictoire.

⇒ **Atténuer et réduire la perte de cargaison**

Etre temps, l'ayant droit de la marchandise est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes, en y apportant tous les soins raisonnables (séparer les cargaisons, récupérer tout ce qui peut être réutilisable,...)<sup>112</sup>.

⇒ **Recueillir les documents nécessaires**

Prendre des photos de la cargaison endommagée et du conteneur, en se focalisant sur l'aspect extérieur (l'emballage) et intérieur (les marchandises ou les produits endommagés) et les conserver comme preuve des dommages jusqu'à ce que le demandeur dépose la réclamation formelle<sup>113</sup>.

Pour les expéditions frigorifiques, il est impératif de consigner la température, l'humidité et les paramètres de ventilation.

⇒ **Déposer la réclamation quantifiée**

Toute réclamation formelle doit préciser la valeur spécifique des dommages ou des pertes. Aussi, elle doit impérativement être accompagnée des documents suivants :

Le Connaissance (B/L)	→ Identifier l'envoi
Liste de colisage	→ Valider le nombre et le contenu du fret
Calcul du montant réclamé	→ Évaluer l'étendue des dommages ou des pertes
Facture Commerciale du fournisseur	→ Justifier la valeur de la cargaison
Rapport d'expertise + photos originales	→ Evaluer le montant en fonction des documents

Des renseignements supplémentaires peuvent être réclamés en fonction de la réclamation et selon la nature de la marchandise avariée, tels que :

<sup>112</sup> Les coûts raisonnables encourus pour atténuer les pertes peuvent être inclus dans le dossier de réclamation.

<sup>113</sup> Il est important que le client ait des photos de la cargaison dans son état initial pour que la compagnie maritime puisse procéder à une comparaison.

- *Enregistrements de température* : pour évaluer toute déviation de température pendant le transport d'une marchandise frigorifique.
- *Certificat de récupération ou de destruction* : pour confirmer les mesures d'atténuation ou de destruction raisonnables.
- *Déclaration d'exportation ou d'importation* : pour confirmer la nature, la quantité et la valeur des cargaisons.
- *Reçu de livraison* : pour vérifier si le destinataire a réellement reçu la marchandise.

⇒ **Respecter les délais de réclamation**

Dans la plupart des cas, la demande est assujettie à une limitation (*time bar*) qui est généralement estimée à un an après déchargement du navire arrivé à destination (ou un an à compter de la date de livraison prévue si l'envoi est perdu).

Tout dossier introduit auprès de Maersk Line après le *time bar*, risque d'être rejeté.

## 2. **Étapes à suivre par Maersk Line**

En parallèle, la compagnie maritime doit suivre une succession d'étapes avant d'accepter ou de rejeter le dossier de réclamation.

- 1) Accuser réception du dossier de réclamation.
- 2) Engager un expert (si nécessaire).
- 3) Lancer une enquête sur les éventuelles causes des avaries.
- 4) Demander les documents manquants.
- 5) Finaliser l'enquête interne.
- 6) Comparer entre les deux expertises maritimes.
- 7) Évaluer l'étendue de sa responsabilité.
- 8) Communiquer le résultat de l'enquête au demandeur.

Sur la base des résultats de l'enquête, Maersk Line indemnise le client (ou bien sa compagnie d'assurance) dans le cadre d'un règlement à l'amiable, sinon le dossier est rejeté.

Ce rejet pousse souvent le demandeur à entamer une procédure judiciaire.

Afin d'illustrer le processus de traitement des avaries maritimes avec les différentes étapes que Maersk Algérie doit suivre, nous avons choisi deux cas pratiques : le premier est relatif au traitement des avaries particulières, tandis que le deuxième traite de l'avarie commune.

## Sous-section 2 : Cas des avaries particulières

### 1. Cas des marchandises dry

Nous avons choisi dans un premier lieu une étude de cas sur le processus de traitement des marchandises Dry :

- ➔ Maersk Algérie s'est chargée de transporter 504T de poudre de lait écrémé venant de Melbourne jusqu'au parc du destinataire.

#### Informations générales (Exemple)

- ❖ **Navire transporteur:** MAERSK REGENSBURG
- ❖ **Voyage :**
  - **Port de chargement :** Melbourne, Australie.
  - **Port de déchargement :** Alger, Algérie.
- ❖ **Livraison/Réception:** C.Y - Container Yard « Parc à conteneurs »
- ❖ **Marchandise transportée :** Poudre de lait écrémé - PDL 0%
- ❖ **Quantité :** 504T
- ❖ **Type de conteneurs :** Dry (40') HC
- ❖ **Nombre TC :** 21
- ❖ **Date de départ :** 06/07/2016
- ❖ **Date d'arrivée :** 13/08/2016

Suite à la visite *Fraude, Vétérinaires et Douanes* à l'arrivée de la marchandise au sein du terminal à conteneurs d'Alger, des réserves préliminaires<sup>114</sup> quant à l'état **qualitatif** de la cargaison sont effectuées constatant des dommages et avaries. (*Voir annexe n°III.3*)

Quelques jours après, l'enlèvement de la marchandise arrivée à destination (Parc du destinataire) est prévu en présence des parties suivantes<sup>115</sup> :

- Chef de site représentant du réceptionnaire.
- Expert maritime désigné par les assurances.
- Expert du fournisseur.
- Représentant du manutentionnaire.

<sup>114</sup> Les entreprises étatiques par exemples, effectuent des réserves dès l'arrivée de la marchandise à destination, même si cette dernière n'a subi aucun dommage et ce dans le but de se désengager de toutes responsabilités.

<sup>115</sup> On remarque que le représentant de Maersk Algérie est absent. En effet, dès que la compagnie reçoit une réclamation, elle l'évalue avant de procéder à une expertise conjointe. Si elle estime que le cas le nécessite après comparaison entre le montant réclamé et les frais d'expertise, elle envoie son expert sur place qui va établir un PV conjoint et l'inclut dans son rapport d'expertise.

### **1.1. Phase I : Entre l'assuré (Destinataire final) et la compagnie d'assurance**

#### **⇒ Expertise maritime**

En présence des parties citées ci-dessus, l'expert maritime qui agit à la requête de la compagnie d'assurance, se rend au parc de l'acheteur le 30/08/16 afin d'accomplir les missions suivantes :

- ✓ Assister à l'ouverture de 21 conteneurs renfermant 20 160 sacs de PDL.
- ✓ Suivre et surveiller les opérations de dépotage, d'enlèvement et établir un pointage.
- ✓ Relever les éventuelles avaries, déterminer leurs causes et leur importance.

À la fin de cette expertise qui a duré une journée, il établit un rapport comportant les rubriques suivantes :

#### A. Remarques préliminaires

- Libellé de la marchandise sur les documents de transport :

Nom du navire, date d'arrivée, n° de connaissance, types de marchandises, fournisseur, n° de facture, réceptionnaire, assureur marchandises, n° de l'avis d'aliment et la valeur assurée.

#### B. Emballage

- 20 160 sacs chargés dans 21 conteneurs métalliques (40') HC.
- Chaque conteneur était pourvu de parois latérales, de fond, d'une toiture, de plancher en bois, de 2 portes équipées de crémones, guides, poignées, verrous et joints.
- Etanchéité des conteneurs conforme aux règles du transport maritime.
- Palettes composées d'un socle en bois et enveloppées d'une housse en polyéthylène, renfermant chacune 64 sacs de poudre de lait, étaient biens rangées à l'intérieur des conteneurs.
- Les sacs constitués de papier multipliés, et en additionnel à l'intérieur un sac en polyéthylène, avec bouches et fonds cousus mécaniquement.

#### C. Constataion avant et après ouverture des conteneurs

- Les 21 conteneurs inspectés avant de procéder à l'ouverture étaient sains, soigneusement fermés et scellés.
- Total des sacs inspectés après ouverture des conteneurs = 20 159 sacs.

D. Surveillance, pointage et expertise durant les opérations d'enlèvement

Le dépotage et le chargement sur camion sont confiés à une société de manutention. Les chariots élévateurs à fourches du type Clark enfourchent les palettes, puis les chargent sur les camions pour un enlèvement immédiat.

**Note :** 11kg sont prélevés pour les analyser et 1 sac est réservé comme sac témoin.

E. Constatation des dommages

Dommages et avaries	2 sacs avariés (25 kg chacun)
Manquants d'origine	1 sac (25 kg)
Manquants à la réception	1 sac (25 kg)

F. Récapitulatif

Le montant total des dommages	10 343,95 DA (2 sacs x 25 kg x 206,879 DA) <sup>116</sup>
Le montant total des manquants d'origine	5 171,97 DA (25 kg x 206,879 DA) <sup>117</sup>
Le montant total des manquants à la réception	5 171,97 DA (25 kg x 206,879 DA) <sup>118</sup>

G. Cause des dommages

Pendant les opérations de dépotage et chargement sur camion du réceptionnaire, les deux sacs ont été endommagés par les fourches des chariots élévateurs lors des manutentions, ce qui a engendré un dommage total des deux sacs (contenant et contenu salis par divers impuretés).

En plus du PV de constat contradictoire, le rapport comporte en annexes des photos illustrant le déroulement des opérations ainsi que les deux sacs avariés, un avis d'arrivée, la facture commerciale définitive, la copie du B/L et un avis d'aliment.

Une fois le rapport établi, le destinataire procède à la formulation des réserves motivées.

<sup>116</sup> Rapport d'expertise de la compagnie d'assurance.

<sup>117</sup> Ibid.

<sup>118</sup> Ibid.

### ⇒ Constitution du dossier de réclamation

Pour que la compagnie d'assurance indemnise l'assuré, ce dernier est tenu de lui fournir un dossier constitué de documents suivants :

- Le rapport d'expertise (*Survey Report*).
- La lettre de réserves.
- La note de débit.
- Les documents de transport (facture commerciale, connaissement,...)

#### ✓ Formulation des réserves

En s'appuyant sur le rapport d'expertise, des réserves quant à l'état **qualitatif** et **quantitatif** de la cargaison sont formulées, constatant (un) 1 sac manquant à la réception et (deux) 2 autres avariés lors des opérations de dépotage des conteneurs en présence de l'expert maritime.

Il est à noter que la personne désignée par le connaissement comme destinataire finale, est la seule habilitée à faire les réserves empêchant ainsi la naissance d'une présomption de livraison conforme du transporteur (*Art.790 du CMA*)<sup>119</sup>.

#### ✓ Note de débit

Le client peut inclure une note de débit dans le dossier de réclamation. Il s'agit d'une facture complémentaire par laquelle l'acheteur s'adresse à sa compagnie d'assurance, dans le but de lui indiquer la quantité avariée ainsi que la valeur des dommages.

### ⇒ Indemnisation

Après avoir constitué le dossier nécessaire, l'assureur est donc tenu de verser à l'assuré, selon la formule choisie et les clauses indiquées dans le contrat d'assurance, une indemnité couvrant une partie ou la totalité du montant des dommages subis par la cargaison.

Dans ce cas, la compagnie a indemnisé l'assuré à hauteur de 10 343,95 DZD, soit deux tiers du montant total des dommages.

<sup>119</sup> Le nouveau Code Maritime Algérien.

### ⇒ Acte de subrogation

La compagnie d'assurance a versé le montant de l'indemnité dû en faveur de l'assuré, c'est alors que ce dernier rédige un *acte de subrogation* déclarant avoir reçu la somme de 10 343,95 DZD correspondant au montant de l'indemnité d'assurance.

Ceci dit que, par le biais de cet acte, l'assuré a subrogé la compagnie d'assurance dans tous ses droits et recours contre le transporteur.

### 1.2. Phase II : Entre l'assureur et le transporteur (Maersk Algérie)

À partir de ce moment, l'assureur dispose de tout le droit légitime pour se retourner contre la compagnie maritime à travers une lettre de réclamation.

### ⇒ Réclamation auprès de Maersk Algérie

La compagnie d'assurance envoie par e-mail une lettre de réclamation à Maersk Algérie afin de l'informer que la marchandise transportée pour le compte de son client, et qui était encore sous la garde juridique de la compagnie maritime (*en vertu de l'article 802 du CMA*) a subi des dommages, et que cette dernière est redevable au profit de l'institution d'une somme de 10 343,95 DZD. (*Voir annexe n°III.4*)

La lettre de réclamation doit être accompagnée de quelques documents d'appui, dont :

- L'acte de subrogation. (*Voir annexe n°III.5*)
- La facture commerciale. (*Voir annexe n°III.6*)
- Le connaissement. (*Voir annexe n°III.7*)
- Le rapport d'expertise. (*Voir annexe n°III.8*)
- La lettre de réserves. (*Voir annexe n°III.9*)

### ⇒ Le traitement du dossier de réclamation

Une fois notifiée, Maersk Algérie accuse réception de la lettre de réclamation, et informe l'émetteur qu'elle va prendre en charge sa requête.

Par la suite, le dossier est confié au département Service Clientèle « *Customer service* », pour que la Chargée du Contentieux entame le processus de traitement qui fait appel à plusieurs étapes :

- **Etape 1 : Enregistrement dans Case Management**

**Qu'est-ce Case Management ?**

Il s'agit d'un logiciel qui vient remplacer *RKCL*, et que Maersk Line utilise pour enregistrer, gérer et suivre les réclamations qui proviennent quotidiennement de ses clients ou de leurs assureurs.

Il est très pratique, facilite le suivi des réclamations et permet une meilleure traçabilité en formant une base de données de tous les cas rencontrés par la compagnie maritime. De plus, il minimise le temps de traitement alors que l'échange d'information dans *RKCL* nécessitait des envois d'e-mail auxquels le centre de traitement tardait pour répondre.

Dans un premier temps, la responsable du contentieux se charge d'enregistrer le cas dans *Case Management* en introduisant des informations précises, parmi lesquelles :

Nom de l'assurance, du contact, du client et du navire, n° de voyage, time bar, date de réception du dossier, n° de B/L, type de transport, date de l'impression du B/L, fournisseur, couverture P&I (oui/non), nature des dommages (vol, détérioration,...), pays, direction (import/export), montant estimé et/ou réclamé et toute autre information nécessaire au traitement. Une fois tous les champs remplis, elle enregistre le cas dans *Case Management*

- **Etape 2 : Vérification du dossier de réclamation**

En parallèle, la chargée du contentieux vérifie que le dossier de réclamation transmis par la compagnie d'assurance comporte tous les documents nécessaires, avant de le transmettre à l'équipe concerné.

- **Etape 3 : Transfert du dossier à l'équipe GLB CLM**

Elle transmet le dossier de réclamation au bureau du contentieux basé en Inde GLB CLM<sup>120</sup> « *Global Claim* », pour que l'équipe qui s'occupe du traitement des réclamations spécialisée dans le Dry prenne en charge cette affaire et procède au suivi du cas dans *Case Management*<sup>121</sup>.

<sup>120</sup> Centre spécialisé de traitement GLB CLM « *Global Claim* », qui est un centre de traitement du contentieux basé en Inde, où l'on trouve un département spécialisé dans le Dry et un autre dans le Reefer.

<sup>121</sup> À partir de l'instant où le cas a été enregistré, l'équipe GLB procède au suivi du cas jusqu'à ce que l'affaire soit réglée, retirée, fermée sans suite, ou encore rejetée.

Un résumé en anglais contenant toutes les informations clés est transmis à l'équipe GLB CLM, en indiquant le montant réclamé en dinar (10 343,95 DZD), et son équivalent en dollar, soit 94 USD. (*Voir annexe n°III.10*)

Après traitement, l'équipe propose un montant équivalent à 5 171,98 DZD, soit la moitié du montant réclamé par l'assureur.

▪ **Etape 4 : Avis de règlement à l'amiable**

La chargée du contentieux reprend l'offre et la transmet au demandeur (la compagnie d'assurance) sous forme d'un avis de règlement à l'amiable, tout en précisant que la responsabilité du transporteur n'est nullement engagée. (*Voir annexe n°III.11*)

Après avoir relancé le demandeur à maintes reprises, il finit par accepter l'offre.

▪ **Etape 5 : Paiement**

La prochaine étape consiste à préparer le *formulaire de soumission des demandes* « *Claim Submission Form* », que la responsable transmet au département des Finances pour qu'ils entament la procédure de préparation du chèque de banque émis au bénéficiaire.

Au bout de 10 jours environ, la compagnie d'assurance vient récupérer son chèque certifié auprès de la compagnie maritime, munie d'un *reçu pour solde de tout compte*.

⇒ **Clôture de l'affaire**

La compagnie maritime envoie une copie du *Reçu pour solde de tout compte* et une copie de *l'accusé de réception* à GLB, c'est alors que ce dernier clôt l'affaire sur *Case Management* et la classe comme « *affaire réglée à l'amiable* ».

De plus, chaque plaignant doit signer une sorte de document RR qui signifie «*Receipt and Release*», pour accuser réception du paiement et, en même temps, certifier qu'il abandonne toute poursuite judiciaire contre Maersk Algérie.

## 1. Autres cas divers

### 1.1. Cas du Reefer

Il se peut que les conteneurs frigorifiques aient des problèmes techniques (faille au niveau du compresseur, température dérégulée,...) ou subissent des chocs classiques lors des opérations de manutentions qui provoquent un risque de détérioration de la marchandise.

Dès lors que derrière tout conteneur endommagé un risque d'avaries de marchandises très élevé, notamment pour la marchandise périssable, Maersk Algérie n'hésite pas à solliciter un expert maritime<sup>122</sup> pour qu'il effectue un constat d'avarie conjoint et contradictoire.

L'investigation sur terrain peut révéler que la marchandise est saine, donc l'affaire est clôturée et y'aura pas de réclamation.

Par ailleurs, la cargaison peut être complètement ou partiellement détériorée durant les opérations de chargement ou de déchargement, ou endommagée suite à une panne technique.

L'expert devrait mener une enquête pour savoir quand est-ce que le dommage a été survenu pour déterminer l'étendue de responsabilité de chaque acteur, entre autres celle du transporteur.

Si après consultation des informations du Data Logger<sup>123</sup> récupérées auprès de la maison mère à Copenhague, il s'avère qu'il n'y a pas eu de variations de température pouvant endommager les marchandises, l'expert indique clairement qu'il y'a une possibilité que la marchandise était déjà endommagée au port de chargement, et le dossier risque d'être rejeté.

Mais si le Data Logger révèle qu'il y a eu des failles techniques<sup>124</sup> quelconques durant l'opération de transport, Maersk prend en charge la réclamation et demande au client de lui fournir un dossier de réclamation complet qu'elle va traiter comme le cas précédent.

---

<sup>122</sup> Pour engager un expert maritime, Maersk Algérie utilise la Plateforme IPIC qui met en relation les chargés contentieux ou leurs représentants, et les experts maritimes.

<sup>123</sup> Joue le rôle d'un mouchard. Il enregistre les données qui servent aux traitements internes, mais qui ne doivent en aucun cas être communiquées aux clients.

<sup>124</sup> Comme le conteneur est fourni par la compagnie maritime, la responsabilité de tout dommage causé par le conteneur lui est imputée.

## **1.2. Cas de disparition d'un conteneur**

Durant le premier trimestre de l'année en cours, Maersk a rencontré un cas où sur 20 conteneurs contenant du plastique, un a complètement disparu. Pendant trois jours, tout un dispositif a été mis en place pour le retrouver dans une course contre la montre en soupçonnant un vol.

Après une expertise maritime approfondie, le conteneur est finalement retrouvé. L'enquête a révélé que le conteneur a été déchargé par erreur ; chose qui explique pourquoi il n'a pas été manifesté.

Maintenant, nous passons directement au cas de l'avarie commune qui est un peu particulier, et son traitement nécessite des gens compétents et des informations très précises.

## **Sous-section 3 : Traitement de l'avarie commune**

Le cas suivant est un petit aperçu sur l'avarie commune, à travers lequel nous allons essayer de comprendre comment la compagnie maritime procède au traitement de ce type d'avarie très délicat, mais aussi de mesurer ses conséquences.

### **1. Constat de l'avarie commune**

Vers le 30 août 2015, Maersk Algérie est informé par le biais de l'assureur du propriétaire du navire *Maersk xxx* transportant des matières dangereuses, que ce dernier est bloqué au niveau du Canal de Suez suite à un incident qui s'est produit à bord : il s'agit d'un incendie dont la cause est encore inconnue.

### **2. Gestion et suivi du cas**

#### ***⇒ Etapes préliminaires***

La compagnie se doit dans un premier temps d'informer par e-mail, en parallèle de GLB CLM, l'ensemble des clients algériens ayant des conteneurs chargés à bord du navire. (*Voir annexe n°III.12*)

À présent, elle s'abstient de communiquer plus de détails par rapport à cette situation, tout en indiquant aux clients qu'ils seront tenus au courant de l'état d'avancement de l'enquête.

Elle conseille également ses clients de ne pas procéder à l'endossement des documents tant que la marchandise n'est pas arrivée à destination (c.-à-d. dans les périmètres du territoire algérien) pour qu'il n'y ait pas un transfert d'argent qui implique un transfert de propriété prématuré<sup>125</sup>.

Et comme Maersk Line n'est pas le propriétaire du navire, elle précise dans son e-mail la personne à contacter pour établir toutes les formalités nécessaires pour relâcher leur marchandise, en leur demandant de fournir dans un premier temps une copie du B/L, la facture commerciale et la lettre de garantie d'avarie communes. (*Voir annexes n°III.13 et n°III.14*)

⇒ *Expertise maritime*

Après enquête approfondie, il s'est avéré que l'incendie était dû à l'instabilité de l'*Hypochlorite de Calcium* chargé à bord du navire dans des conteneurs reefers.

En effet, ce produit est qualifié de dangereux, et doit être transporté dans des conteneurs frigorifiques à une température de 7° Celsius. Un degré de plus ou en moins provoque l'implosion immédiate ressemblant à des feux d'artifices.

⇒ *Actions de suivi*

En termes de suivi, Maersk détient un fichier mis à jour régulièrement contenant toutes les informations liées à cette affaire telles que les propriétaires de la marchandise avariée, les types d'avarie (total ou partiel), les montants estimés des dommages et tout autre détail nécessaire au traitement de ce cas.

En parallèle, l'équipe GLB procède à la mise à jour du cas enregistré dans *Case Management*, en fonction des rapports reçus quotidiennement et les actions de suivi entreprises par la compagnie.

⇒ *Etape finale*

Le navire se trouve dans l'interdiction d'embarquer et la marchandise n'a pas pu être relâchée qu'au 10 novembre 2015 suite au versement des contributions définitives et indemnisation des victimes, soit environs deux mois et demi après l'incident.

---

<sup>125</sup> Dans ce cas, la marchandise n'appartenait pas encore aux clients algériens et donc ce sont les fournisseurs qui assument les risques.

C'est alors que la responsabilité de la compagnie maritime prend fin une fois la marchandise relâchée, et le destin de la marchandise non relâchée est soit la destruction, soit la vente aux enchères.

### **3. Contribution à l'avarie commune**

Comme l'avarie commune repose sur le principe de la répartition équitable, le montant total des dommages est subdivisé sur l'ensemble des personnes engagées dans cette aventure et qui sont les propriétaires des marchandises et l'armateur<sup>126</sup>.

Lorsque tout le monde ait contribué à réparer la perte, des indemnités seront versées à ceux qui ont effectivement perdu leurs marchandises.

### **4. Conséquences de l'avarie commune**

Suite à cet incident, Maersk a reçu l'instruction d'interdire le chargement de l'Hypochlorite de Calcium par mesure de précaution, et toute marchandise du même type se trouvant à bord de ses navires sera immédiatement détruite.

En effet, un client avait une marchandise du même type au dernier port de transbordement, mais le chargement n'a pas eu lieu comme ça a coïncidé avec cette interdiction.

L'intervention de Maersk Algérie dans ce cas très délicat était réussie, et elle a pu faire une exception avec ce client qui a failli avoir une rupture de stocks, sous condition qu'il procède à l'enlèvement de sa marchandise une fois arrivée à destination en un temps record à défaut qu'elle ne soit détruite.

Après avoir développé tout le processus relatif au traitement des dossiers de réclamations introduits auprès de Maersk Algérie, il est temps de mener une étude quantitative dans le but d'analyser la performance de ce processus ainsi que l'impact des avaries sur le triptyque QCD de la compagnie maritime.

---

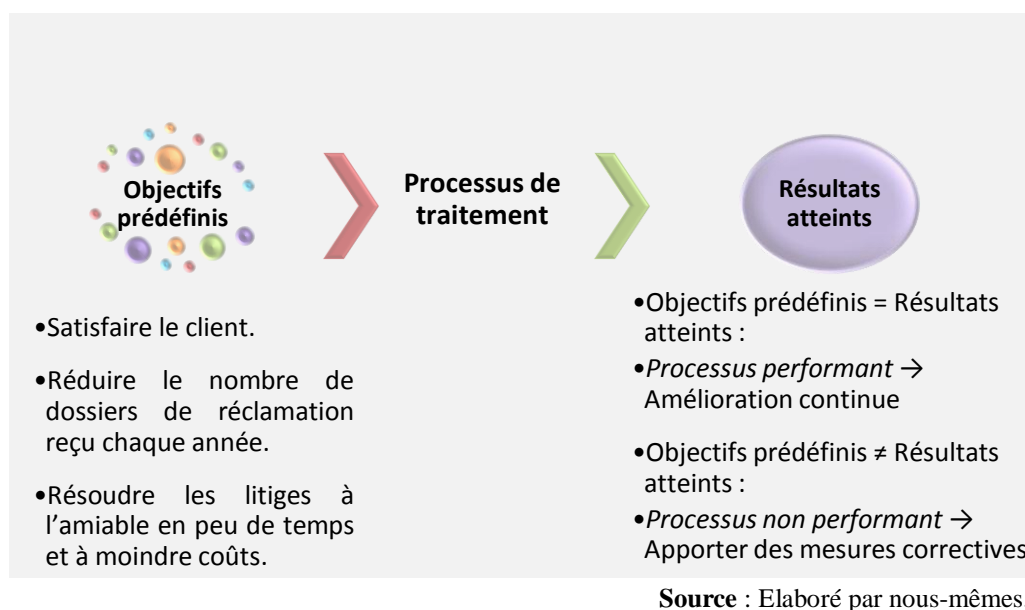
<sup>126</sup> L'intérêt pour les parties d'avoir souscrit une police d'assurance est que celle-ci prend en charge la contribution d'avarie qui sera déterminée. Sinon, la partie en question devra payer de sa propre poche la contribution qui peut parfois être terriblement lourde.

### Section 3 : Evaluation de la performance du processus lié à la gestion des réclamations par les indicateurs de performance

« On ne peut améliorer que ce que l'on sait mesurer »<sup>127</sup>

La performance d'un processus peut être définie comme étant l'aptitude de ce dernier à atteindre des objectifs prédéfinis. En effet, la performance est mesurée par l'analyse des résultats obtenus par rapport aux objectifs fixés au préalable, afin d'y apporter une amélioration continue.

**Figure n°III.4 : Analyse de la performance du processus**



Dans le cadre de notre démarche d'évaluation, l'analyse de la performance va nous permettre de relever des indicateurs de performance spécifiques pour vérifier si Maersk Algérie résout de façon efficace et efficiente les dossiers de réclamation liés aux pertes et avaries maritimes, entre autres son aptitude à régler les contentieux rapidement et à moindre coût.

<sup>127</sup> Vieux précepte de Lord Kelvin (1824 - 1907) : Physicien britannique d'origine irlandaise reconnu pour ses travaux en thermodynamique. Wikipédia, L'encyclopédie libre en ligne, [https://fr.wikipedia.org/wiki/William\\_Thomson\\_\(Lord\\_Kelvin\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/William_Thomson_(Lord_Kelvin)), consulté le 08/05/17, à 10h41.

## **Sous-section 1 : Méthodologie et représentation des données**

### **1. Méthodologie**

Pour notre étude pratique, nous allons opter pour un tableau de bord qui synthétise des données internes de la compagnie maritime Maersk Algérie, en rassemblant différents indicateurs de performance.

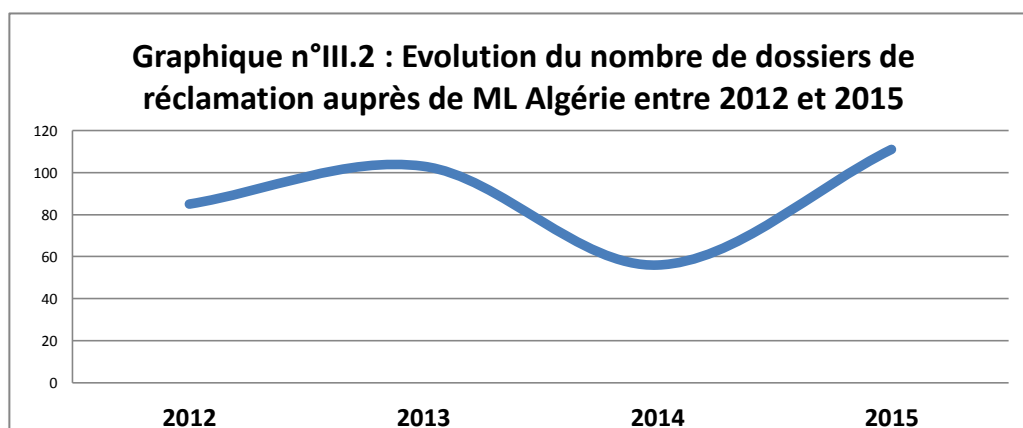
D'ailleurs, on peut définir un tableau de bord comme étant un outil permettant de fournir, sans recherche ni perte de temps, une vue d'ensemble sur des critères de performance à travers une visualisation claire et explicite de ces critères.

### **2. Représentation des données**

Nous allons dans un premier temps représenter graphiquement les données recensées entre 2012 et 2015, les analyser puis retenir les critères de performance pouvant nous servir à l'élaboration d'un tableau de bord pour l'année 2015.

#### **⇒ Evolution du nombre de dossiers de réclamation entre 2012 et 2015**

Etudier l'évolution du nombre de dossiers de réclamation reçus par Maersk Algérie chaque année, nous permet de cerner la qualité de services fournis par la compagnie maritime, car ce nombre représente un indicateur de satisfaction client en admettant que chaque dossier de réclamation reçu représente un client insatisfait<sup>128</sup>.



**Source :** Conçu par nous-mêmes.

<sup>128</sup> Le nombre de dossiers pris en compte pour chaque année englobe tous les dossiers de réclamation liés aux avaries de marchandises provenant directement des clients, des compagnies d'assurance et de la justice.

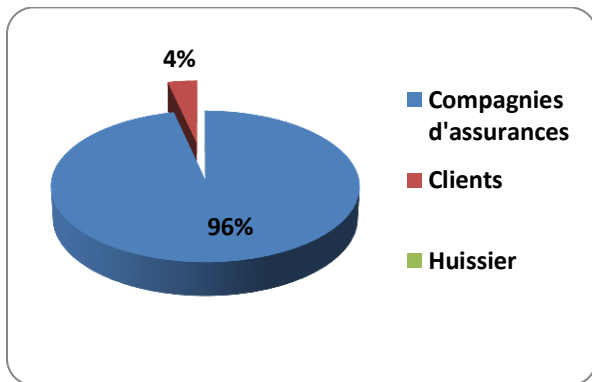
**Commentaire**

Ce graphique nous montre que le nombre de dossiers de réclamations introduit auprès de Maersk Algérie entre 2012 et 2015 est très fluctuant. En effet, ce nombre a augmenté de 21% en 2013 par rapport à l'année 2012, puis a diminué de 46% par rapport à 2013 pour qu'il augmente encore une fois avec 98% en 2015 par rapport à l'année qui précède.

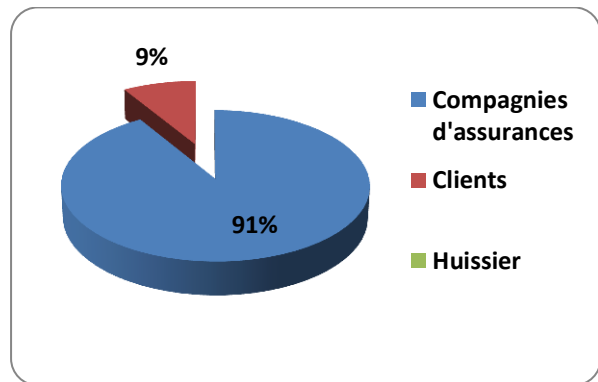
⇒ **Classement des dossiers de réclamation par provenance**

Classer les dossiers de réclamation par leurs sources de provenance pourrait nous aider à découvrir si les clients de Maersk Algérie préfèrent assurer leurs marchandises ou pas.

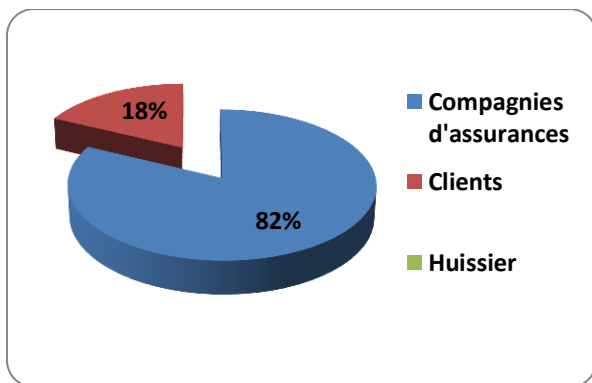
**Graphique n°III.3 : Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2012**



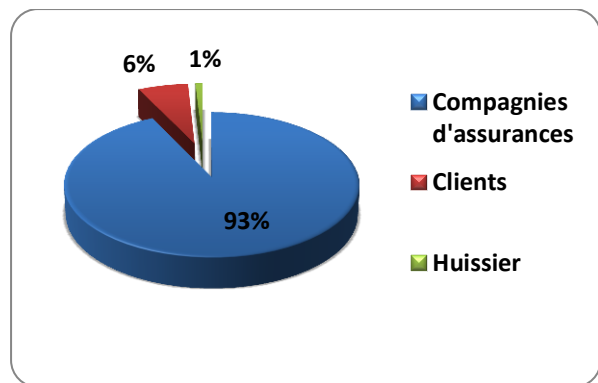
**Graphique n°III.4 : Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2013**



**Graphique n°III.5 : Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2014**



**Graphique n°III.6 : Classement des dossiers de réclamation par provenance pour l'année 2015**



**Commentaire**

On remarque qu'en 2012, 4% seulement des dossiers proviennent directement des clients contre 96% déposés par les compagnies d'assurance (*graphique n°III.3*).

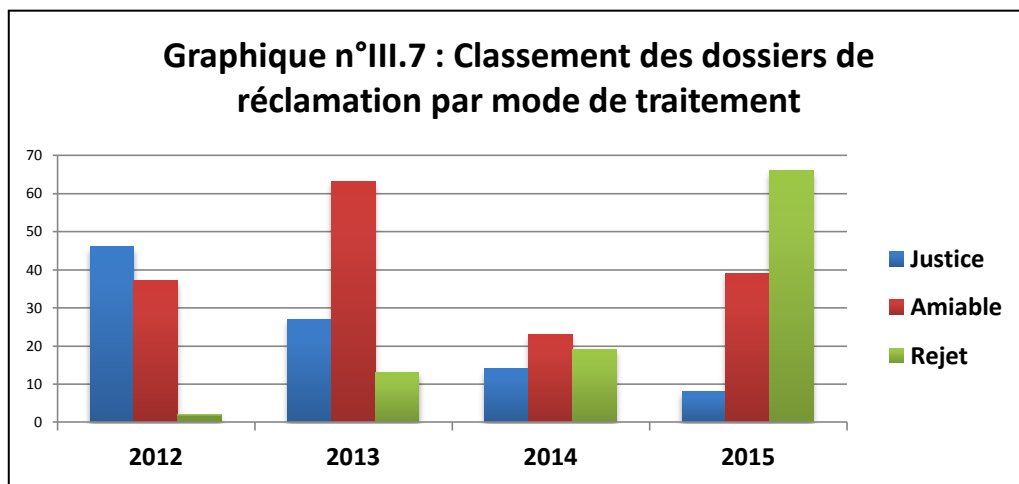
Puis le taux de dossiers déposés par ces dernières a légèrement augmenté à 9%, au dépend de celui des clients qui a diminué à 91% (comme le montre le *graphique n°III.4*).

En 2014, la part des dossiers déposés par les clients a continué à croître pour aboutir à 18%, contre une part de 82% provenant des assureurs (*graphique n°III.5*).

Pour l'année 2015, la majorité des dossiers est déposée par les compagnies d'assurances (soit un taux de 93%), pendant que 6% seulement déposés par les clients et 1% par les huissiers de justices (*graphique n°III.6*).

⇒ **Classement des dossiers de réclamation par mode de traitement**

Classer les dossiers de réclamation par mode de traitement, a pour objectif de cerner la voie que la compagnie maritime Maersk Algérie favorise le plus, et ce en termes de coût et de délai de traitement.



**Commentaire**

On remarque à travers ce graphique qu'en 2012, plus que la moitié des dossiers de réclamation reçus ont été traités en ayant recours à la justice (soit 54%), les dossiers traités à l'amiable ont atteint 44% et 2% seulement de dossiers reçus ont été carrément rejetés.

Puis en 2013, la voie amiable a pris le dessus sur la voie judiciaire avec un taux de 61% contre 26% respectivement, tandis que la part d dossiers rejetés a augmenté à 13%.

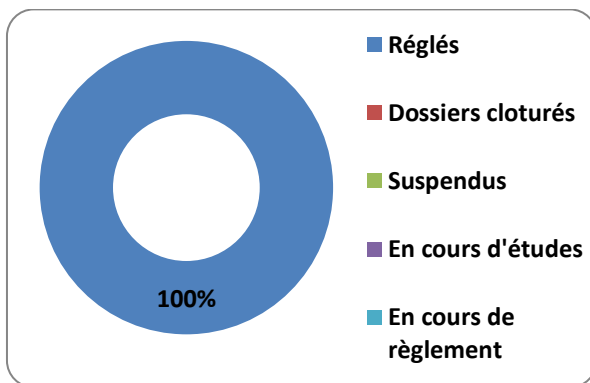
En 2014, la voie amiable domine toujours avec 41%, contre 25% de dossiers ayant pris la voie judiciaire, mais le taux de dossiers rejeté a augmenté encore à 34%.

En 2015, c'est la part de dossiers rejetés qui est dominante avec un taux de 58%, suivi de 35% de dossiers traités à l'amiable et enfin par voie judiciaire avec 7% seulement du total.

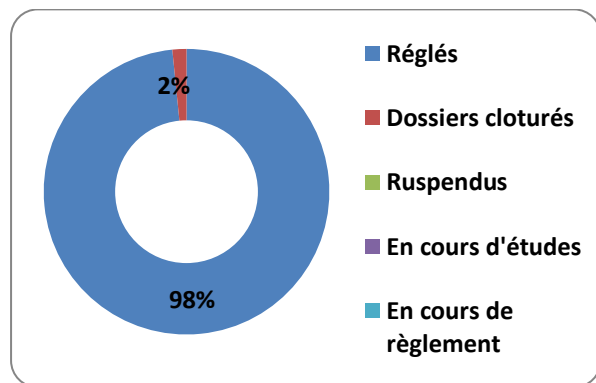
⇒ **Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable**

Etudier l'état d'avancement des dossiers de réclamation permet d'évaluer l'efficacité du traitement des dossiers à l'amiable en termes de délai.

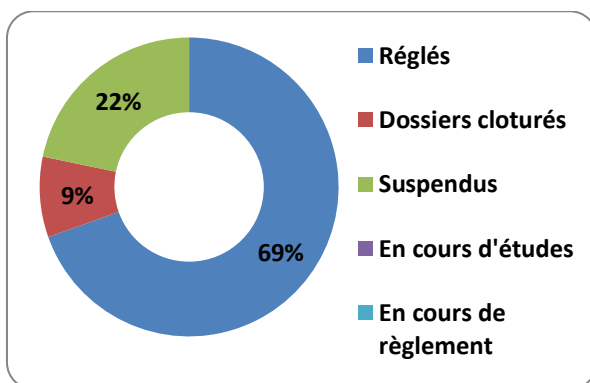
**Graphique n°III.8 : Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2012**



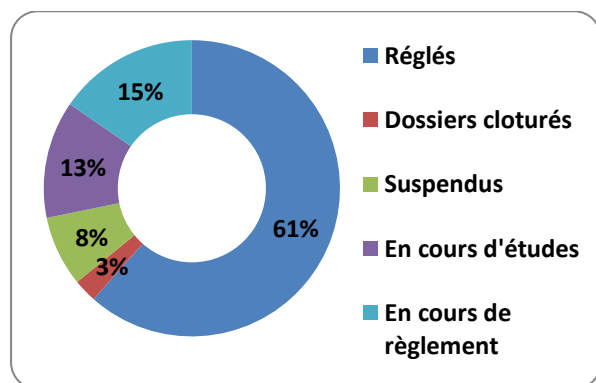
**Graphique n°III.9 : Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2013**



**Graphique n°III.10 : Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2014**



**Graphique n°III.11 : Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2015**



### Commentaire

On remarque à travers le **graphique n°III.8** que durant l'année 2012, tous les dossiers traités à l'amiable ont été réglés. En 2013, seulement 2% du total des dossiers ont été clôturés (**graphique n°III.9**).

Le taux de dossiers réglés pour l'année 2014 a baissé à 69%, contre 9% de dossiers clôturés et 22% représentant le taux de dossiers suspendus (**graphique n°III.10**).

L'année 2015 quant à elle révèle, à travers le **graphique n°III.11**, que 61% des cas sont réglés, 8% suspendus, 3% clôturés, pendant que 15% sont en cours de règlement et 13% sont encore en cours d'études.

#### ⇒ **Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice**

Hormis les dossiers de réclamation traités à l'amiable, ceux qui empruntent la voie judiciaire peuvent être résolus suivant l'une des décisions suivantes :

- Paiement à l'amiable.
- Jugement en faveur du plaignant : décision exécutoire.
- Jugement en faveur de Maersk Algérie.

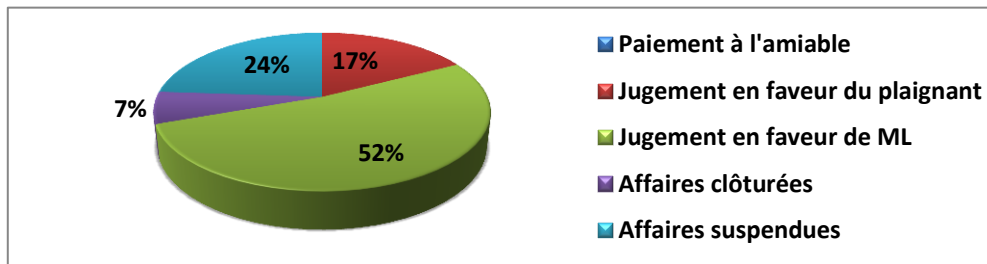
Mais il se peut que les dossiers prennent un autre tournant :

- Affaires suspendues.
- Affaires clôturées.

Classer les dossiers de réclamation selon la décision de justice entre 2012 et 2015, nous aide à faire des estimations sur ces décisions et si elles sont toujours dans l'intérêt de la compagnie maritime ou non<sup>129</sup>.

<sup>129</sup> Les dossiers de réclamations qui ont fini par prendre la voie judiciaire sont classés selon la date de jugement final.

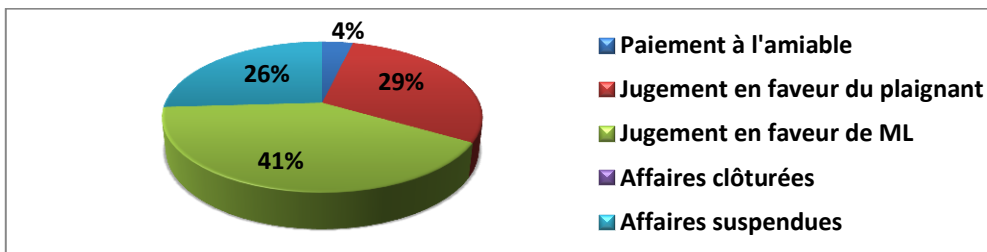
**Graphique n°III.12 : Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2012**



**Commentaire**

On remarque que pour l'année 2012, plus que la moitié des décisions judiciaires sont en faveur de Maersk Algérie (52%) contre 17% en faveur des plaignants. Par ailleurs, les dossiers clôturés ont atteint 7%, et 24% des affaires en justice sont suspendus.<sup>130</sup>

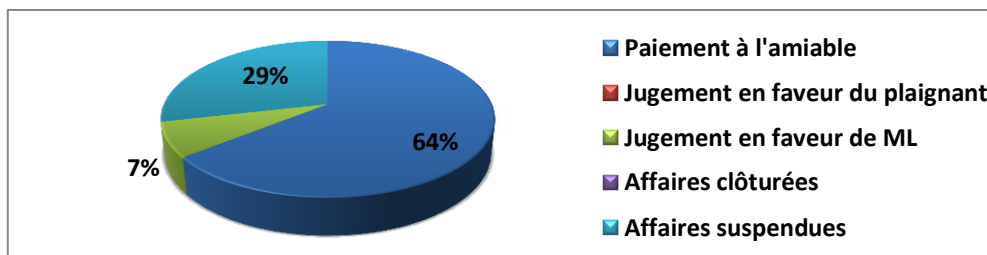
**Graphique n°III.13 : Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2013**



**Commentaire**

Pour 2013, le taux de jugements en faveur de Maersk Algérie s'est rétréci à 41%, contre un taux de 29% de jugements forcés contre la compagnie en faveur des plaignants. Les affaires suspendus ont atteint 26%, et 4% seulement sont payées à l'amiable.

**Graphique n°III.14 : Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2014**

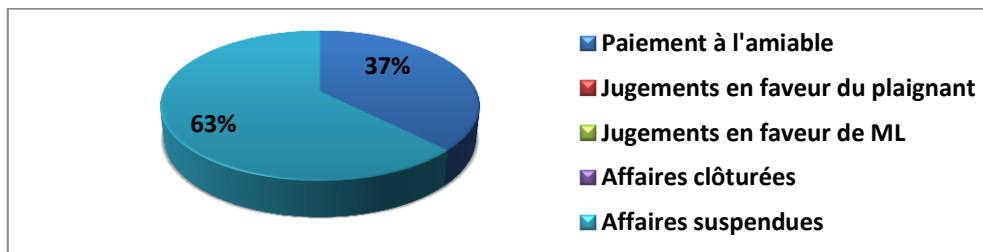


<sup>130</sup> Les dossiers de réclamation traités à l'amiable ne sont pas pris en considération dans ce classement.

### Commentaire

On remarque que pour l'année 2014, 64% des cas ont été payés à l'amiable, c'est pourquoi le taux de jugements en faveur de Maersk Algérie n'a atteint cette fois-ci que 7%, et aucun jugement forcé contre la compagnie n'a été enregistré, tandis que les affaires suspendues ont augmenté à 29% durant la même période.

### **Graphique n°III.15 : Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2015**



### Commentaire

Presque 1/3 des cas en justice pour l'année 2015 sont payés à l'amiable, tandis que le reste (soit 63%) représente le taux des dossiers suspendus.

### **3. Analyse des données entre 2012 et 2015**

Le nombre de dossiers de réclamation reflète le nombre d'avaries survenues sur les marchandises transportées par la compagnie maritime Maersk Algérie.

Par ailleurs, l'évolution annuelle de ce nombre n'est pas forcément liée à la date du sinistre. Autrement dit, le *time bar* étant de un an, les compagnies d'assurance collectent parfois les dossiers puis les déposent à la fois auprès de Maersk Algérie : une surcharge qui explique pourquoi un tas de dossiers est toujours en cours de traitement.

De plus, le taux important des dossiers de réclamation provenant des compagnies d'assurance prouve que la majorité des clients ont conscience que la voie maritime est dangereuse, et donc souscrivent souvent une assurance maritime sur facultés.

Le traitement des dossiers de réclamation à l'amiable est de plus en plus favorisé car il minimise les coûts, les délais de traitement et préserve la relation entre Maersk Algérie et ses clients. C'est pourquoi elle évite que ces derniers aient recours à la justice, et les invite à collaborer avec elle pour régler l'affaire à l'amiable.

Par ailleurs, l'équipe GLB peut rejeter les dossiers de réclamation qui lui sont transférés par la compagnie, en se basant sur l'un des motifs suivants<sup>131</sup> :

- Le dossier est reçu après le time bar (la cause la plus récurrente).
- Maersk Algérie est exonérée de sa responsabilité.
- La compagnie ne reçoit aucune repense de la part du plaignant.
- Le plaignant ne fournit pas les documents manquants nécessaires au traitement de son dossier.

Concernant les dossiers traités à l'amiable : ils sont moins coûteux, et réglés beaucoup plus rapidement que ceux qui empruntent la voie judiciaire.

Ceci dit que le client qui n'accepte pas l'offre qui lui est proposée, cherche à obtenir ses droits par la justice. Par ailleurs, le plaignant ignore que même si les décisions judiciaires diffèrent d'un cas à un autre, elles sont le plus souvent en faveur de Maersk Algérie.

Dans le meilleur des cas, Maersk Algérie arrive à convaincre le plaignant à ce que le paiement soit effectué à l'amiable, et ce dans l'intérêt de toutes les parties prenantes de l'affaire.

Sinon, l'affaire est suspendue en attendant la réponse du plaignant, qui pourrait même retirer la plainte : l'affaire est donc clôturée.

## **Sous-section 2 : Analyse du processus à travers un Tableau de Bord pour l'année 2015**

### **1. Tableau de Bord de Maersk Algérie pour l'année 2015**

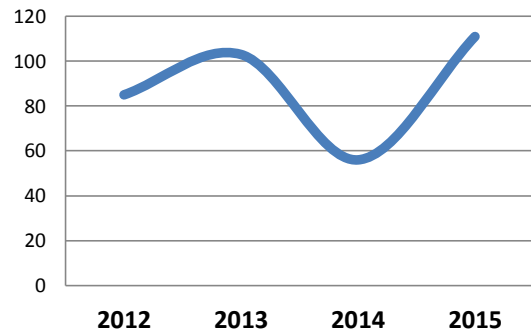
En se basant sur les trois critères de performance qualité, coût et délais, nous avons élaboré un tableau de bord de performance, présenté comme suit :

---

<sup>131</sup> 100% des dossiers rejetés proviennent des compagnies d'assurance.

**Figure n°III.5 : Tableau de Bord de Maersk Algérie pour 2015**

**Evolution du nombre de dossiers de réclamation introduits auprès de ML**

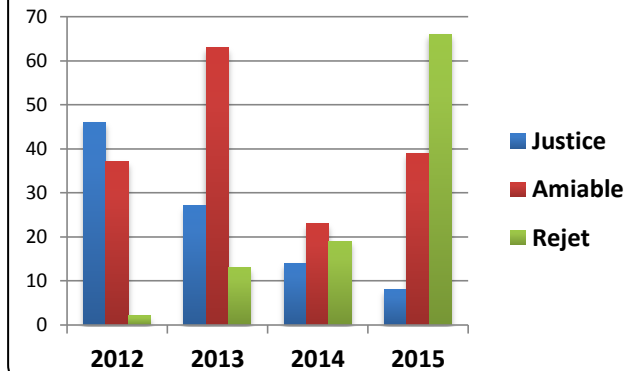


❖ **Motifs de réclamations**

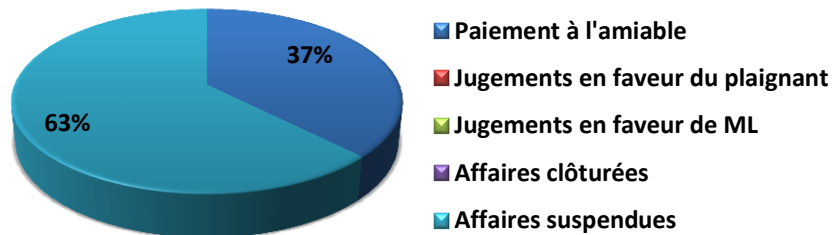
- Marchandise endommagée durant les manipulations ou à bord du navire.
- Conteneur manifesté par erreur ou sans scellé.
- Conteneur maintenu à bord au lieu d'être déchargé.
- Conteneur tombé d'un clark lors d'une fausse manipulation.

- *Règlement à l'amiable*
  - Cas simples : entre 1 et 2 mois.
  - Cas plus importants : de 9 à 12 mois.
- *Les affaires en justice*  
Pourraient prendre des années.

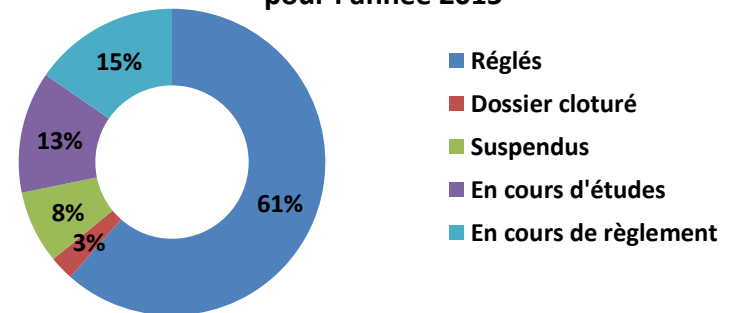
**Classement des dossiers de réclamation par mode de traitement**



**Classement des dossiers de réclamation selon la décision de justice pour l'année 2015**



**Etat d'avancement des dossiers traités à l'amiable pour l'année 2015**



## 2. Interprétations des résultats

Après avoir mesuré la performance du processus lié au traitement des dossiers de réclamation auprès de Maersk Algérie, et ce à travers des critères spécifiques regroupés dans un TB, nous avons abouti aux constatations suivantes :

### I. En termes de qualité

Les principales raisons pour lesquelles le client, ou bien sa compagnie maritime, introduit auprès de Maersk Algérie un dossier de réclamation afin qu'il soit indemnisé, sont les suivantes :

- Marchandise endommagée durant les manipulations.
- Conteneur tombé d'un clark lors d'une fausse manipulation.
- Marchandise endommagée a bord du navire.
- Conteneur maintenu à bord au lieu d'être déchargé.
- Conteneur manifesté par erreur.
- Conteneur sans scellé...

De ce fait, dès que Maersk Algérie soupçonne des avaries suite à un incident survenu, elle envoie une lettre de réserves au port concerné avant de recevoir le dossier de réclamation.

Après traitement du dossier, et en fonction de la récap que Maersk Algérie présente à l'équipe GLB, l'offre que cette dernière propose correspond à un montant souvent inférieur au montant réclamé :

- Si le plaignant l'accepte : l'affaire es traitée à l'amiable.
- Si le plaignant la refuse : l'offre peut être revisitée et négociée encore une fois avec l'équipe GLB.
- Si toutes les solutions sont épuisées sans pour autant aboutir à une solution : le plaignant fini par choisir la voie judiciaire.

Il est à noter que dans certains cas, la responsabilité de Maersk Algérie n'est nullement engagée, mais elle tient tout de même à indemniser le demandeur en prenant en compte sa taille (client important), ou autres paramètres tels que l'image de la compagnie et sa réputation.

II. En termes de délai de traitement

Dans le cas où le plaignant ait recours à la justice, l'affaire pourrait prendre des années, alors que le traitement du même cas à l'amiable pourrait prendre entre 1 et 2 mois seulement si le montant réclamé est proportionnellement faible, et entre 9 et 12 mois lorsque le cas en question est plus compliqué.

III. En termes de coût

Etant donné que la voie judiciaire est une procédure très onéreuse, les clients de Maersk Algérie acceptent de plus en plus le *règlement à l'amiable*.

En effet, hormis les montants réclamés, d'autres frais viennent s'ajouter tels que les frais de justice qui constituent un fardeau très lourd à supporter, et pour le plaignant, et pour Maersk Algérie.

Et même si l'affaire emprunte la voie judiciaire, le paiement à l'amiable vient remplacer les décisions exécutoires dans la plus part des cas traités en justice.

**3. Dispositifs de prévention**

Afin de minimiser le taux d'avaries, des mesures de sécurité ont été prises par la compagnie Maersk Algérie, telles que:

- ➔ Utiliser les scellés comme système de sécurité. En effet, grâce au numéro de série du scellé qui correspond à ceux qui figurent dans la documentation de transport, il devient très facile de détecter les vols et les conteneurs manquants.

En règle générale, Maersk Algérie délivre une attestation de scellé (*Voir annexe n°III.15*) par laquelle elle reconnaît que le conteneur lui appartient. S'il s'avère que les numéros de série ne sont pas identiques, elle vérifie auprès des fournisseurs et au niveau des ports de transbordement et de destination s'ils n'ont pas changé le scellé. Si ce n'est pas le cas, elle soupçonne un vol et engage immédiatement un

- ➔ Confier à son expert une mission qui consiste à inspecter les conteneurs deux fois par jour. Ainsi, s'il arrive qu'un conteneur frigorifique tombe en panne, le problème serait réglé rapidement (dans les 48h qui suivent), sinon, la compagnie n'aura qu'à programmer un dépotage immédiat pour empêcher l'endommagement de la marchandise.

Avant de conclure, il faut indiquer qu'il est tout à fait normal qu'une compagnie maritime reçoive des dossiers de réclamations, car la voie maritime est en elle-même une entreprise périlleuse, et l'augmentation du nombre de dossier ne reflète nullement la qualité du service fourni.

### **Sous-section 3 : Suggestions et recommandations**

Les documents internes relatifs aux dossiers de réclamations révèlent que l'empotage et le dépotage constituent les opérations les plus délicates, et durant lesquelles le taux d'avarie est relativement élevé, c'est pourquoi :

- Il est fortement conseillé qu'un représentant de Maersk Algérie soit plus souvent présent sur les lieux où se déroulent ces opérations, pour qu'il tienne la compagnie au courant dans le cas où un tel incident survienne, et ainsi, la compagnie pourra réagir au moment opportun afin de minimiser le nombre de réclamation et être plus exigeant en matière d'emballage.
- Il faut insister sur la nécessité d'un emballage adéquat et résistant.

De plus, il est très important :

- D'inviter les clients à collaborer pour trouver une solution à l'amiable permet de réduire les coûts et le délai de traitement.
- De faire un suivi des réclamations de façon plus rigoureuse permet une plus grande traçabilité du processus de traitement.

Enfin, l'assurance maritime sur facultés est une solution très sollicitée lorsqu'il s'agit d'un transport par mer pour se protéger contre les risques d'avarie, une raison pour laquelle il est fortement recommandé que Maersk Algérie contribue à la sensibilisation de ses clients qui n'ont pas encore acquis cette culture sur l'importance des assurances maritimes.

## *Conclusion du chapitre III*

La compagnie maritime de lignes régulières Maersk Line est la filiale la plus importante du conglomérat danois A.P. Møller-Mærsk, qui ne cesse de renforcer sa position sur l'ensemble des marchés qu'il occupe, entre autres en Algérie.

En termes de sécurité maritime, Maersk Algérie y accorde une grande importance, en ayant conscience que cette notion a un fort impact économique du fait que l'endommagement ou la perte des cargaisons représentent un déficit financier important pour le propriétaire de la marchandise, le transporteur et même pour l'assureur.

Généralement, en cas de perte ou d'avarie de la cargaison, son propriétaire adresse une réclamation à sa propre compagnie d'assurance qui se retournera ensuite contre le transporteur.

Par ailleurs, le traitement des avaries particulières est très différent de celui des avaries communes qui est beaucoup plus compliqué.

Enfin, Maersk Algérie considère la satisfaction de ses clients comme une priorité, et veille à ce que sa relation avec eux soit préservée, c'est pourquoi le traitement des dossiers de réclamation par voie amiable prime sur la voie judiciaire ; une solution qui se répercute positivement sur le triptyque qualité, coût, délai du processus de traitement que la compagnie adopte et qu'on a pu qualifier de performant.

CONCLUSION

GÉNÉRALE

La voie maritime favorise les échanges internationaux, et constitue le moyen de transport le plus efficace pour acheminer les marchandises diverses.

Par ailleurs, nous avons pu ressentir tout au long de notre recherche l'importance de faire le bon choix en matière de couverture des risques transport.

D'ailleurs, on estime que plus que la moitié des avaries proviennent des opérations de manutention ou d'entreposage peu soignées. Voilà pourquoi le choix d'un emballage adapté, permettant de supporter les longs trajets et les conditions de transport difficiles, est essentiel pour effectuer une livraison dans de bonnes conditions.

À cet effet, la conteneurisation permet d'alléger certaines charges telles que l'emballage et le conditionnement, mais aussi de minimiser le taux d'avaries en assurant une meilleure protection des marchandises.

De plus, l'assurance maritime joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce international, en offrant des couvertures variées suivant la formule choisie. Désormais, les risques de pertes et d'avaries sont si nombreux que pratiquement toutes les marchandises exportées ou importées sont assurées.

Par ailleurs, lorsque nous nous sommes approchés des différentes compagnies d'assurances sur la Wilaya d'Alger, l'une des difficultés majeures que nous avons rencontrées était le fait que ces dernières ont manifesté une certaine réticence à notre égard.

Nous rappelons que l'objectif ultime de notre travail de recherche effectué au niveau de Maersk Line Algérie, était de cerner la manière dont une compagnie fait face aux risques d'avaries maritime ; une problématique de départ faisant appel à trois hypothèses.

Au cours de notre étude, nous avons pu confirmer la première hypothèse et affirmer que, quoique dangereux, le transport maritime des marchandises diverses présente un niveau d'insécurité très faible par rapport aux autres modes de transport.

Par la suite, l'analyse du processus de traitement des réclamations via le tableau de bord de la compagnie pour l'année 2015, que nous avons élaboré en s'appuyant sur des indicateurs de performance, nous a montré le professionnalisme avec lequel la compagnie gère les réclamations en adoptant un processus très performant, sans pour autant tolérer que les avaries maritimes influent sur la qualité de service qu'elle fournit à ses clients.

En effet, Maersk Algérie favorise la procédure amiable pour éviter les litiges qui engendrent des coûts supplémentaires et qui nécessitent un temps de traitement plus long, ce qui infirme partiellement notre deuxième hypothèse (H2), qui stipule qu'un nombre important d'avaries maritimes de marchandises joue sur la stabilité du triptyque QCD du transporteur.

Enfin, l'ensemble des résultats auxquels nous sommes arrivés nous ont permis de déterminer à quel point la compagnie accorde de l'importance à la notion de sécurité en mer en procurant un service à la fois fiable et de haute qualité.

Dans ce contexte, la troisième hypothèse est confirmée car le nombre de dossier de réclamation introduit auprès de Maersk Algérie ne cesse de diminuer, étant donné qu'elle veille de plus en plus à ce que la cargaison soit protégée par l'instauration des systèmes de prévention, tels que les systèmes antivols (via les scellés), la vérification régulière des conteneurs frigorifiques ou encore en assurant le chargement, le déchargement ou l'empilage des marchandises dans les meilleures conditions.

En général, il est impossible de prévoir tous les risques de transport, donc aucune compagnie maritime n'est à l'abri, mais il est impératif de respecter les règles de la sécurité maritime afin de prévenir certains dangers, ou du moins, de déterminer les attitudes à adopter en cas d'avaries.

En guise de conclusion, on peut dire que la gestion optimale et la prévention des risques d'avaries de marchandises peuvent jouer un rôle déterminant et un facteur décisif de l'image et de la réputation d'une compagnie maritime, entre autres sur le triptyque QCD.

En partant de ce résultat, nous laissons à d'autres étudiants le soin d'enrichir ce travail en procédant à étudier l'impact des avaries maritimes sur le développement des opérations du commerce extérieur, en prenant par exemple le cas de l'Algérie.

## *Bibliographie*

---

### **I. Ouvrages**

1. BONASSIES, (P) et SCAPEL (C) : *traité de droit maritime*, édition L.G.D.J, 2<sup>e</sup> édition, Paris, collection traités, 2010.
2. BELOTTI, (J) : *transport international de marchandises*, éditions Magnard-Vuibert, 4<sup>e</sup> édition, 2012.
3. CALME, (Sandie) : *l'essentiel du droit des transports*, éditions Lextenso, Paris, collection les Carrés, 2012.
4. DELEBECQUE, (P) : *droit maritime*, éditions Dalloz, 13<sup>ième</sup> édition, Paris, collection Précis, 2014.
5. DAILLY (M.D) : *logistique et transport international de marchandises*, édition l'Harmattan, 1<sup>re</sup> édition, 2013.
6. LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : *techniques du commerce international*, édition Gualino, 2<sup>e</sup> édition, Paris, collection LES ZOOM'S, 2002.
7. LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : *gestion des opérations Import-Export*, édition Dunod, Paris, 2008.
8. LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : *commerce international*, édition Dunod, 3<sup>e</sup> édition, Paris, 2010, P.
9. MIANI, (P) et VENTURELLI, (N) : *transport logistique*, édition Le Génie des Glaciers, Chambéry, collection les Mémentos, 2011.
10. MASSABIE-FFRANCOIS, (M) et POULAIN, (E) : *lexique du commerce international*, éditions Bréal, Paris, 2003.
11. MC.NICHOLAS, (M): *maritime security "an introduction"*, Elsevier editions, 2<sup>nd</sup> edition, 2016.
12. NGUYEN-THE, (M) : *Importer - Inclus les Incoterms 2010*, éditions d'Organisation - EYROLLES, 4<sup>e</sup> édition, Paris, 2011.
13. RODIERE, (R) et DU PONTAVICE, (E) : *droit maritime*, Éditions Dalloz, 12ième édition, Paris, 1997.
14. SAVY, (M) : *le transport de marchandises*, éditions d'Organisation-EYROLLES, Paris, 20017.

## *Bibliographie*

---

### **II. Travaux universitaires**

1. ASSONGBA, (C) : *le transport maritime de marchandises conteneurisées*, thèse pour obtenir le grade de docteur en droit des transports maritimes, université Lille 2, 2014.
2. BENTEBOULA, (C) : *la consignation maritime et son rôle dans la chaîne logistique internationale*, mémoire de Master en Supply Chain Management (SCM), Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), Alger, 2015.
3. CHERIET, (N): *the impact of containerization on the international transport of goods*, dissertation submitted in fulfillment of the requirements for master's degree in commercial sciences, option: international businesses, HEC, Algiers, 2015.
4. HEILIKMAN, (J) : *la catégorie juridique des engins de plage*, mémoire de Master 1 en droit privé, option : carrières judiciaires, Université de Nantes UFR de Droit et de Sciences Politiques, 2009.
5. TAMBY, (U.G) : *optimisation de l'exploitation et de la logistique portuaire - Cas du port de Toamasina à Madagascar*, Licence professionnelle en exploitation logistique et transport, Institut Supérieur de la Technologie d'Antananarivo, 2010.
6. M. DELFAU, (S) : *la sûreté maritime : état des lieux*, mémoire du DEA en droit maritime et océanique, Faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes, septembre 2004.
7. TORKI, (K) et ELOSMANI (Y) : *التأمين البحري للبضائع المنقولة بحرا وطرق حمايتها*, mémoire en vue d'obtention d'un TS en Commerce International, Université de la Formation Continue, Alger, 2014.

### **III. Documents administratifs**

1. *Bulletin Officiel des Finances Publiques-Impôts : Annexe - TVA - Lexique des termes*, Direction Générale Des Finances Publiques –DGFIP-, France, 04/09/2013.
2. *Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport International de Marchandises effectué entièrement ou partiellement par Mer*, ONU, New York, 2008.
3. *Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer : Règles de Hambourg (1978)*, quatrième partie : documents de transport, article 15 : contenu du connaissance.

# *Bibliographie*

---

## **IV. Périodique**

1. *Étude sur les transports maritimes*, Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement-CNUCED, Genève, 2015.

## **V. Rapports**

1. CRIST, (P) : Rapport OCDE, la sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE, juillet 2003.
2. Commission de la Défense Nationale et des Forces Armées Françaises, La piraterie maritime, rapport d'information (n°1670), mai 2009.
3. Lexique des termes usuels dans le transport maritime et liens utiles, Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, novembre 2011.
4. Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Direction de la Science, de la Technologie et de l'Industrie - Division des Transports, 2001.
5. THIONE, Piraterie : le BMI (Bureau Maritime International) fait son rapport, lundi 25 juillet 2016, <http://www.leressac.com/actualites/surete/article/piraterie-le-bmi-bureau-maritime>.

## **VI. Webographie**

1. ARTE Info, Site de l'actualité internationale de la chaîne européenne ARTE, <http://info.arte.tv/fr/le-commerce-maritime-mondial-infographies>.
2. CAT Gestion, Assurance Transport Marchandises, <http://www.catgestion.fr/blog/2009/10/27/assurance-transport-marchandises-les-risques-lies-au-transport-de-marchandises-les-risques-relatifs-au-mode-de-transport-le-transport-maritime>.
3. Dicolatin, Dictionnaire latin français en ligne, <http://www.dicolatin.com/XY/LAK/0/PROCESSU/index.htm>.
4. Classe Export : L'assistance Internationale, Boîte à outils de l'exportateur, <http://assistance.classe-export.com/index.php/logistique/lexique-transport/definitions-des-termes-de-la-logistique>.

## *Bibliographie*

---

5. CoinMill, Calculatrice de conversion de taux de change, <http://fr.coinmill.com>.
6. El Watan, Quotidien Algérien, [http://www.elwatan.com/regions/est/skikda/nos-marins-ont-accompli-une-prouesse-18-02-2017-339459\\_128.php](http://www.elwatan.com/regions/est/skikda/nos-marins-ont-accompli-une-prouesse-18-02-2017-339459_128.php).
7. Glossaire-international, Le dictionnaire du commerce international, <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/>.
8. Index assurance, Guide de référence de l'assurance, <http://www.index-assurance.fr/abc/histoire-assurance>.
9. LAROUSSE, dictionnaire de français, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/conteneur/18565>.
10. Le Figaro, Quotidien de l'actualité en France et à l'international, <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/11/13/04016-20111113ARTFIG00214-le-conteneur-a-revolutionne-l-economie-mondiale.php>.
11. Le marin, le site de l'économie maritime, <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/23002-conteneur-la-flotte-passe-le-cap-des-20-millions-devp>.
12. Logistique conseil, Etudes prospectives et conseils en logistique, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Emballage-conditionnement.htm>.
13. L'antenne : les transports au quotidien, Plateforme B2B française de services et d'actualité consacrée au secteur du transport et de la logistique, [http://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime\\_a14475.html](http://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime_a14475.html).
14. Site internet officiel du groupe A.P. Møller-Mærsk, <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/about-us>.
15. Site internet officiel de la compagnie Mærsk Line, <https://www.maerskline.com/fr/ml/about/policies>.
16. Site internet officiel de la filiale Damco, <http://www.damco.com/en/about-damco/our-history>.

## *Bibliographie*

---

17. Site internet officiel de la filiale Safmarine, <https://www.safmarine.com/about>.
18. Site internet officiel de la filiale Seago Line, <https://www.seagoline.com/services/value-added-services>.
19. Site officiel de l'Organisation Internationale de Normalisation, <https://www.iso.org/fr/committee/51156.html>.
20. Site des Nation Unis, Collection des traités de l'ONU, [http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/Rotterdam\\_Rules/Rotterdam-Rules-F.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/french/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-F.pdf).
21. Société Générale, Import-export solutions, <https://import-export.societegenerale.fr/fr/trouvez-votre-marche/incoterms-2010>.
22. The free dictionary, dictionary of acronyms, abbreviations and initialisms, <http://acronyms.thefreedictionary.com/FIATA>.
23. Trade Facilitation Implementation Guide, A tool for simplifying cross-border trade, <http://tfig.itcilo.org/FR/contents/manifest.htm>.
24. UNIT - Université Numérique de l'Ingénierie et de la Technologie, Ressources éducatives libres pour l'ingénierie et la technologie, [http://www.unit.eu/cours/cyberisques/etage\\_2/co/Module\\_Etage\\_2\\_7.html](http://www.unit.eu/cours/cyberisques/etage_2/co/Module_Etage_2_7.html).
25. Wikipédia, L'encyclopédie en ligne, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Abordage>.

### **VII. Documents audio-visuels**

1. COMMODI (D), BADIN (O), VILMER (C) et GARZENA (C) : *Une crise dans le transport maritime*, 2016.
2. Thalassa : *Au cœur des grandes routes maritimes*, France Télévision, Octobre 2015.








ANNEXES

## Listing des Annexes

<b>N° d'annexe</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Page</b>
<b>Annexe n°I.1</b>	Les principaux types de conteneurs maritimes	<b>A</b>
<b>Annexe n°I.2</b>	Typologie de navires marchands en fonction des marchandises transportées	<b>B</b>
<b>Annexe n°I.3</b>	Liste des incoterms 2010	<b>C</b>
<b>Annexe n°I.4</b>	Répartition des frais et des risques par Incoterms	<b>D</b>
<b>Annexe n°I.5</b>	Répartition de frais par les conditions « Liner-terms »	<b>E</b>
<b>Annexe n°III.1</b>	Organigramme de Maersk Algérie SPA	<b>F</b>
<b>Annexe n°III.2</b>	Processus de traitement d'un dossier de réclamation	<b>G</b>
<b>Annexe n°III.3</b>	Lettre de Réserves Préliminaires	<b>H</b>
<b>Annexe n°III.4</b>	Lettre de Réclamation	<b>I</b>
<b>Annexe n°III.5</b>	Acte de Subrogation	<b>J</b>
<b>Annexe n°III.6</b>	Facture Commerciale Définitive	<b>K</b>
<b>Annexe n°III.7</b>	Connaissance - B/L	<b>L</b>
<b>Annexe n°III.8</b>	Procès-Verbal de Constat Contradictoire	<b>M</b>
<b>Annexe n°III.9</b>	Lettre de Réserves	<b>N</b>
<b>Annexe n°III.10</b>	Résumé du cas envoyé à GLB - Summary	<b>O</b>
<b>Annexe n°III.11</b>	Avis de Règlement à l'amiable	<b>P</b>
<b>Annexe n°III.12</b>	Lettre d'avis suite à l'avarie commune	<b>Q</b>
<b>Annexe n°III.13</b>	Lettre de garantie d'avaries communes	<b>R</b>
<b>Annexe n°III.14</b>	Règlement de l'Avarie Commune	<b>S</b>
<b>Annexe n°III.15</b>	Attestation de scellé	<b>T</b>

## Annexe n°I.1 : Les principaux types de conteneurs maritimes

Type de conteneurs	Caractéristique	Illustration
Conteneurs tout usage ( <i>Dry</i> )	Un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides, équipés de porte à une extrémité. Pour le transport des marchandises diverses, en vrac ou conditionnées (en cartons ou palettes).	
Conteneurs réfrigérés ( <i>Reefer</i> )	Conçus pour diffuser de l'air réfrigéré par le plancher permettant de maintenir ou d'abaisser la température de la marchandise. Utilisés pour le transport des denrées périssables sous température dirigée.	
Conteneurs à toit ouvert ( <i>Open top container</i> )	Le toit est remplacé par une bâche ou une paroi rigide amovible. Pour une marchandise longue.	
Conteneurs plateformes ( <i>FlatRack containers</i> )	Sans manches, formés d'une lame d'acier plate et effilée. Réservés aux équipements et à la marchandise fragile et encombrante.	
Conteneurs citernes ( <i>Tank container</i> )	Composés de la citerne et de l'ossature. Destinés au transport de vrac liquide et de substances gazeuses.	

## Annexe n°I.2 : Typologie de navires marchands en fonction des marchandises transportées

<b>Les navires conventionnels (Cargos de divers)</b>	
Ils sont polyvalents et aptes au transport de marchandises diverses en associant plusieurs types de solutions : conteneurs / fret conventionnel / fret roulier	
<b>Les vraquiers pour solides</b>	
Ils transportent des marchandises solides en vrac comme les minéraux, charbons et céréales.	
<b>Les navires citernes</b>	
Transportant tous types de produits liquides. On trouve, entre autres, les <u>navires pétroliers</u> , <u>chimiquiers</u> , <u>méthanier</u> ou <u>gaziers</u> .	
<b>Les navires frigorifiques</b>	
Navires généralement rapides et de taille assez modeste destinés au transport des marchandises périssables : viandes, poissons et bananes.	
<b>Les porte-conteneurs</b>	
Transportant exclusivement des conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises, ce sont des navires puissants et rapides.	
<b>Les navires rouliers (Roll-On Roll-Off)</b>	
Adaptés à une marchandise dite roulante : camions, remorques, voitures... et qui pénètrent dans le navire par ses propres moyens grâce à des rampes et de grands espaces de garage.	

## Annexe n°I.3 : Liste des incoterms 2010

---

### ❖ Incoterms multimodaux

– **EXW (Lieu convenu): *EX-Works* (à l'usine)**

Ce terme représente l'obligation minimale du vendeur, car ce dernier remplit son obligation une fois la marchandise est mise à disposition dans son établissement (atelier, usine ou entrepôt), et c'est l'acheteur qui supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée.

– **FCA (Lieu convenu): *Free Carrier* (Franco transporteur)**

Le vendeur remet la marchandise dédouanée à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu, et c'est l'acheteur également qui choisit le mode de transport et paye le transport principal.

– **CPT (Lieu de destination convenu): *Carriage Paid To* (Port payé jusqu'à)**

Le vendeur choisit le mode de transport, paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue et dédouane la marchandise à l'exportation. Les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur dès que la marchandise est remise au transporteur principal.

– **CIP (Lieu de destination convenu): *Carriage and Insurance Paid to* (Port payé, assurance comprise jusqu'à)**

Identique au terme CPT, sauf que le vendeur doit en plus fournir une assurance, obligatoire, contre le risque de perte ou de dommage qui peut survenir sur la marchandise au cours du transport.

– **DAT (Port de destination convenu): *Delivered At Terminal* (Livraison au terminal d'arrivée)**

Le vendeur remplit ses obligations dès lors que la marchandise est mise à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port (ou au lieu de destination convenu). Ici, c'est le vendeur qui assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port (ou au lieu de destination convenu).

## Annexe n°I.3 : Liste des incoterms 2010

---

– **DAP (Lieu de destination convenu): *Delivered At Place* (Livraison au lieu de destination)**

Le vendeur accomplit sa mission lorsque la marchandise est mise à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu, et c'est lui qui assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination (comme c'est une VA).

– **DDP (Lieu de destination convenu): *Delivered Duty Paid* (Livraison droits et taxes acquittés)**

Carrément l'opposé d'EXW, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. En effet, c'est lui qui fait tout y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur, mais c'est ce dernier qui paye les frais de déchargement et supporte les risques inhérents.

### ❖ Incoterms exclusivement maritimes

– **FAS (Port d'embarquement convenu): *Free Alongside Ship* (Franco le long du navire)**

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu, tout en dédouanant, obligatoirement, la marchandise à l'export. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise.

– **FOB (Port d'embarquement convenu): *Free On Board* (Franco à bord)**

Le vendeur doit dédouaner la marchandise à l'exportation, la placer à bord du navire au port d'embarquement désigné, et à partir de ce moment, le transfert de risques et de frais s'effectue.

– **CFR (Port de destination convenu): *Cost and Freight* (Coût et fret)**

Le vendeur doit choisir le navire, payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné, et assumer les formalités d'exportation. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

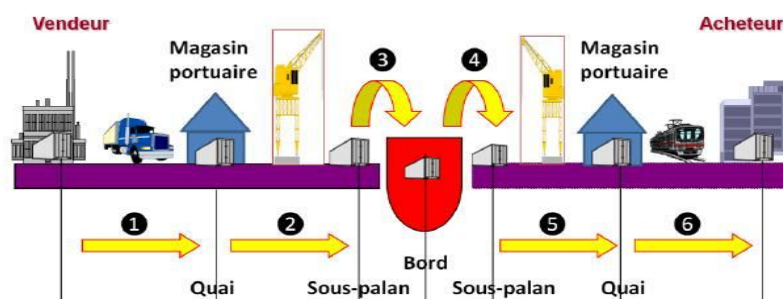
– **CIFF (Port de destination convenu): *Cost, Insurance, Freight* (Coût, assurance, fret)**

Ce terme est identique au CFR, sauf que le vendeur doit en plus fournir une assurance, obligatoire, contre le risque de perte ou de dommage qui peut survenir sur la marchandise au cours du transport.



## Annexe n°I.5 : Répartition de frais par les conditions « Liner-terms »

Il existe trois possibilités de répartition des frais, selon que la marchandise est placée au départ et à l'arrivée du navire depuis quai, sous palan ou à bord du navire, et en procédant au croisement de ces trois possibilités, neuf combinaisons sont envisageables (comme le montre le schéma ci-après).



<b>Quai/Quai</b>					
<b>Quai/S.palan</b>					
<b>Quai/Bord</b>					
<b>S.palan/Quai</b>					
<b>S.palan/S.palan</b>					
<b>S.palan/Bord</b>					
<b>Bord/Quai</b>					
<b>Bord/S.palan</b>					
<b>Bord/Bord</b>					

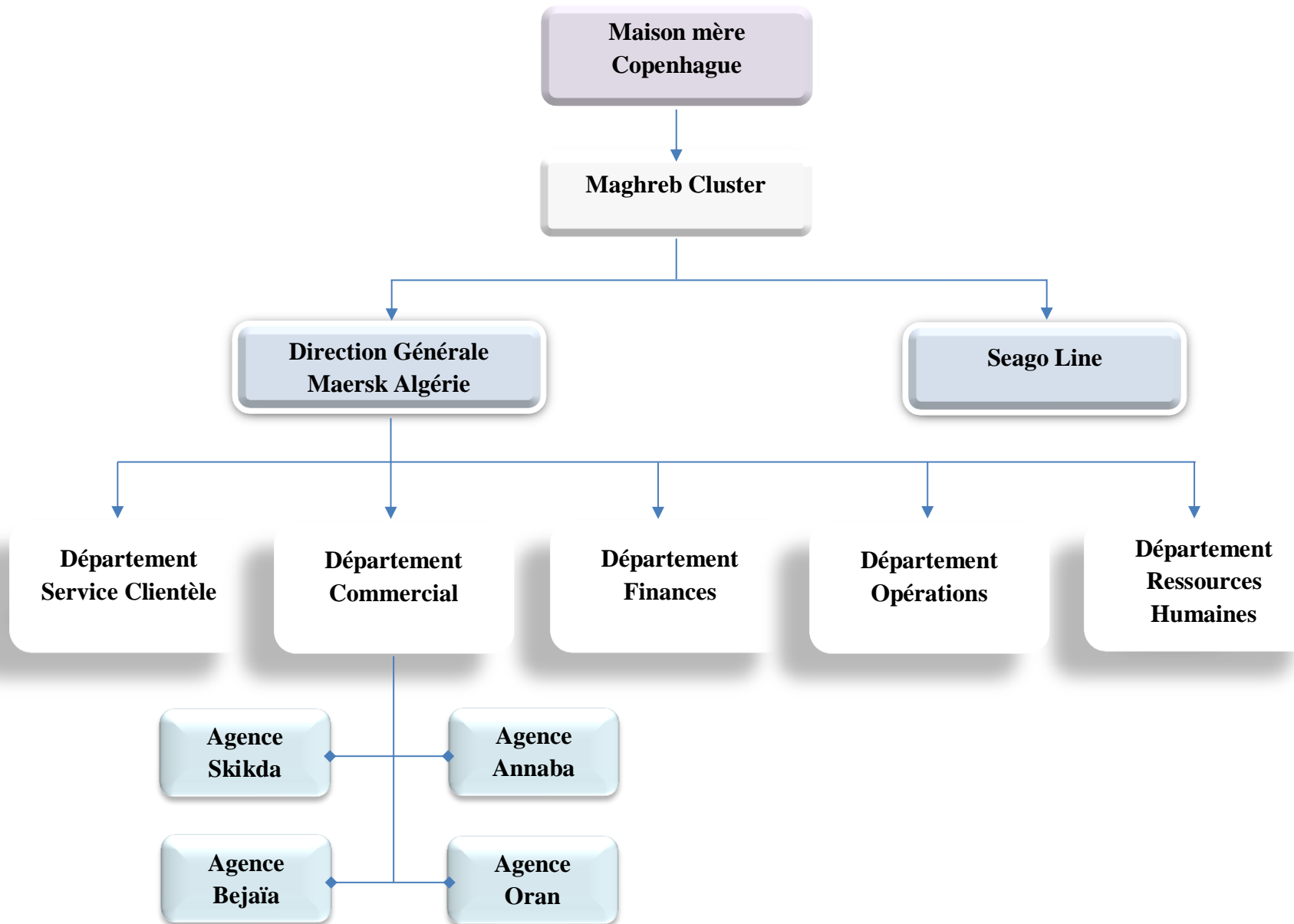
*Inclus dans le fret/ à la charge du navire*

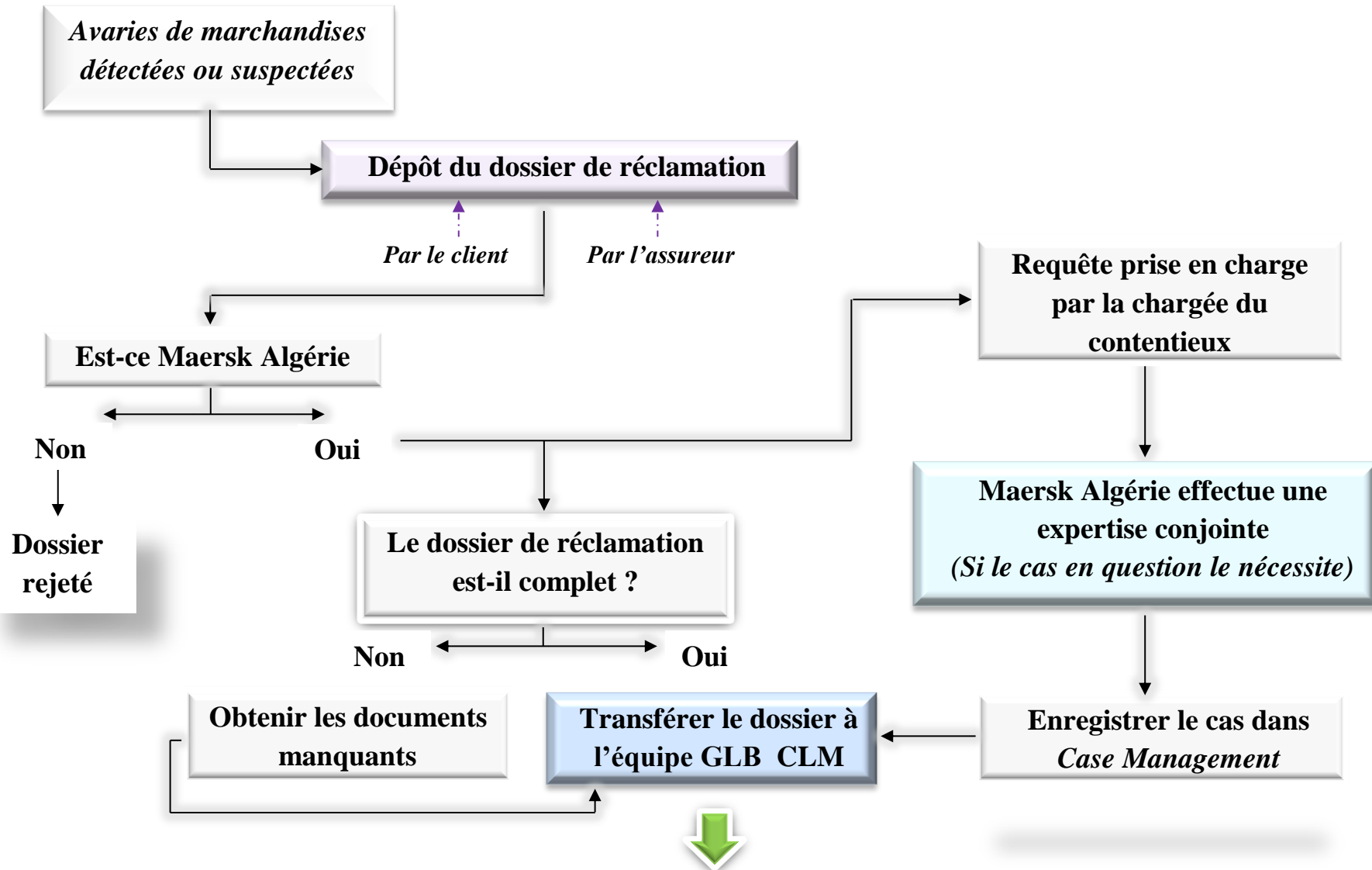
*Non inclus dans le fret/ à la charge de la marchandise*

<i>Au chargement</i>		<i>Au déchargement</i>	
<b>①</b>	Pré-acheminement	<b>④</b>	Désarrimage, élingage et accrochage Hissage, virage et descente à l'aplomb le long du bord
<b>②</b>	Rapprochement depuis Quai Mise à l'aplomb des crochets de palan Prise en charge sous-palan Élingage et accrochage	<b>⑤</b>	Mise à Quai, décrochage, désélingage, livraison le long du bord Evacuation vers Quai ou magasin
<b>③</b>	Hissage, virage, aménage, arrimage (décrochage, désélingage et saisissage)	<b>⑥</b>	Post-acheminement

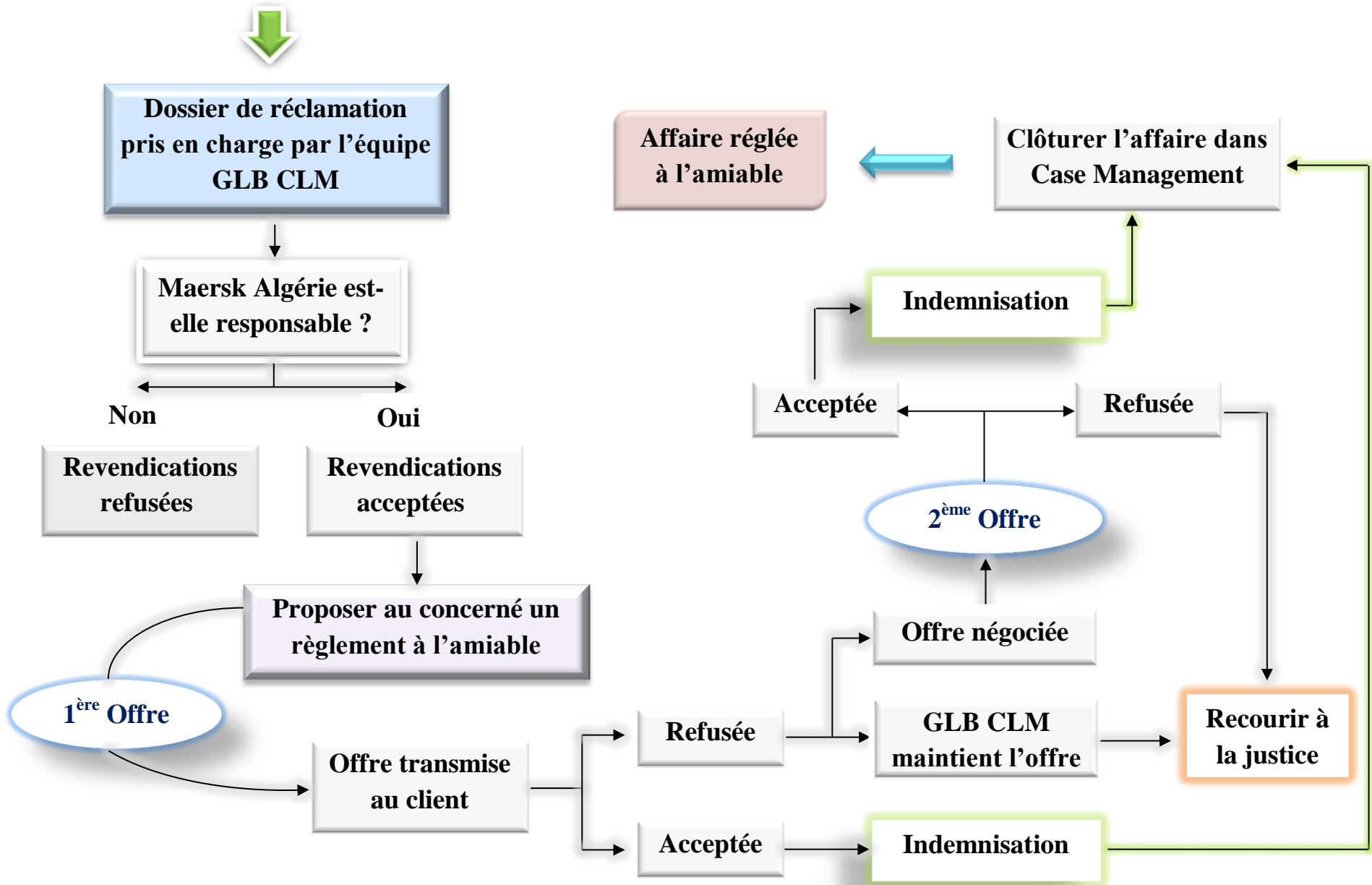
**Sources :** Elaboré par nous-mêmes sur la base d'informations tirées de :  
LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : *gestion des opérations Import-Export*, édition Dunod, Paris, 2008, P.37.

Ce schéma explicite la répartition des frais entre navire et marchandises par les conditions générales des «Liner-terms», une distinction essentielle qui permet de cerner la partie qui supporte les risques en cas d'avarie et donc d'éviter les litiges.





I. Phase préliminaire : Réception et traitement du dossier en interne



II. Traitement du dossier de réclamation par GLB CLM

## Annexe n°III.3 : Lettre de Réserves Préliminaires

### Direction de la Logistique

Réf N°:        /        / 2016

le        31 AOUT 2016

**MAERSK ALGER**

**Objet : Réserves préliminaire**

**Avis d'Aliment n° :        /2016**  
**Valeur assuré : 104 267 217.60 DA**

**Navire : MAERSK REGENSBURG**  
**Arrivée : 13/08/2016**  
**Provenance : MELBOURNE**  
**Quantités : 504 TM / PDL 0% MG**  
**BL :**

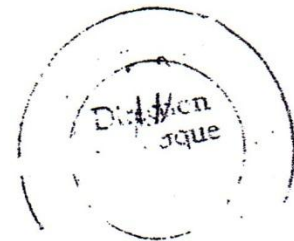
Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer que lors des visites Fraude et vétérinaire et douanes de la marchandise citée en rubrique, au sein du terminal à conteneurs d'ALGER, nous avons constaté des dommages et avaries.

A cet effet, nous vous formulons nos réserves préliminaire d'usage quant à l'état qualitatif de la dite cargaison et ce, conformément à l'article 790 du code maritime.

En vous remerciant de votre collaboration,

Recevez Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



# Annexe n°III.4 : Lettre de Réclamation

N.Ref:

**DIRECTION :**

Alger le 12 FEV. 2017

**SERVICE RECOURS AMIABLE**

Assuré :

Avis d'aliment n° : 072/2016.

Voyage : MELBOURNE - PORT D'ALGER

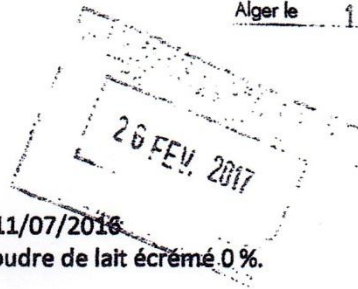
Connaissance n° : BL/ DU : 11/07/2016

Nature de la marchandise : 504 MT de poudre de lait écrémé 0 %.

Sinistre du : 30/08/2016

Nature du sinistre : Avaries

Navire: REGENBURG



**MAERSK DIRECTION GENERALE**

**Objet : Lettre de réclamation**

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer que la marchandise appartenant à notre assuré et transportée par votre compagnie à bord du navire cité plus haut, est arrivée au port d'ALGER le : 13/08/2016. A la réception, il a été constaté des Avaries.

Un procès-verbal de constat et des réserves ont été transmis par notre assuré pour dommages occasionnés aux marchandises assurées qui se trouvaient sous votre garde juridique.

Etant donné que votre responsabilité est entièrement engagée (comme stipulé par l'article 802 du code Maritime Algérien) nous estimons, en conséquence, en notre qualité de subrogé dans les droits et recours de notre assuré que votre compagnie est redevable au profit de notre institution de la somme de **10 343.95 DA (DIX MILLE TROIS CENT QUARANTE TROIS DINARS ET 95 CTS)**.

Nous souhaitons avoir une réponse rapidement. Dans l'attente et avec nos remerciements, nous vous prions de croire, Messieurs, en l'assurance de notre parfaite considération et restons à votre disposition pour toutes informations que vous jugeriez nécessaires.

**P/I :**

- Acte de subrogation
- Facture commerciale
- Connaissance
- Rapport d'expertise
- Lettre de réserves



Bureaux Locaux

Page | 1

Alger

Compte bancaire auprès  
Compta CCP

## Annexe n°III.5 : Acte de Subrogation

### ACTE DE SUBROGATION

- Sinistre n° : / /2016/00118
- Navire : / MAERSK REGENSBURG
- Nature des facultés : 504 TM de PDL écrémé 0 %.
- Nature des dommages : Avaries.
- Avis d'aliment : 072 / 2016
- Voyage : MELBOURNE / ALGER

Nous soussignés,

, reconnaissons avoir reçu de  
la somme de :

**Dix mille trois cent quarante trois Dinars et 95 cts (10 343,95 DA).**

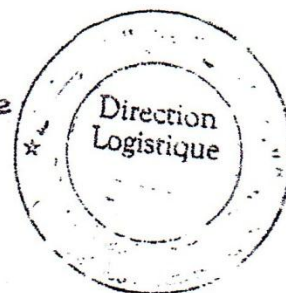
Représentant le montant de l'indemnité d'assurance due à la suite des  
dommages cités en référence.

En conséquence, nous subrogeons la dans tous nos droits de recours  
contre le(s) transporteur(s) et/ou autres tiers responsables.

Fait à ..... le 30 NOV. 2016 .....

Cachet et signature.

Directeur  
de la Logistique



# Annexe n°III.6 : Facture Commerciale Définitive

Definitive Facture Commercial					
Seller (name,address,tax reference)			Invoice number		
			Invoice date 05 July 2016		Seller's reference
			Buyer's reference		Other reference
Consignee (name,address,tax reference)			Buyer (name, address,tax reference)		
Freight Forwarder (name,address, tax reference)					Country of destination ALGERIA
					ISO Code DZ
			Terms of delivery CFR Cost and Freight		Relevant location Alger
Transport mode and means		Port/airport of loading	UN/LOCODE	Terms of payment	
				Transaction currency USD	
Port/airport of discharge	UN/LOCODE	Final place of delivery	UN/LOCODE		
ALGER, ALGERIA	DZALG	ALGER, ALGERIA /	DZALG		
Shipping marks, Transport unit ID		No. and kind of packages	Shipping description of goods		Total gross wt(kg)
DAYU6118616 P79641		960	BAGS OF PRODUCT		508636.800 KG
MRKU2616323 P79669		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU2901383 P79696		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU2975299 P79639		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU3194285 P79699		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU4276428 P79670		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU4484571 P79666		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5061960 P79643		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5143630 P79692		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5292505 P79667		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5440449 P79697		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5462094 P79665		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5626990 P79695		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5736786 P79664		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5791361 P79698		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5827660 P79691		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5828115 P79642		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5856755 P79694		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU5984627 P79700		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU6017339 P79668		960	BAGS OF PRODUCT		
MRKU6113230 P79693		960	BAGS OF PRODUCT		
					Total net wt (kg) 504000.000 KG
Item / packages		Item description, Product code, Transport unit ID		Quantity	Unit price
20160		SACS DE POUDRE DE LAIT ECREME MEDIUM HEAT DE 25KG NET CHACUN		504000.000 KG	USD 1890.00
		504.000000 TONNES			USD 952560.00
					PER 1000 KG
CONNAISSANCE NO: _____ DU: 06 JULY 2016 PAYMENT TERMS: 0 Days At Sight-Doc.Coll(Alg2) CODES DE FABRICATION: 1613054100,1614750300,1614950300,1615050300,1615161100,1615261100,1615361100,1615461100,1616650300,1617050300 NOS DES USINES:1012,528,710 ETA: 18 Août 2016 FOB: USD 886379.76					

# Annexe n°III.6 : Facture Commerciale Définitive

Definitive Facture Commercial		Seller's Reference																			
FREIGHT: USD 66180.24																					
<p style="font-size: x-small; margin: 0;">CERTIFONS: NOUS CERTIFONS QUE LES MARCHANDISES FAISANT L'OBJET DE CETTE FOURNITURE SONT DE FABRICATION AUSTRALIEN ET QUE LA VALEUR SOUS MENTIONNEE EST JUSTE ET CONFORME A NOS ECRITURES.</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: x-small;">Total amount (gross)</td> <td style="text-align: right;">USD 952560.00</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Discount</td> <td style="text-align: right;"> </td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Delivery charges</td> <td style="text-align: right;"> </td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Tax</td> <td style="text-align: right;"> </td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Total Amount Due</td> <td style="text-align: right;">USD 952560.00</td> </tr> </table>		Total amount (gross)	USD 952560.00	Discount		Delivery charges		Tax		Total Amount Due	USD 952560.00									
Total amount (gross)	USD 952560.00																				
Discount																					
Delivery charges																					
Tax																					
Total Amount Due	USD 952560.00																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: x-small;">Name of signatory</td> <td style="height: 40px;"> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>			Name of signatory																		
Name of signatory																					
<p style="margin: 0;">In the absence of other arrangements for charging interest the Seller reserves the right to charge interest on any amounts outstanding after the due date for payment of this account.</p>																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="padding: 5px;"><b>DOMICILIATION</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%; padding: 5px;">09</td> <td style="width: 15%; padding: 5px;">04</td> <td style="width: 15%; padding: 5px;">03</td> <td style="width: 15%; padding: 5px;">2016</td> <td style="width: 15%; padding: 5px;">1</td> <td style="width: 15%; padding: 5px;">10</td> <td style="width: 15%; padding: 5px;">00021</td> <td style="width: 15%; padding: 5px;">USD</td> </tr> <tr> <td colspan="8" style="padding: 5px; text-align: center;">30.03.2016</td> </tr> </table>			<b>DOMICILIATION</b>			09	04	03	2016	1	10	00021	USD	30.03.2016							
<b>DOMICILIATION</b>																					
09	04	03	2016	1	10	00021	USD														
30.03.2016																					

# Annexe n°III.7 : Connaissance - B/L

<b>MAERSK LINE</b>		<b>BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT</b>	SCAC MAEU B/L No. 570XXXXXX
Shipper <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <b>Nom et adresse du fournisseur</b> </div>		Booking No. 570XXXXXXX	Export references 2233330030
		Svc Contract 2220XXX	
Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)			
Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer") <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <b>Nom et adresse du Client</b> </div>		Notify Party (see clause 22) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <b>Nom et adresse du notifié</b> </div>	
Vessel (see clause 1 + 19) LARS MAERSK	Voyage No. XXXX	Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)	
Port of Loading Port Chalmers, New Zealand	Port of Discharge ALGIERS,ALGERIA	Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)	

### PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No/Seal No. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;"> <b>Description de La Marchandise</b> </div> <p style="text-align: center; font-size: 2em; opacity: 0.5; margin: 20px 0;">COPY</p> <p>FRET PAYE</p> <p>MSKXXXXXXX 40 DRY 9'6 960 BAGS 24336.000 KGS                  Shipper Seal : H81969                  MRKXXXXXXX 40 DRY 9'6 960 BAGS 24336.000 KGS                  Shipper Seal : H81978                  MSKXXXXXXX 40 DRY 9'6 960 BAGS 24336.000 KGS                  Shipper Seal : H81974                  MSKXXXXXXX 40 DRY 9'6 960 BAGS 24336.000 KGS</p> <p style="font-size: 0.8em;">Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)</p>	Weight XXXXXX.000 KGS	Measurement												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">Freight &amp; Charges</th> <th style="width: 10%;">Rate</th> <th style="width: 10%;">Unit</th> <th style="width: 10%;">Currency</th> <th style="width: 10%;">Prepaid</th> <th style="width: 10%;">Collect</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect								
Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect									

Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier. 4 containers	Place of Issue of B/L Auckland	SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, defenses, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liberties hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liabilities in respect of on deck stowage (see clause 18) and the carrying vessel (see clause 19), where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void.
Number & Sequence of Original B(s)/L THREE/3	Date of Issue of B/L 2016-09-14	
Declared Value (see clause 7.3)	Shipped on Board Date ( Local Time ) 2016-09-13	
Signed for the Carrier Maersk Line A/S		
Maersk Line New Zealand Branch As Agent(s)		
This transport document has one or more numbered pages		

# Annexe n°III.8 : Procès-Verbal de Constat Contradictoire

## PROCES VERBAL DE CONSTAT CONTRADICTOIRE

Date : 30/08/2016

Lieu de dépotage :

- Connaissance :

- Fournisseur :

-Marchandises Origine : AUSTRALIE

- CONTRAT : 01/2016

- Produit : Poudre De Lait Ecrémé 0%

- Quantités expédiée : 504MT

- Navire sur B/L :

- Navire de transbordement : MAERSK REGENSBURG

- Date d'arrivée du navire : 13/08/2016

-Nombre TC : 21

Réceptionnaire :

**Nous soussignés :**

- ✓ Chef de site représentant de Mr :
- ✓ Expert maritime désigné par les Assurance Mr :
- ✓ Expert du fournisseur Melle :
- ✓ Représentant du manutentionnaire : M/ :
- ✓ Expert désigné par le Transporteur:( agent maritime, Consignataire)

**Déclarons ce qui suit : 30/08/2016 au 30/08/2016** lors de notre surveillance de dépotage, d'expertise et pointage de 21TC au parc de dépotage nous avons constaté et reconnu ce qui suit :

**Marchandise manifestée 20.160 Sacs**

↓ Nombre de sac manquant d'origine	01 Sacs	N° TC	N° scellée
↓ Nombre de sac manquant à la réception	01 Sacs	N° TC	N° scellée
↓ Nombre de sac excédent	00 Sacs		

OBS : 1 sac a été préservé par le vétérinaire comme sac témoin

↓ **Marchandise réceptionnée : 20.158 Sacs**

↓ Nombre de sac réceptionné déchiré	: 00 Sacs
↓ Nombre de sac déchiré par la manutention	: 00 Sacs
↓ Nombre de sac avarié par la manutention	: 02 Sacs

↓ **Marchandises reconnue saine : 20.156 Sacs**

**N.B :** nombre des sacs prélevé pour les analyses : 11 kg

PI

PI fournisseur

PI Assurance

PI/Manutentionnaire

PI/Transporteur

Absent

ANSD

## Annexe n°III.9 : Lettre de Réserves

Direction de la Logistique

Réf N°: / 2016

le 31 AOUT 2016

**MAERSK ALGER**

**Objet : Réserves**

**Avis d'Aliment n° : 2016**  
**Valeur assuré : 104 267 217.60 DA**

**Navire : MAERSK REGENSBURG**  
**Arrivée : 13/08/2016**  
**Provenance : MELBOURNE**  
**Quantités : 504 TM / PDL 0% MG**  
**BL :**

Messieurs,

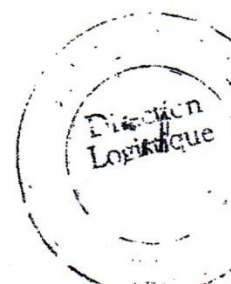
Nous avons l'honneur de vous informer que lors du dépotage des conteneurs sus visé en présence de l'expert maritime , nous avons constaté les Avaries et Manquants suivants :

**.Nombre de sacs Déchirés : /**  
**.Nombre de sacs avaries : 02 sacs.**  
**.Nombre de sacs Manquant : 01 sac.**

Nous vous formulons nos plus expresses réserves quand à l'état quantitatif et qualitatif de la dite cargaison sous réserve de l'expertise sur site et ce, conformément à l'article 790 du code maritime.

En vous remerciant de votre collaboration,

Recevez Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.



## Annexe n°III.10 : Résumé du cas envoyé à GLB - Summary

**B/L No:**  
**Vessel/Voy: MAERSK REGUNSBURG-voy**  
**Handled by:**

<b>Summary:</b>	
<b>Container No (DRY/REEF):</b>	DRY
<b>From/to (CY/CFS?):</b>	CY
<b>Commodity:</b>	HS 000406
<b>Cause:</b>	STRIPPING DAMAGE
<b>Shipper:</b>	
<b>Consignee:</b>	
<b>Claimant:</b>	ASSURANCES
<b>Subrogation:</b>	
<b>Receipt acknowledged:</b>	
<b>Claims amount:</b>	The amount claimed is 10 343.95 DZD equal to 94 USD (ROE 110)
<b>Regime:</b>	
<b>Time bar:</b>	25/02/2018
<b>Loss quantity, packages +</b>	2 bags
<b>Liability limitation:</b>	
<b>Invoice value of damaged goods:</b>	
<b>Salvage:</b>	
<b>Destruction certificate:</b>	
<b>Case Number</b>	1702-
<b>Maersk notified (date):</b>	26/02/2017

**Movement**

**ML Surveyor's conclusion:**

**Opposite Surveyor's conclusion:**

**Recovery against:**

**Time bar for recovery:**

# Annexe n°III.11 : Avis de Règlement à l'amiable



**MAERSK**

Maersk Algérie Spa  
47, Lot. Petite Provence,  
Sidi Yahia, Hydra,  
Alger, Algérie

Tél: +213 21 60 50 00  
Fax: +213 21 60 50 18

www.maerskline.com  
RC: 2000812571

**Alger le : 06 Mars 2017**

A l'aimable attention de Monsieur le directeur de

**Objet :** Règlement à l'amiable  
**N/Réf :** ALG/ /000 /2017  
**V/Réf :** /17  
**Connaissance :**

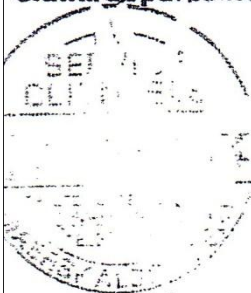
Monsieur,

Suite à votre courrier de réclamation, et aux fins d'éviter de longues et onéreuses procédures judiciaires pour les deux parties et alors même que la responsabilité du transporteur n'est nullement engagée, nous vous proposons tous droits et moyens expressément réservés, et sans reconnaissance de responsabilité de transiger à l'amiable le dossier cité en objet sur la base de **5171,98 DZD** du montant des dommages.

Notre offre de transaction ne saurait constituer un précédent dans nos relations futures.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions de recevoir Monsieur, nos sincères salutations.

**MAERSK ALGERIE SPA**  
**Claim département**



# Annexe n°III.12 : Lettre d'avis suite à l'avarie commune

**MAERSK**  
LINE

Customer  
Advisory

To our customers with cargo on board "Maersk " voyage

**Maersk - General Average and Salvage Security - On carriage of Cargo**

**Container No:**

**Shipment No:**

**Customer:**

Dear Customer,

We refer to the fire incident on board "Maersk " and subsequent delay to her departure from .

We are pleased to inform you that "Maersk " departed from on , 2015 after the completion of repairs to the vessel.

If you have not yet provided the required documents to the adjuster, kindly do so to allow us to deliver your container/s once they are discharged at the final destination. Only those containers will be released for which General Average and Salvage security has been placed with Richards Hogg Lindley, the appointed security adjusters.

Kindly revert with the below documents:

- 1- Copy of the Bill Of Lading,
- 2- Commercial invoice,
- 3- Please to fill the documents on Annexe by your insurance.

We sincerely regret the inconvenience this incident has caused to your business. In case of any questions please do not hesitate to contact your local Maersk Line representative.

Yours sincerely,

Maersk Line Algeria SPA  
Claim department

Claim department

# Annexe n°III.13 : Lettre de garantie d'avaries communes

## Richards Hogg Lindley

Average Adjusters and Marine Claims Consultants

### INSURERS' AVERAGE GUARANTEE

(Based on wording approved by the Association of Average Adjusters and the Institute of London Underwriters)

**NOTE:** This guarantee will be accepted provided that no additions, deletions or amendments are made to it.

**To:** The Owners of the vessel named below and other parties to the adventure as their interests may appear.

**VESSEL:** "MAERSK SEOUL".....**CASUALTY and DATE:** Fire on deck -

In consideration of the delivery in due course of the goods specified below to the consignees thereof without collection of a deposit, we, the undersigned insurers, hereby undertake to pay to the shipowners or to the Average Adjusters, Rudek & Cie or Richards Hogg Lindley, on behalf of the various parties to the adventure as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be properly and legally due in respect of the said goods.

We agree further:

- a) to furnish to the said Average Adjusters at their request all information which is available to us relative to the value and condition of the said goods;
- b) to make prompt payment(s) on account of such contribution as may be properly and legally due in respect of the said goods, as soon as the same may be certified by the said Average Adjusters;
- c) that this agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice of England and Wales shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of that Court. We agree to nominate an address for service of proceedings under this Guarantee in England and Wales within 7 days of a request by the Shipowners or their lawyers to do so;
- d) that any period of prescription, whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued;
- e) that this guarantee is intended to create a legally binding obligation notwithstanding that it may be transmitted and stored solely in electronic form. It is hereby agreed that transmission of this guarantee to the average adjusters by email constitutes good delivery to the Owners and other parties to the adventure who wish to enforce this guarantee.
- f) that the standard form of Non-Separation Agreement including the "Bigham Clause" is to apply (copy attached);

Page | R.1

Port of shipment: .....

Port of destination/discharge: .....

Bill of Lading or waybill number(s): .....

Container Number(s): .....

Quantity and Description of Goods: .....

Insurers Policy / Reference number: .....

Insured Value: .....

SIGNATURE: .....

NAME & ADDRESS: .....

TEL NO: ..... E-MAIL:.....

DATE:.....

**Average Adjusters are:- Rudek & Cie. (UK) Ltd**

**Collecting Agents for General Average security are:- Richards Hogg Lindley, Liverpool**

Unless otherwise agreed in writing, this matter is accepted subject to our Standard Terms of Business, which are available at <http://www.ciclc.com/adjusting>. If you would like us to forward to you a copy of these, then please let us know. Our liability in connection with this matter is limited to the lesser of £1m or ten times the value of our fees or such other amount as has been agreed in writing.

**Richards Hogg Lindley**  
4<sup>th</sup> Floor, Royal Liver Building,  
Pier Head, Liverpool  
L3 1JH

T: +44 151 227 2175  
F: +44 151 227 2179  
E: [info-liverpool@rh-lcl.com](mailto:info-liverpool@rh-lcl.com)  
[www.rhlg.com](http://www.rhlg.com)

Richards Hogg Lindley is a trading name of Charles Taylor Adjusting Limited  
Registered office: Standard House, 12-13 Essex Street, WC2R 3AA. Registered in England No. 1394896

## Annexe n°III.13 : Lettre de garantie d'avaries communes

Richards Hogg Lindley  
Average Adjusters and Marine Claims Consultants

### ATTACHING TO: INSURERS' AVERAGE GUARANTEE

#### STANDARD FORM OF NON-SEPARATION AGREEMENT INCORPORATING THE BIGHAM CLA

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in general average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

The basis of contribution to general average of the property involved shall be the values on delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo.

It is understood that the amount charged to cargo under this agreement shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of the cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

# Annexe n°III.14 : Règlement de l'Avarie Commune

## Richards Hogg Lindley

Average Adjusters and Marine Claims Consultants

### AVERAGE BOND

To: The Owners of the vessel named below and other parties to the adventure as their interests may appear.

VESSEL: "**MAERSK SEOUL**" ..... CASUALTY and DATE: Fire on deck –

Port of shipment: .....

Port of destination/discharge: .....

Container Number(s): .....

Bill of Lading or waybill number(s): .....

Quantity and Description of Goods: .....

Invoice Value (**attach copy**): .....

In consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above we agree to pay the proportion of any salvage and/or general average and/or special charges which may hereafter be ascertained to be properly and legally due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is properly and legally payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

We agree also:

- a) to furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us or, if there is no such invoice, details of the shipped value;
- b) to make a payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be properly and legally due from the goods and which is properly and legally payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof;
- c) that this agreement shall be governed by English Law and the High Court of Justice of England and Wales shall have exclusive jurisdiction over any dispute arising out of this agreement and each party shall irrevocably submit to the jurisdiction of that Court. We agree to nominate an address for service of proceedings under this Bond in England and Wales within 7 days of a request by the Shipowners or their lawyers to do so;
- d) that any period of prescription, whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued;
- e) that this bond is intended to create a legally binding obligation notwithstanding that it may be transmitted and stored solely in electronic form. It is hereby agreed that transmission of this bond to the average adjusters by email constitutes good delivery to the Owners and other parties to the adventure who wish to enforce this bond;
- f) that the standard form of Non-Separation Agreement including the "Bigham Clause" is to apply (copy attached);

OWNER OF GOODS: .....

ADDRESS: .....

TEL NO: ..... E-MAIL: .....

AUTHORISED SIGNATORY: ..... DATE: .....

**Average Adjusters are:- Rudek & Cie. (UK) Ltd**

**Collecting Agents for General Average security are:- Richards Hogg Lindley, Liverpool**

Unless otherwise agreed in writing, the matter is accepted subject to our Standard Terms of Business, which are available at <http://www.ctplc.com/adjusting>. If you would like us to forward to you a copy of these, then please let us know. Our liability in connection with this matter is limited to the lesser of £1m or ten times the value of our fees or such other amount as has been agreed in writing.

Richards Hogg Lindley is a trading name of Charles Travis Adjusting Limited.  
Registered office: Standard House, 12-13 Essex Street, WC2R 3AA. Registered in England No 1994895.

**Richards Hogg Lindley**  
4<sup>th</sup> Floor Royal Liver Building,  
Pier Head, Liverpool  
L3 1JH

T: +44 151 227 2175  
F: +44 151 227 2179  
E: [info-liverpool@mi-ct.com](mailto:info-liverpool@mi-ct.com)  
[www.rhlg.com](http://www.rhlg.com)

## Annexe n°III.14 : Règlement de l'Avarie Commune

RICHARDAS HOGG LINDLEY  
Average Adjusters and Marine Claims Consultants

### ATTACHING TO: AVERAGE BOND

#### STANDARD FORM OF NON-SEPARATION AGREEMENT INCORPORATING THE BIGHAM CLAUSES

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in general average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

The basis of contribution to general average of the property involved shall be the values on delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo.

It is understood that the amount charged to cargo under this agreement shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of the cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

# Annexe n°III.15 : Attestation de Scellé

---

**MAERSK**

Maersk Algérie Spa  
47, Lot. Petite Provence,  
Sidi Yahia, Hydra,  
Alger, Algérie

Tél: +213 21 60 50 00  
Fax: +213 21 60 50 18

www.maerskline.com  
RC: 00B12571

**Alger Le, mardi 9 mai 2017**

## **ATTESTATION SCELLE**

---

Page | T

Nous soussigné, **MAERSK ALGERIE SPA**, attestons par la présente que le conteneur manifesté sous le B/L **959XXXXXX** a été scellé avec le numéro de suivant :

**TCLUXXXXXX : ML-XXXXXXX**

Nous délivrons cette attestation à l'intéressé pour servir et valoir ce que de droit.

**Service Contentieux  
MAERSK ALGERIE SPA**

# Table des matières

---

Dédicaces	
Remerciements	
Résumé	
Listing des tableaux	
Listing des figures	
Listing des graphiques	
<b>Listing des abréviations</b>	
Sommaire	
Introduction générale.....	I
<b>Chapitre I : Le transport maritime international de marchandises .....</b>	<b>1</b>
<i>Introduction .....</i>	<i>1</i>
Section 1 : Généralités sur le transport maritime international de marchandises .....	2
Sous-section 1 : Historique et évolution du transport maritime .....	2
1. Historique .....	2
2. Place du transport dans le Commerce International .....	2
2.1. La marchandise transportée par voie maritime .....	3
2.1.1. Définitions .....	3
2.1.2. Types de marchandises transportées .....	4
2.2. L'emballage maritime .....	5
2.2.1. Définitions .....	5
2.2.2. Les types d'emballage ventilés par catégories de matériaux .....	6
2.2.3. Critères de choix de l'emballage maritime .....	6
2.2.4. Conséquence d'une absence ou d'un mauvais choix d'emballage .....	6
Sous-section 2 : Le transport maritime de marchandises par conteneurs .....	7
1. Aperçu historique .....	7
2. Définitions .....	7
3. Types de conteneurs .....	8
4. Avantages et inconvénients du conteneur .....	9
Sous-section 3 : La flotte mondiale de marine marchande .....	10
1. Les navires marchands .....	10
1.1. Définition .....	10
1.2. Types de navires marchands .....	10
2. Analyse du secteur .....	10
2.1. À l'international .....	10
2.2. En Algérie .....	13
<b>Section 2 : Organisation du transport maritime de marchandises .....</b>	<b>14</b>
Sous-section 1 : Règlementations internationales en matière de transport maritime de marchandises ..	14
<b>3. Principales conventions -entrées en vigueur- .....</b>	<b>14</b>

3.1. La convention internationale de Bruxelles .....	14
3.2. La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer .....	15
<b>4. Les Règles de Rotterdam : « La convention du futur» .....</b>	<b>15</b>
Sous-section 2 : Pratiques du transport maritime de marchandises .....	15
<b>5. Les conférences maritimes.....</b>	<b>16</b>
<b>6. Pools.....</b>	<b>16</b>
<b>7. Les consortiums (les services joints).....</b>	<b>16</b>
<b>8. Les Outsiders .....</b>	<b>16</b>
Sous-section 3 : Les techniques du transport maritime de marchandises.....	16
<b>3. Les incoterms.....</b>	<b>16</b>
<b>3.1. Définition.....</b>	<b>16</b>
<b>3.2. Répartition de frais et transfert de risques .....</b>	<b>17</b>
<b>3.2.1.Répartition des frais par Incoterms.....</b>	<b>17</b>
<b>3.2.2.Transfert des risques par Incoterms.....</b>	<b>18</b>
<b>4. Les techniques d'expédition.....</b>	<b>18</b>
<b>4.1. Types d'expéditions .....</b>	<b>18</b>
<b>4.2. Les combinaisons possibles en expéditions conteneurisées.....</b>	<b>19</b>
Sous-section 4 : Les acteurs du transport maritime de marchandises .....	19
<b>4. Les principaux intervenants .....</b>	<b>20</b>
4.1. Le chargeur .....	20
4.2. Le transporteur .....	20
4.3. Le destinataire.....	20
<b>5. Les auxiliaires du transport maritime.....</b>	<b>20</b>
5.1. Le transitaire .....	20
5.2. Courtier maritime ( <i>Shipbroker</i> ) .....	20
5.3. Le consignataire (agent maritime) .....	21
5.4. Le manutentionnaire .....	21
5.5. L'acconier .....	21
<b>6. Implication administrative .....</b>	<b>21</b>
6.1. La douane.....	21
6.2. Les banques.....	21
6.3. Les assurances.....	21
<b><i>Section 3 : Documents usuels utilisés en transport maritime international de marchandises .....</i></b>	<b><i>22</i></b>
Sous-section 1 : Contrats de transport maritime .....	22
<b>3. Le contrat de transport maritime proprement dit.....</b>	<b>22</b>
1.3. Définition .....	22
1.4. Les obligations des parties .....	22
<b>4. Le contrat d'affrètement maritime .....</b>	<b>23</b>
<b>4.1. Définitions .....</b>	<b>23</b>
<b>4.2. Types d'affrètement .....</b>	<b>23</b>
Sous-section 2: Le connaissement ( <i>Bill of Lading -B/L</i> ) .....	24

1. Définition.....	24
2. Contenu.....	24
3. Catégories de connaissance .....	25
4. Autres documents usuels.....	25
Sous-section 3 : La tarification maritime.....	26
6. Calcul du fret de base .....	26
3. Les correctifs .....	26
4. Frais de manutention portuaire « Liner-terms » .....	27
9. Autres frais .....	27
10. Paiement du fret total .....	28
<b>10.1.</b> Généralités .....	28
<b>10.2.</b> Modes de paiement .....	28
<i>Conclusion</i> .....	29
<b>Chapitre II : Les risques d'avaries liés au transport maritime de marchandises.....</b>	<b>30</b>
<i>Introduction</i> .....	30
<b><i>Section 1 : Généralités sur les risques liés au transport maritime de marchandises</i></b> .....	<b>31</b>
Sous-section 1: La notion de risque dans le transport maritime international de marchandises .....	31
4. Définitions .....	31
5. Origines et types de risques .....	31
5.1. Origines du risque .....	31
5.2. Types de risques.....	32
6. Le risque maritime en Algérie .....	33
Sous-section 2 : Evènements de mer .....	35
4. Définitions .....	35
5. Types d'évènements de mer.....	36
5.1. Abordage.....	36
5.2. Assistance aux navires en péril .....	37
5.3. Avarie commune .....	37
6. La piraterie maritime .....	38
6.1. Définitions .....	38
6.2. Conséquences de la piraterie maritime .....	38
Sous-section 3 : Notion de sûreté et de sécurité dans la navigation maritime .....	38
1. Définitions .....	39
2. Distinction entre sûreté et sécurité maritimes .....	39
3. Réglementations internationales en matière de sécurité et de sûreté maritimes .....	40
3.1. L'organisme international de régulation de la sécurité et de la sûreté maritimes.....	40
3.1.1. Présentation de l'OMI .....	40
3.1.2. Le code ISPS ( <i>International Ship and Port Facility Security</i> ) .....	40
3.2. Dispositif de protection de la navigation maritime (BMI) .....	41
4. Paradoxe de la technologie dans le transport maritime de marchandises .....	41
<b><i>Section 2 : Les avaries liées au transport maritime de marchandises</i></b> .....	<b>42</b>

Sous-section 1: Généralités sur les avaries maritimes de marchandises .....	42
3. Droit maritime .....	42
<b>3.1.</b> Définition .....	42
<b>3.2.</b> Champ d'application .....	42
4. Avaries maritimes .....	43
<b>4.1.</b> Définitions .....	43
<b>4.2.</b> Typologie d'avaries.....	43
Sous-section 2 : Les avaries particulières ( <i>Particular average</i> ) .....	43
4. Définitions .....	43
5. Causes de l'avarie particulière .....	44
6. Formes d'avaries particulières .....	44
Sous-section 3 : Les avaries communes/grosses ( <i>General average</i> ) .....	45
7. Approche conceptuelle .....	45
8. Définition de l'avarie commune.....	45
9. Règles d'York et d'Anvers .....	46
10. Caractéristiques de l'avarie commune .....	46
11. Catégories d'avaries communes.....	47
<b>11.1.</b> Avaries-dommages .....	47
<b>11.2.</b> Avaries-frais .....	47
12. Distinction entre avarie commune et avarie particulière .....	47
Sous-section 4: Indemnisation pour pertes et avaries .....	48
4. Les réserves .....	48
5. Responsabilités des parties .....	49
5.1. Etendu de la responsabilité du transporteur .....	49
5.2. Exonération de la responsabilité du transporteur.....	50
5.3. Responsabilités du destinataire .....	51
6. Indemnisation des préjudices .....	51
6.1. La valeur du préjudice indemnisable.....	51
6.2. Plafonds d'indemnités .....	52
6.3. Cas particuliers de l'indemnisation illimitée .....	52
<b>Section 3 : Assurance des facultés maritimes (<i>Cargo insurance</i>) .....</b>	<b>53</b>
Sous-section 1 : Généralités sur les assurances maritimes de marchandises.....	53
4. Historique .....	53
5. Définition.....	54
6. Les « P&I Clubs » : <i>Protection and Indemnity Clubs</i> .....	54
Sous-section 2 : Le contrat d'assurance maritime de marchandises .....	55
4. Définitions .....	55
<b>4.1.</b> Le contrat d'assurance.....	55
<b>4.2.</b> Parties contractantes.....	55
4.2.1.L'assureur (Compagnie d'assurance) .....	55
4.2.2.L'assuré.....	55

4.3.	La valeur assurée.....	56
4.4.	La prime d'assurance .....	56
4.5.	La période assurée.....	56
5.	Polices d'assurance.....	56
5.1.	Définition .....	56
5.2.	Types de polices.....	57
6.	Garanties d'assurance des facultés.....	57
6.1.	Définition .....	57
6.2.	Couverture .....	58
6.3.	Limites .....	58
6.4.	Types de garanties d'assurance .....	59
	Sous-section 3 : Gestion des sinistres .....	59
2.	Formalités en cas d'avaries .....	59
2.1.	Documents nécessaires à la réclamation .....	59
2.2.	Obligations de l'assuré ou du bénéficiaire.....	60
2.3.	Obligations de l'assureur.....	60
2.3.1.	Le commissaire d'avarie ( <i>Average agent</i> ) .....	60
2.3.2.	Règlement de l'indemnité.....	61
2.4.	Contribution de l'avarie commune .....	61
2.4.1.	Définition du principe .....	61
2.4.2.	Distinction entre contributions provisoires et définitives.....	61
	<i>Conclusion</i> .....	62
	<b>Chapitre III : Processus de gestion des avaries maritimes de marchandises .....</b>	<b>63</b>
	<i>Introduction</i> .....	63
	<b><i>Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil</i></b> .....	<b>64</b>
	Sous-section 1 : Aperçu sur le groupe A.P. Møller-Mærsk .....	64
3.	Création et naissance du groupe A.P. Møller-Mærsk.....	64
4.	Filiales du groupe .....	64
	Sous-section 2 : Maersk line.....	66
4.	Politique générale, valeurs et vision.....	66
5.	Objectifs et stratégie .....	67
6.	Filiales de Maersk Line.....	67
6.1.	Seago Line .....	67
6.2.	Safmarine .....	67
	Sous-section 3 : Maersk Algérie SPA .....	68
6.	Présentation de Maersk Algérie SPA .....	68
7.	Objectifs et rôle de Maersk Algérie .....	68
7.1.	Objectifs de Maersk Algérie .....	68
7.2.	Rôle de Maersk Algérie .....	68
8.	Organisation de Maersk Algérie SPA .....	68
8.1.	Direction Générale .....	69

8.2. Département Service Clientèle ( <i>Customer Service</i> ) .....	69
8.3. Autres divisions .....	70
9. Processus de transport maritime de marchandises par conteneurs .....	72
10. Analyse SWOT .....	73
<b>Section 2 : Processus de gestion et de suivi des avaries maritimes.....</b>	<b>74</b>
Sous-section 1 : Traitement des avaries maritimes .....	74
3. Étapes à suivre par le client.....	74
4. Étapes à suivre par Maersk Line .....	77
Sous-section 2 : Cas des avaries particulières.....	78
2. Cas des marchandises dry .....	78
2.1. Phase I : Entre l'assuré (Destinataire final) et la compagnie d'assurance.....	79
2.2. Phase II : Entre l'assureur et le transporteur (Maersk Algérie) .....	82
2. Autres cas divers.....	85
2.1. Cas du Reefer .....	85
2.2. Cas de disparition d'un conteneur .....	86
Sous-section 3 : Traitement de l'avarie commune.....	86
1. Constat de l'avarie commune.....	86
2. Gestion et suivi du cas .....	86
3. Contribution à l'avarie commune.....	88
4. Conséquences de l'avarie commune .....	88
<b>Section 3 : Evaluation de la performance du processus lié à la gestion des réclamations par les indicateurs de performance.....</b>	<b>89</b>
Sous-section 1 : Méthodologie et représentation des données .....	90
4. Méthodologie.....	90
5. Représentation des données .....	90
6. Analyse des données entre 2012 et 2015.....	96
Sous-section 2 : Analyse du processus à travers un Tableau de Bord pour l'année 2015 .....	97
4. Tableau de Bord de Maersk Algérie pour l'année 2015.....	97
5. Interprétations des résultats.....	99
6. Dispositifs de prévention .....	100
Sous-section 3 : Suggestions et recommandations .....	101
<i>Conclusion</i> .....	102
Conclusion générale .....	103
Bibliographie	
Annexes	