

Ecole Des Hautes Etudes Commerciales



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du
diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Affaires internationales

THEME :

**Le rôle de l'affrètement maritime sur
développement de l'économie national**

Étude de cas : CNAN Nord spa

Présenté par :

Mlle Chenikhri Amani

Dirigé par :

Mme. Boudifa Hakima

Maitre de conférences au sein
de l'EHEC

9ème Promotion

Juin 2022

Ecole Des Hautes Etudes Commerciales



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du
diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Affaires internationales

THEME :

**Le rôle de l'affrètement maritime sur
développement de l'économie national**

Étude de cas : CNAN Nord spa

Présenté par :

Mlle Chenikhri Amani

Dirigé par :

Mme. Boudifa Hakima

Maitre de conférences au sein de
l'EHEC

9ème Promotion

Juin 2022

Dédicace

Je dédie ce mémoire

À :

Mes très chers parents (ABDE RAZZAK et SAMRA) Qui ont œuvré pour ma réussite, de par leur amour, leur soutien, tous les sacrifices consentis et leurs précieux conseils, pour toute leur assistance et présence dans ma vie.

Mes frères AMAR, MALAK, CHAHD et ADEM.

Sans oublier tous mes amis SAWSEN, AMEL, SOMIYA, RAHIL, SAHAR, HIBA,
Et ISMAIL et ma copine silya et toutes les personnes qui j'ai connus dans m vie,
que soit dans le bonheur ou la tristesse.

Qui m'ont aidée de près ou de loin.

Amani

Remerciements

Je tiens à présenter mes remerciements les plus sincères et mes gratitudes aux personnes qui m'ont apporté leur aide et qui ont contribué à l'élaboration de ce modeste travail ainsi qu'à la réussite de ce stage pratique.

Je tiens à remercier dans un premier temps, toute l'équipe pédagogique de la CNAN Nord (la compagnie nationale algérien de navigation) et les intervenants professionnels.

Je remercie énormément Mme BOUDIFA (l'encadrant de mon mémoire), Mme. AMEL et Mr TEKARI pour leur aide et conseil de m'avoir guidé tout au long du travail.

Je tien a remercié aussi tout le personnel de la compagnie CNAN Nord Que tous ceux qui m'ont aidé dans la réalisation de ce travail ici l'expression de ma gratitude.

Résumé

L'ouverture du marché Algérien a permis aux échanges commerciaux de gagner de l'essor notamment avec l'évolution du transport maritime, qui est très favorisé, car aucun autre mode de transport, ne peut supporter un trafic d'une intensité.

Le transport est un secteur d'activité occupant une place importante dans le développement économique d'un pays, le transport maritime qui consiste à déplacer les marchandises et les personnes, à faciliter les échanges à travers le monde à des avantages spécifiques et multiples par rapport à d'autres modes de transport, c'est ce qui a favorisé son expansion dans l'économie mondiale.

Au terme de cette étude, nous pouvons dire que le trafic maritime évolue à une vitesse considérable. Les échanges par la mer sont entrain de croître d'année en année, ce qui a entraîné un fort développement des compagnies maritimes qui influencent la présence massive d'auxiliaires de transport dans les ports. Le transport maritime est réalisé soit par des propriétaires de navire, soit par des non propriétaires qui exploitent commercialement des navires loués auprès de tiers, cette forme d'exploitation des navires s'appelle « Affrètement ».

Le code maritime Algérien définit dans l'article 649 que les activités d'affrètement de navire peuvent exercées par toute personne physique ou morale ayant la qualité d'armateur soit propriétaire de navire soit en disposer par le biais d'affrètement, cette définition applicable que sur le territoire national.

Cet article du CMA constitue un obstacle absolu au développement de la pratique des affrètements par les nationaux.

Mots clés :

Les échanges commerciaux internationaux, Transport maritime, compagnie maritime, affrètement maritime, code maritime algérien CMA

الملخص:

سمح افتتاح السوق الجزائرية للمبادلات التجارية بالإشراق، خاصة مع تطور النقل البحري، والذي يعتبر الأفضل، لأنه لا توجد غيره وسيلة نقل أخرى يمكنها تحمل مثل هذا الحجم من البضاعة

النقل هو قطاع نشاط يحتل مكانة هامة في التنمية الاقتصادية لبلد ما، النقل البحري الذي يتمثل في نقل البضائع والناس، لتيسير التجارة في جميع أنحاء العالم بمزايا محددة ومتعددة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وهذا ما عزز توسعه في الاقتصاد العالمي

في نهاية هذه الدراسة، يمكننا القول إن حركة المرور البحرية تتحرك بسرعة كبيرة. تنمو التجارة عن طريق البحر عامًا بعد عام، مما أدى إلى تطوير قوي لشركات الشحن التي تؤثر على الوجود الهائل لشركات النقل المساعدة في الموانئ

يتم الشحن إما من قبل مالكي السفن أو من قبل غير المالكين الذين يشغلون السفن المستأجرة تجاريًا من أطراف ثالثة، وهذا الشكل من تشغيل السفن يسمى "الاستئجار"

وينص القانون البحري الجزائري في المادة 649 على أنه يجوز لأي شخص طبيعي أو اعتباري يملك سفينة أو يتصرف فيها عن طريق الاستئجار أن يقوم بأنشطة استئجار السفن، وهذا التعريف لا ينطبق إلا على الإقليم الوطني. وتشكل هذه المادة من قانون السوق المالية عقبة مطلقة أمام تطوير ممارسة التأجير من جانب المواطنين

الكلمات المفتاحية:

التجارة الدولية، النقل البحري، الشركات البحرية، التأجير البحري، القانون البحري الجزائري CMA.

Abstract

The opening of the Algerian market has allowed trade to gain momentum, particularly with the development of maritime transport, which is highly favored, as no other mode of transport can support such intense traffic.

Transport is a sector of activity occupying an important place in the economic development of a country. Maritime transport, which consists of moving goods and people and facilitating exchanges throughout the world, has specific and multiple advantages over other modes of transport, which is what has favoured its expansion in the world economy.

At the end of this study, we can say that maritime traffic is evolving at a considerable speed. Trade by sea is growing year by year, which has led to a strong development of shipping companies that influence the massive presence of transport auxiliaries in the ports. Maritime transport is carried out either by ship owners or by non-owners who commercially operate ships leased from third parties, this form of ship operation is called "Chartering".

The Algerian maritime code defines in article 649 that ship chartering activities can be carried out by any natural or legal person with the status of shipowner, either as owner of a ship or by means of chartering, this definition being applicable only on national territory. This article of the MCA constitutes an absolute obstacle to the development of chartering by nationals.

Key words:

International trade, maritime transport, shipping company, maritime chartering, Algerian maritime code CMA.

Liste des tableaux :

TABLEAU 1:RECAPITUATIF DES PRINCIPAUX DETERMINANTS DES ECHANGES INTER	10
TABLEAU 2:LES NAVIRES	76
TABLEAU 3:REALISATION DES TONNAGES DE LA CNAN NORD.....	77
TABLEAU 4:CAPACITE DE TRANSPORT PAR TYPE DE NAVIRES	78
TABLEAU 5:TRAFIC SELON LA NATURE DES MARCHANDISES(2020).....	79
TABLEAU 6:EXPORTATIONS DES SERVICES PAR PRINCIPALES CATEGORIES.....	80
TABLEAU 7:COMMERCE TOTAL DANS LE SECTEUR DES SERVICES DE TRANSPORT.....	80
TABLEAU 8:PRESENTATION DES INTERVIEWES	91

Liste des figures :

FIGURE 1:LES INTERVENANTS DE LA CHAINE DU TRANSPORT MARITIME POUR LE TRANSPORT D'UNE MARCHANDISE D'UN POINT A A UN POINT D VIA LES PORTES B ET C	25
FIGURE 2:LES LINER TERMS	34
FIGURE 3:LES LIGNES REGULIERES DE LA CNAN NORD	67
FIGURE 4:LOGO DE LA COMPAGNIE MARITIME CNAN NORD	69
FIGURE 5:ORGANIGRAMME DE LA CNAN NORD	75
FIGURE 6: FLOTTE PAR TYPES DE NAVIRES	79
FIGURE 7:TRAFIC DE MARCHANDISE IMPORTEE PAR MODE DE CONDITIONNEMENT (2020)	80
FIGURE 9:LES PRINCIPALES DESTINATIONS D'EXPORTATIONS (MD/USD)	86
FIGURE 10:IMPORTATIONS ALGERIENNE 2020	87
FIGURE 11:LES PRINCIPALES ORIGINES IMPORTEES.....	87

Liste des abréviations :

B/L: Bill of Loading (le connaissement)

C.C.I : Chambre du Commerce International

C.F.R: Cost and Freight

C.I.F: Cost, Insurance and Freight

C.I.P: Carriage and Insuranced Paid

C.M.A : Code Maritime Algérien

C.N.A.N : **Compagnie** Nationale Algérienne de Navigation

C.N.U.C.E.D : La Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement

D.A.P: Delivered at Place

D.A.T: Delivered at Terminal

D.D.P: Delivered Dutypaid

D.W.T: Dead Weight

E.T.A: Estimated time of arrival

E.V.P : Equivalent Vingt Pied

E.X.W: Ex Works

F.A.S: Free Alongside Ship

F.C.A: Free Carrier

F.C.L: Full Container Load

F.O.B: Free on Bord

R.O/R. O: Roll on Roll Off

Glossaire maritime

AGENT : Société qui est mandatée par un armateur pour le représenter dans un pays étranger.

ARMATEUR : Propriétaire d'un navire qui l'arme pour son exploitation propre ou pour l'affréter.

ARRIMAGE : Opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire.

AVIS D'ARRIVÉE : Avis par lequel, un armateur ou son agent, informe le destinataire d'une marchandise, porteur du connaissement, que sa marchandise est arrivée et qu'il pourra en prendre livraison à partir de telle date, à tel endroit.

CABOTAGE MARITIME : transport maritime de courte distance (short sea shipping).

C'est l'acheminement des marchandises par mer entre des ports rapprochés.

CONSIGNATION : Action du consignataire. En agence portuaire, service qui s'occupe du navire pendant l'escale.

DÉPOTER : Décharger un conteneur de son contenu.

MANIFESTE CARGO : Document standardisé, reprenant par couple de ports l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire.

EMPOTAGE : Opération de chargement de la marchandise dans un conteneur.

ESCALE : Arrêt des navires dans les ports, prévu sur les horaires des navires.

FRANCHISE : En anglais, "free time", temps accordé aux clients pour prendre livraison des marchandises sans payer de frais de stationnement ou de surestaries de conteneur.

FRET : Montant total du prix du transport maritime.

MANIFESTE COMPTABLE : c'est un manifeste qui reprend, par couple de ports et par connaissement, la taxation des marchandises et indiquant si le fret est payé au départ ou à destination. La compilation des manifestes comptables permet d'avoir l'ensemble des recettes pour un port.

MANUTENTION : C'est les différentes opérations de chargement ou de déchargement des navires.

RESTITUTION : Action de restituer un conteneur à la société de location suivant les termes du contrat.

TERMINAL : Emplacement aménagé le long d'un quai et équipé de portiques à conteneurs pour effectuer la manutention des navires. Il y a aussi des terminaux ferroviaires et fluviaux.

TRANSBORDEMENT : Opération consistant à transborder la marchandise d'un navire sur un autre pour l'acheminer vers une destination finale, le trajet n'étant pas desservi en « direct ».

TRANSIT TIME : Temps mis par le navire entre le port de chargement et le port de déchargement.

TRANSPORT PAR LIGNE REGULIERE : Service régulier entre deux (02) zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement avec des navires d'un type identique, et des rotations identiques.

RUPTURE DE CHARGE : Opération de transbordement d'une marchandise ou d'un conteneur d'un moyen de transport sur un autre.

VRAC : Marchandise chargée sans emballage dans des conteneurs spécialisés, ou dans des Poches, dans des conteneurs Dry.

Sommaires :

INTRODUCTION GENERALE	2
CHAPITRE I : NOTION DE COMMERCE INTERNATIONAL ET LE CADRE CONCEPTUEL DE TRANSPORT MARITIME	7
SECTION 1 : LA CROISSANCE ET L'EVOLUTION DU COMMERCE INTERNATIONAL	7
SECTION II : DEFINITION ET NOTION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DES MARCHANDISES.....	14
SECTION 03 : LES TECHNIQUES DU TRANSPORT MARITIME.....	23
CHAPITRE II : L’AFFRETEMENT DE TRANSPORT MARITIME.....	36
SECTION 1 : LES CONTRATS DE TRANSPORT MARITIME.....	36
SECTION 2 : GENERALITE SUR L’AFFRETEMENT MARITIME	41
SECTION 3 : LE CHARTE –PARTIE	58
CHAPITRE III : L’OPERATION DE L’AFFRETEMENT AU SEIN DU L’ENTREPRISE CNAN NORD SPA	66
SECTION 1 : PRESENTATION DE LA CNAN NORD SPA	66
SECTION 2 : LA CONTRIBUTION DE LA CNAN DANS LE DEVELOPPEMENT DE L’AFFRETEMENT ALGERIEN	77
SECTION 3 : METHODOLOGIE DE L’ENQUETE ET ANALYSE DES RESULTATS.....	88
CONCLUSION GENERALE	96
BIBLIOGRAPHIE.....	99
ANNEXES.....	101

Introduction générale

Introduction générale

Aujourd'hui, avec la mondialisation des échanges, des accords de libre-échange sont conclus et le commerce au niveau international ne cessent de s'accroître. Cela signifie une intensification des relations des pays avec leurs différents partenaires économiques.

En effet, face à des marchés de plus en plus mouvants et exigeants, une demande de plus en plus sophistiquée, il devient nécessaire de réguler et de rationaliser la circulation physique des marchandises, depuis l'approvisionnement en matière première ou produits finis jusqu'à leur livraison chez le client.

A cette fin, des chaînes logistiques internationales se sont mises en place, dans lesquelles des chaînes de transport ont été insérées. De ce fait, le commerce international et le transport international, et plus précisément le transport par voie maritime sont intrinsèquement liés. Ainsi, selon la CNUCED (La Conférence des Nations Unies d'Economie et de Développement) ; 90% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondiale, sont acheminées par mer.

Tout d'abord le commerce international a été promu grâce à l'émergence des blocs économiques et à la suppression des tarifs à l'échelle mondiale, ce processus est appelé processus d'intégration ; mais aussi les systèmes de production sont de plus en plus flexibles favorisant l'échange de biens et de services et enfin pour terminer, les coûts de transport ont chuté considérablement, causés par l'innovation et l'efficacité des modes et des infrastructures de transport.

Le transport maritime est la voie majeure du transport de marchandises échangées entre les pays, avec une part de marché avoisinant 90% ; le reste des transactions est effectué par la voie terrestre (camions ou trains) et aérienne.

Actuellement la flotte marchande algérienne dispose de 26 navires répartis entre 15 vraquiers, 9 navires Multipurpose, un porte-conteneurs et un RO-RO comparé aux années 80 durant lesquelles l'Algérie figurait parmi les 50 premières mondiales.

L'armement national assurait ainsi une part de l'ordre de 35% des échanges extérieurs de l'Algérie contre seulement 2 % aujourd'hui, Dans le cas de l'affrètement, le

connaissance est émis parallèlement à l'existence de la charte-partie qui matérialise le contrat en question. Dans cette optique, le connaissance peut alors jouer deux rôles : celui d'un simple reçu par le capitaine de la quantité exacte des marchandises mises à bord ; celui d'un titre représentatif de la marchandise que l'affréteur entend remettre au véritable propriétaire.

Compte tenu de son importance dans le développement économique des nations, nous avons opté pour traiter un sujet qui concerne le transport maritime et ses techniques et l'affrètement maritime et sa relation avec l'économie nationale.

Notre travail de recherche, qui sera réalisée au niveau de la compagnie nationale algérien de navigation CNAN Nord Spa, Le choix de cette entreprise est surtout motivé par la nature de son activité, qui correspond à ma spécialité et à mon centre d'intérêt en termes de thème de recherche, aussi par l'importante position de **CNAN Nord** sur le marché national et international du transport maritime, ce rang qu'elle occupe et son expertise me permettent d'acquérir de l'expérience et élaborer un travail de recherche de qualité.

C'est dans cette perspective que je tente d'explorer le transport maritime à travers l'étude du thème : **“le rôle de l'affrètement maritime sur développement de l'économie national”**. Le choix de ce thème n'était pas le fruit du hasard, son originalité et son importance, ont été les principaux facteurs de ma motivation, au fait aussi qu'actuellement la demande du transport maritime est de plus en plus demandée, et que 95% des marchandises entrant dans le commerce extérieur de l'Algérie, empruntent la voie maritime.

L'objet de cette étude consiste à mettre en évidence l'importance et la nécessité de l'affrètement dans le transport maritime et aussi dans le commerce national et international.

Par conséquent, la problématique qui sera au cœur de notre travail de recherche se formule comme suit : **« quel est le rôle de la CNAN dans la promotion de l'affrètement maritime en Algérie ? »**

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

1. Quels sont les principaux intervenants, documents et contrats dans le transport maritime ?
2. Quels sont les différents rôles, fonctions, activités et obligations du L'affrètement ?
3. C'est quoi le document nécessaire à l'opération de l'affrètement sur le transport maritime et les facteurs impliqués dans le processus de l'affrètement maritime ?
4. Quelle est le rôle du l'affréteur et le fréteur dans la réussite l'opération de l'affrètement au niveau du transport maritime ?

En vue d'apporter des éléments de réponse à notre problématique principale, nous proposons les hypothèses suivantes :

- **Hypothèse 1** : L'armateur CNAN est l'un des principaux intervenants dans la chaîne du transport maritime.
- **Hypothèse 2** : Il existe différents types de contrats d'affrètement selon la manière dont est répartie l'exploitation du navire entre fréteur et affréteur.
- **Hypothèse 3** : Le contrat d'affrètement lie le fréteur et l'affréteur.

Pour répondre à notre principale problématique, confirmer ou infirmer nos hypothèses, nous avons adopté une méthodologie qui est basée sur une conception systémique de l'entreprise et d'ordre qualitatif. En premier lieu, nous avons effectué une recherche bibliographique via différents ouvrages et documents, dans le but de construire une partie dédiée aux concepts théoriques nécessaires à la compréhension du sujet. En effet, le recueil et le traitement des données font largement appel à un entretien que nous avons traité et analysé.

Pour accomplir cette recherche, on a structuré le travail en Trois (03) chapitres :

- **Le premier chapitre** sera consacré pour introduire le commerce international, ensuite nous avons présenté quelques notions sur le transport maritime des marchandises et les techniques déployées dans ce domaine.
- **Le deuxième chapitre** présentera l'affrètement maritime d'une manière générale : définition, rôles, obligations et droits du consignataire et le contrat nécessaire de l'affrètement (charte-partie).

➤ **Le dernier chapitre** contient trois sanctions : En premier lieu nous avons fait une brève présentation de l'organisme d'accueil CNAN Nord ainsi que ses différentes fonctions.

En second lieu, nous nous sommes contentés d'expliquer le processus d'une opération de l'affrètement maritime en Algérie.

Ensuite, en troisième et dernière section, on a présenté brièvement notre démarche méthodologique de l'étude qualitative que nous avons réalisée avec un responsable à travers un entretien en face à face, puis la discussion et l'analyse des résultats obtenus de l'enquête par entretien.

Enfin, nous mettrons la lumière sur les principaux résultats obtenus ainsi que les conclusions tirées.



**Chapitre I : Notion de Commerce
International et le Cadre conceptuel
de Transport Maritime**

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime

Dans l'économie d'aujourd'hui, aucun pays n'est autosuffisant. Les pays participent à des degrés divers au processus d'échange pour se fournir en biens et services déficitaires, mais aussi pour améliorer la production dans certains secteurs de l'économie. La mondialisation des échanges s'accompagne de la mondialisation de la production. Il y a aussi une logique du commerce international, qui s'explique par la structure économique et industrielle des pays concernés, ainsi que par d'autres facteurs comme la distance, qui jouent généralement un rôle fondamental à ce niveau.

Les flux d'échanges doivent être supportés par des réseaux de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination.

Le transport maritime est incontestablement le moteur de la croissance commerciale à 80%, qui prend à l'heure actuelle une telle ampleur qu'on parle de mondialisation, omettant souvent de préciser que la maritimisation est un serviteur de commerce international qui facilite et contribue à l'intensification des échanges.

A cet effet dans ce chapitre qui est structuré trois sections, nous allons opter pour l'étude la relation de transport maritime sur le commerce international. La première section sera consacrée au commerce international et son évolution, la deuxième traitera le transport maritime, et enfin le dernier perlera sur les incoterms maritimes et les techniques du transport maritime.

Section 1 : la croissance et l'évolution du commerce international

Dans cette section relative au commerce international, nous présenterons l'historique, déterminante et libération de commerce internationale

1. Historique de l'échange international :

L'histoire du commerce international est marquée par l'alternance de phases d'expansions et de contractions¹.

1.1. L'échange avant 18ième siècle :

L'antiquité et le moyen âge présentent des périodes de prospérité commerciales remarquable comme à Athènes au 5eme siècle avant J-C, sous l'empire Romaine aux 2

¹ IFRI ; institut français des relations internationales

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime 8

IIème siècles après J-C, ou dans les grandes cités de l'Italie du Nord à partir du 13ième siècle. Ces dernières donnèrent naissance aux premiers échanges commerciaux modernes fondés sur l'assurance, la comptabilité en partie double et les lettres de changes pour des paiements transférés à longue distance.

Jusqu'au 16ème siècle, le monde est demeuré relativement cloisonné en divers espaces culturels. Des relations de longues distances ont pu s'établir entre ces mondes à travers des voies maritimes transocéaniques, mais les échanges d'hommes, de biens ou d'idées étaient trop faibles et exceptionnels pour rendre ces mondes véritablement interdépendants et intégrés.

Au siècle des grandes découvertes se sont développés des courants commerciaux intenses, le volume du commerce a été multiplié par deux ou trois au cours du 16ième siècle.

1.2. L'échange après 18ième siècle :

Au cours de 18ème siècle, la révolution agricole et la révolution industrielle qui s'ensuivit en grande Bretagne *génèreront* pour la première fois dans l'histoire une « croissance économique moderne ».

Au moins depuis cette période, la croissance du commerce international a toujours été plus forte que la croissance économique globale à l'exception de la période entre deux guerres (1913-1950). Entre 1720 et 1913, la croissance du commerce international représentait une fois et demie celle du PIB.

Le 19ème siècle constituait la charnière de l'histoire économique et sociale mondiale car il marque la transition entre le monde traditionnel du 18ième siècle et le monde industrialisé que sera le 20ème siècle. Entre le début du 18ième siècle et la fin du 19ième siècle, le niveau de vie des pays touchés par la révolution industrielle s'est trouvé multiplié par plus de 15, le volume des échanges internationaux par plus de 100 et celui de la production mondiale de biens industriels par plus de 200.

L'accélération décisive des échanges internationaux débute à partir de 1850 et coïncide avec l'avènement de la production de masse en Angleterre et en France. Le volume du commerce mondial a été multiplié par 25 au cours du siècle, soit au rythme

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime 9

de 3,3% par an. La croissance des exportations mondiales a été deux fois plus rapide que la production globale, et, virtuellement dans tous les pays de 1870 à 1913.

Le rapport exportations-hors service-sur PIB mondial est passé de 1% en 1820 à 4,6% en 1870 et 7,9% en 1913. A la veille de la première guerre mondiale, la part des échanges internationaux dans la production a atteint un sommet historique qui ne sera retrouvé qu'après les années 1970(10,5% en 1973).

L'expansion commerciale des deux derniers siècles n'est donc en rien comparable à celle des autres périodes historiques dans la mesure où elle est la conséquence de l'avènement d'une société industrielle dominée par le machinisme, par opposition aux anciennes sociétés de la terre et de l'outil.

A partir de la révolution industrielle, et grâce à sa maîtrise des mers et sa suprématie militaire, l'Europe a occupé une place hégémonique dans l'économie et les échanges mondiaux jusqu'à la première guerre mondiale.

Au cours du XXème siècle, les Etats unis et dans une moindre mesure le Japon, ont rattrapé puis dépassé l'Europe.

Le commerce international s'organise suivant une division internationale relativement hiérarchisée avec des pôles de développement qui concentrent capital et innovation. Le progrès technique dans les transports et les communications est un facteur déterminant des échanges.

2. Les déterminants du commerce international :

Le commerce est déterminé au niveau macroéconomique par les caractéristiques des pays (dotation de facteurs, taille du marché, effet gravitationnels) ainsi que des déterminants microéconomiques (poids de l'histoire, innovation, cycle de vie de produit, différenciation des produits).

On vous présente un tableau récapitulatif des principaux déterminants du commerce international. Plusieurs leçons peuvent être retenues pour notre étude théorique.

Les nations commercent les unes avec les autres pour tirer bénéfice de leurs différences et de leurs complémentarités. L'échange international est avant tout une demande de déférence car là où tout se révèle identique, il est inutile de rien échanger.

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime 10

Trois facteurs déterminent ces différences : la technologie, le stock de capital et la force de travail.

L'ouverture à l'échange se traduit par un processus de spécialisation et par conséquence de différenciation au sein des économies. Cette tendance concerne non seulement les différences entre nations mais aussi entre régions.

Le commerce international est aussi soumis à des phénomènes d'hystérésis. Les spécialisations et les avantages comparatifs évoluent très lentement à travers le temps. La spécialisation² est un héritage, la consolidation d'une situation plus au moins ancienne, lentement, historiquement dessinée. Il y a une part d'arbitraire et d'accidentel dans la spécialisation des nations. Des accidents de l'histoire peuvent expliquer les flux d'échange.

Tableau 1 : récapitulatif des principaux déterminants des échanges internationaux

DETERMINANTS	AUTRES
Le déterminant macroéconomique Différences technologiques Différences factorielles Taille des marches	Ricardo (1817) Hicksher (1919), Ohlin (1933) Samuelson (1949) Smith (1776), Linder (1961)
Gravitation (taille des pays et distance)	Tinbergen (1962)
Les déterminants microéconomiques Poids de l'histoire Effets permanents des chocs Conditions initiales de production Patrimoine technologique Effet d'agglomération Innovation Cycle de vie de produit Différenciation des produits Qualité Variété Indépendance stratégique	Krugman (1987) Krugman et Obstfeld (1992) Grossman et Helpman (1991) Krugman (1991) Schumpeter (1934), Posner (1961), Vernon (1966) Lancaster (1966), Fallick (1987) Chambelin (1933), Dixit, Shilglitz, Krugman (1979) Brander et Krugman (1983)

Source : Institut français des relations internationales (IFRI).

² Pierre Bizolon ; « l'organisation économique du monde », Ed Casteilla, 1996

Les spécialisations sont aussi le résultat d'avantages comparatif « construits ». Les spécialisations construites peuvent être la conséquence de politiques diverses : la politique industrielle, la politique monétaire ou la politique commerciale. L'Etat peut également agir favorablement en subventionnant les facteurs de la croissance (éducation, recherche et développement, infrastructure) ou en protégeant de manière ciblée et temporaire certaines industries³.

Lorsque les pays concernés ont des économies similaires et des structures de demande similaires, les échanges internationaux seront plus intenses. Ainsi, la convergence économique des pays joue un rôle crucial dans la vigueur du commerce mondial.

Le libre-échange dans son ensemble est plus avantageux économiquement que la protection. Cependant, depuis l'émergence de nouvelles théories du commerce international, le libre-échange n'est plus considéré comme la meilleure solution réaliste, mais comme une solution raisonnable.

3. Nouvelles régionalisations des échanges⁴ :

La régionalisation du commerce mondial fut, jadis, particulièrement nette dans les relations commerciales entre pays colonisateurs et colonies. D'autres régionalisations paraissent se dessiner, qui dénotent une nouvelle logique des échanges.

La régionalisation se mesure par l'intensité relative des échanges entre les pays d'une même région par rapport à leurs échanges avec le reste du monde. La régionalisation du commerce mondial change.

Des régionalisations des échanges se développent, certaines inattendues, sinon explicables. De 1928 à 1995, il semble que les flux d'exportation intra-région, occupent une place croissante dans le commerce extérieure des régions géographiques

³ Bernard Guillouchon ; « Economie Internationale », Ed Dunod, Paris 1990.

⁴ P. Bauchet, « les transports mondiaux, instrument de domination », Ed Economica. 1998. p 49

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime 12

(tableaux 2), sauf en Afrique et dans l'Europe de l'est où les guerres et les mutations politiques, la « transition » ont entraîné des ruptures de tendance.

Certes, des incertitudes sur la connaissance des échanges intra-régionaux empêchent de tirer conclusion définitive des statistiques, c'est d'abord l'impact des effets des mouvements de taux de change. La baisse de dollar par rapport à l'ECU dans les années 80 a augmenté l'importance relative en valeur du commerce intra-régional en Europe et dans les régions opérant des échanges extra-régionaux de produits comme le pétrole évalué en dollars.

Sous ces réserves, selon l'OMC, l'Asie réalise aujourd'hui, en intra-régional 50,9% de son commerce extérieur qui augmente de 9% l'an. Se développe ainsi une zone pacifique dans laquelle se multiplient des échanges Transpacifiques entre le Japon, qui multiplie ses investissements dans le sud de pacifique, l'Australie la Nouvelle-Zélande, l'Indonésie, les Philippines, la Chine et Amérique du sud, échanges Transpacifiques, qui deviennent plus importants que les échanges transatlantiques.

En Amérique du Nord, États-Unis plus Canada, la part des échanges intra-régionaux atteint 36% de ses échanges totaux en 1995. Le plus grand marché du monde importe de plus en plus de matières premières et de produits manufacturés d'Asie au détriment de l'Europe.

L'Amérique latine a maintenu à peu près ses relations internes, 20% du total de son commerce extérieur, malgré l'augmentation sensible de ses importations en provenance des pays pétroliers. La place que l'Europe perd dans les importations de l'Amérique latine est prise par les PVD.

En Afrique, les échanges intracontinentaux augmentent mais restent faibles, 10% du total des échanges totaux en raison de l'absence de coopération régionale.

4. La libéralisation du commerce international :

L'idée maîtresse de toutes ces négociations au GATT⁵ était de libéraliser. En négociant la réduction des tarifs douaniers qui aboutirent à une série d'accords, les parties contractantes d'hier, membre aujourd'hui de l'Organisation mondiale du

⁵ PANTZ Dominique : institutions et politiques commerciales, du GATT à l'OMC, 1998, Ed Economica.

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime 13

commerce, marquait le passage dans le cadre du commerce international, du bilatéralisme au multilatéralisme reposant sur le principe de non-discrimination, ouvrant l'ère nouvelle à la libéralisation, soit elle est progressive. La libéralisation mondiale du commerce, s'est faite au travers de 7 rounds de négociations commerciales multilatérales sous la responsabilité du GATT.

L'Uruguay round a tenu ses promesses en ce qui concerne la libéralisation des échanges des marchandises et des services. Néanmoins, dans beaucoup de domaines tel que le transport maritime, les négociations ont contenu même après la signature de l'accord de Marrakech, la libéralisation d'accords sur les services se vent progressive. Toutefois, les réunions périodiques sont nécessaires afin d'améliorer les engagements. A PUNTE DEL ESTE, les ministres du commerce⁶ des parties contractantes avaient adopté une déclaration de travail comportant deux parties à savoir :

Le commerce des marchandises et la libéralisation du commerce des services. La première partie visait la libéralisation du commerce international, et la nouveauté est venue encore des EUA. Qui propose d'inclure les échanges agricoles dans les négociations. D'autre part il était question de renforcer le rôle du GATT afin que des échanges commerciaux multilatéraux convenus aient force exécutoire.

La deuxième partie de la déclaration visait bien entendu la libéralisation du commerce de services qui, pour la première fois, allait être débattre dans ce round la libéralisation du commerce de services qui, pour la première fois, allait être débattre dans ce round.

⁶ [Les difficultés des parties contractantes à l'accord... | Etudier](#) (consulté le 08/006/2022 à 10h28)

SECTION II : définition et notion du transport maritime international des marchandises

Le transport maritime est la valeur de la mondialisation. Il devient incontournable et de plus en plus important dans l'échange internationaux, environ 99% volume mondiale de marchandises échangée dans le monde est acheminé par la mer.

Dans cette section nous abordons une présentation de transport maritime, l'origine, définition, cadre législatif, ainsi les conventions maritimes internationale.

1. L'origine du transport maritime de marchandises⁷:

Certains peuples anciens ont souscrit au commerce très tôt, mais beaucoup Cargaison volée dans un port très peu sûr, même voyage La mer est longue car la vitesse de navigation dépend en grande partie de la force du vent et même les routes maritimes ne sont pas optimisées.

Création du courrier maritime, le premier courrier en 1818 Les États-Unis et le Royaume-Uni ont grandement contribué au développement technologique.

En 1869, le canal de Suez s'est ouvert en Égypte pour raccourcir les voyages la ligne séparant l'Europe et l'Asie. En effet, les navires traversent directement la mer rouge vers la Méditerranée, pas autour de l'Afrique. 1904 marque l'ouverture du canal de Panama, reliant les océans Atlantique et Pacifique tout en empêchant les navires de contourner l'Amérique du Sud.

Après la Première Guerre mondiale, le développement de la technologie de propulsion turboélectrique a permis de construire de grands navires capables de se déplacer rapidement dans l'eau. A partir des années 1950, les navires et les engins de manutention sont spécialisés.

A la fin des années 1950, l'opérateur américain Malcolm McLean a donné naissance à la « conteneurisation ». Mac Lean, basé à Honolulu, a été le pionnier d'un nouveau système de transport de marchandises : l'expédition par "conteneurs".

⁷OUAHLIMA (Bahaa Eddine) : « analyse de la chaine logistique des opérations d'escales de transport maritime », mémoire de fin d'étude en science commerciale, école des hautes études commerciales de kolea, 2020 , p4

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime 15

Cette nouvelle disposition a conduit à la conception de navires spécialisés : les « Container Ships ». C'est le début de l'utilisation successive par le conteneur de différents modes de transport.

2. Définition du transport maritime :

La croissance des échanges commerciaux dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires. Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises pour l'essentiel par voie maritime. Ces marchandises sont acheminées d'un port à un autre, ce qui implique la participation de nombreux auxiliaires

Ce mode de transport est le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises en vrac et produits lourds et volumineux⁸.

Il couvre les matières premières essentielles, telles que le pétrole et les produits pétroliers, le charbon, les minerais de fer, les céréales, les phosphates, etc., ainsi que la marchandise diverse, soit, les produits préalablement conditionnés qui se présentent sous forme de cartons, caisses, palettes et fûts⁹.

Le transport maritime est un transport à risque. L'organisation maritime internationale l'O.M. I est une institution spécialisée des Nations Unies chargée des questions maritimes est à la mission d'élaboration de nombreux textes en matière de sécurité. Selon la CNUCED1 (Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement), 80% des échanges se font par voie maritime¹⁰

3. Le cadre réglementaire du transport maritime :

Une convention maritime est un accord conclu entre États pour régir le transport international de marchandises. La législation du transport maritime se traduit par les différentes conventions internationales.

⁸ BELOTTI (Jean) et alii : « Transport international de marchandises », édition MAGNARD-VUIBERT, 2012,p244

⁹ <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/538f1f5754f6a.pdf>(consulté le 12/05/2022 à 15h55)

¹⁰ www.unctd.org TRANSPORT MARITIME, mémoire Master Professionnel Droit Maritime et des Transports, Septembre 2006, p4. ad.org, consulté le 02/04/2020, à 21 :16

On distingue pour les transports maritimes internationaux : la convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par les protocoles du 23 février 1968 (règles de Visby) et du 21 décembre 1979 et les règles de Hambourg du 1er novembre 1992. Ces textes ont été remis à jour par la convention de Rotterdam de décembre 2008¹¹:

3.1. La convention de Bruxelles du 1924

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signé à Bruxelles le 25 août 1924 appelée parfois « règle de la Haye » entrée en vigueur le 2 juin 1931. Cette convention s'applique à tous les connaissements émis dans un état contractant et elle ne tient pas compte de la nationalité du navire ni de la nationalité des parties.

3.1.1. Le principe de responsabilité

La convention de Bruxelles impose seulement au transporteur maritime une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire-transporteur.

Le transporteur maritime est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération.

3.1.2. Les cas d'exonération de responsabilités

Ces cas d'exonération vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandise transportée. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonération.

Bien qu'il soit responsable en apparence, le transporteur maritime peut s'exonérer dans certains cas, pour peu qu'il prouve sa bonne diligence, concernant les dommages aux marchandises, notamment lors de la survenue des événements suivants :

- ✓ L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur) ;
- ✓ Les périls, dangers ou accident de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- ✓ Les « actes de Dieu » (cas de force majeure) (une simple tempête ne suffit pas) ;
- ✓ Les faits de guerre ;
- ✓ Les grèves ou arrêts de travail ;
- ✓ Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de bien ou mer ;

¹¹ MARCQ.J.P, Risque et assurances transports et logistique, 2^e édition, L'ARGUS de l'assurance, France, 2011, P 99-101

- ✓ Le vice caché échappant à une vigilance raisonnable ;
- ✓ Le fret ;
- ✓ L'insuffisance d'emballage ;
- ✓ L'insuffisance ou imperfection de marques.

3.2 La convention de Bruxelles du 1968 :

Cette convention a été amendée par le protocole du 23 février 1968 pour l'unification de certaine règle en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (règles de Visby), entrée en vigueur 23 juin 1977. Le champ d'application de cette convention s'applique sur :

- ✓ Transport maritime de sous palan à palan ;
- ✓ Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant ;
- ✓ Port de Chargement situé dans un état adhérent ;
- ✓ Clause attribuant la compétence à la convention (clause Paramount) ;
- ✓ Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art.1-c).

3.3 Les règles Hambourg :

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en voie de développement, notamment Le Chili, lesquels trouvaient le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. Sous l'influence de l'évolution des échanges économiques internationaux, les juristes ont adapté le régime de responsabilité du transporteur maritime en rédigeant les règles de Hambourg qui est entré en vigueur le 1er novembre 1992 avec la 20ème signature nécessaire à leur mise en application. L'Algérie n'a pas ratifié la règle de Hambourg, bien qu'elle soit un pays importateur.

3.3.1. Les champs d'application :

Les champs d'application de cette convention s'appliquent sur :

- ✓ Transport maritime de la réception au port de chargement à la livraison au port de déchargement (Port to port) ;
- ✓ Connaissance émis dans un état contractant ;
- ✓ Port à option de déchargement situé dans un état contractant si déchargement effectif dans ce port ;
- ✓ Application à tout type de document de transport ;

- ✓ Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée.

3.3.2. Le fondement de la responsabilité :

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise et du retard à la livraison à moins qu'il ait pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement prendre pour éviter l'événement.

Du fait qu'aucun cas d'exonération de responsabilité n'ait été retenu, le fait nautique n'est plus un cas d'exonération. Deux exceptions sont néanmoins prévues :

- ✓ L'incendie ou la victime doit prouver la faute ou la négligence
- ✓ L'avarie commune, qui permet au destinataire de refuser sa contribution si une faute du transporteur est établie ou si celui-ci peut s'exonérer, selon le cas.

3.4. Les règles de Rotterdam :

Signées le 23 septembre 2009, elles visent les contrats relatifs au transport de marchandises entièrement ou partiellement maritime. Cette convention rééquilibre les rapports entre chargeur et transporteur et modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des documents électroniques. Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les pré-opérations et post-opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à containers, et les zones portuaires. Le champ d'application de cette convention s'applique sur :

- ✓ Transport maritime et Transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal ;
- ✓ Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement
- ✓ Situé dans un État contractant ;
- ✓ Application à tous types de documents de transport, y compris les documents électroniques de transport ;
- ✓ Application aux marchandises en pontée ;

4. Les différents types du transport maritime :

4.1. Navigation de lignes régulières :

La navigation de lignes régulières englobe les services de desserte maritime régulière organisée selon des itinéraires fixes et un nombre de ports identifiés étant desservis à

fréquence déterminée. Un transporteur met en place un service, en prend le risque et en supporte les frais. En contrepartie, l'utilisateur de la ligne lui donne une rémunération basée sur un taux de fret négocié au préalable. Selon les termes du contrat de transport, le transporteur perçoit une "contribution" couvrant tout ou partie des frais de manutention.¹²

Il existe 3 types de lignes régulières¹³ :

- Les lignes directes : mettent en rapport deux (02) zones économiques distinctes ;
- Les lignes pendulaires : mettent en relation trois (03) zones économiques situées dans trois (03) continents différents ;
- Les lignes « tour du monde » : elles assurent une rotation autour du globe en desservant toujours les mêmes ports dans le même ordre.

Les services conteneurisés sont des lignes régulières, dominées par les relations transocéaniques Est–Ouest entre les pays fortement industrialisés, et qui suivent généralement des itinéraires et un calendrier fixé à l'avance. Ces lignes sont détenues par les grands armements mondiaux.

4.2. Navigation à la demande (Tramping) :

Les navires affrétés à la demande, ou TRAMPS, dits encore navires de service général, ne sont pas affectés à des lignes régulières et n'assurent pas de desserte déterminée. D'ordinaire, les TRAMPS transportent des chargements d'une seule et unique marchandise pour un seul affréteur. Ce mode de transport concerne principalement les produits en vrac. Les quatre (04) grandes catégories de marchandises qui dominent le marché du tramping sont : le pétrole, les minerais de fer, le charbon et les céréales.

Les navires affrétés à la demande sont classés d'après leur utilisation, de façon caractéristique. Le TRAMP opère aux termes d'une charte-partie (contrat d'affrètement régissant l'utilisation du navire). Celle-ci est de trois types¹⁴:

¹²Guide méthodologique, Transport de marchandises : Caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport, Paris, Septembre 2014, P.188

¹³VENTURELLI (Nadine) et alii : « Transport logistique », édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011, P.98.

¹⁴ <http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/tcvoy.pdf> (consulté le 08/06/2022 à 10h58)

- L'affrètement des voyages : concerne le transport d'une cargaison spécifiée pour un seul trajet entre deux (02) ports donnés ;
- L'affrètement à temps : correspond à la location du navire et de son équipage pendant une période déterminée ;
- L'affrètement coque nue : correspond à la location d'un navire à un affréteur disposant de moyens opérationnels lui permettant de prendre en charge toute la gestion du navire.

Les prix de fret fluctuent en fonction de l'offre et de la demande : lorsqu'il y a moins de frets que de disponibilités en navires, les taux sont à la baisse. Les taux d'affrètement reflètent également d'autres événements et circonstances, comme les mauvaises récoltes ou les crises politiques.

5. Les moyens du transport maritime :

Ces techniques ont beaucoup évolué depuis les années 1960, à la recherche d'une productivité de plus en plus grande, et des progrès considérables ont été accomplis dans ce domaine. Si c'est d'abord la taille des navires qui a été privilégiée, il semble aujourd'hui que la souplesse d'utilisation soit l'élément recherché en priorité.

5.1. Les types de navires :

Il existe plusieurs types de navires :

5.1.1. Les navires spécialisés : Ils sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises. On distingue :

5.1.1.1. Les vraquiers (bulkiers) :

Ces navires sont destinés à transporter d'importantes quantités de marchandises solides en vrac (céréaliers, minéraliers...etc.).

5.1.1.2. Les navires citernes :

Ils sont destinés spécifiquement au transport de vracs liquides. Certains sont spécialisés pour le transport de gaz naturel liquéfié, d'autres pour le transport du pétrole, ou bien pour les produits chimiques liquides.

5.1.1.3. Les navires frigorifiques (reefers) :

Il s'agit de navires adaptés aux transports sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables telles que : les bananes, la viande et les poissons...etc.

5.1.2. Les navires non-spécialisés :

Ils sont à même de transporter toutes sortes de marchandises diverses (général cargo), emballées et conditionnées (en sacs, cartons, caisses, fûts, mais aussi cadres, conteneurs, etc.). Ces navires sont classés en fonction de leur mode de manutention principal.

5.1.2.1. Les cargos conventionnels :

Ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ils sont destinés au transport de marchandises diverses et sont employés sur les lignes régulières et en tramping.

5.1.2.2. Les navires porte-conteneurs :

Ce sont des navires spécialisés dans le transport de conteneurs. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs qu'ils peuvent arrimer.

Ces navires ne disposent pas d'engins de manutention et sont déchargés par les portiques à conteneurs du port. Ils ne peuvent donc pas accepter de charges non conteneurisables (masses indivisibles, trop lourdes, ou colis trop longs, trop hauts, etc.).

Toutefois, d'autres disposent de leurs propres moyens de manutention (navires dits mâtés), ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans des ports non pourvus de portiques.

Les porte-conteneurs géants (mother vessels) qui chargent 6 000 EVP et plus aujourd'hui, sont particulièrement non adaptés au trafic de ligne mais aux services tour-du-monde. Un tour du monde équatorial comprend 7 à 10 escales qui servent de ports de transbordement (hubs) vers des lignes de desserte régionale sur lesquelles circulent des navires plus petits (feeders) de 1 000 à 3 000 EVP.

5.1.2.3. Les navires rouliers :

Appelés aussi « **Ro-Ro** » pour leur méthode de chargement « Roll-On, Roll-Off » (rouler dedans, rouler dehors), ce sont des navires équipés de pont levés permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions.

Cette technique présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tous les types de marchandises. L'intérêt essentiel de la technique réside dans l'indépendance presque totale du navire par rapport aux équipements portuaires.

En revanche, les opérations de chargement et déchargement sont longues, ce qui rend la technique relativement coûteuse.

5.1.2.4. Les navires mixtes Ro-Ro + conteneur :

C'est la formule la plus utilisée sur les navires récents. Elle combine l'intérêt du conteneur et de la manutention par portiques, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés.

5.2. Les équipements portuaires :

Le chargement et le déchargement des grands navires requièrent des équipements portuaires spécifiques.

Ces équipements (bassins, portiques, matériels) permettent une productivité très élevée mais représentent un investissement considérable. Si les grandes lignes maritimes sont maintenant équipées pour le trafic des conteneurs de 40 pieds et des grands porte-conteneurs, ce n'est pas encore le cas dans un grand nombre de pays du Sud.

La rentabilisation de tels équipements (navires et installations portuaires) exige une concentration du trafic sur un nombre limité de ports d'une même façade maritime, des feeders, desservant ensuite les ports secondaires à partir de ces ports principaux.

Cette concentration va continuer de s'exercer à l'avenir au profit des ports les plus importants, et des détournements de trafic de plus en plus amples sont à prévoir, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Section 03 : les techniques du transport maritime

Pour assurer le bon déroulement de la procédure de transport et des opérations commerciales, soit à l'importation ou à l'exportation, et pour que les marchandises échangées arrivent en bon état, il faut faire appel à des divers intervenants, dans le but de faciliter le trafic maritime et éviter les pertes de temps.

Ces intervenants ont des fonctions très variées et liées, ils travaillent en collaboration à l'aide des documents et des contrats, qui définissent le rôle et la responsabilité de chacun d'entre eux (qui est qui ? et qui a fait quoi ?).

Afin de bien expliquer cette procédure, nous allons présenter les incoterms ainsi les principaux intervenants et les différents contrats et documents du transport maritime et à la fin le LINER TERMS.

1. Les incoterms maritimes :

Incoterms : International Commercial TERMS, il s'agit des conditions de vente liées à l'acheminement de la marchandise. Les Incoterms sont régis par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) et sont révisés environ tous les dix ans.

Les Incoterms sont des règles internationales, qui sont utilisés dans le commerce. Ils définissent les obligations de chaque partie (vendeur, acheteur), dans la transaction commerciale : livraison, assurance, transport, risques, documents obligatoires.

Les Incoterms définissent précisément qui est en charge de quoi. Les Incoterms définissent :

- Le point de transfert des frais : répartition des frais de transport, assurance et douane entre le vendeur et l'acheteur ;
- Le point de transfert des risques : le lieu à partir duquel l'acheteur est responsable des risques encourus par la marchandise durant le transport ;
- Les documents dus par le vendeur à l'acheteur.

Les Incoterms maritimes sont utilisés exclusivement pour le transport, par mer ou par voies navigables intérieures, du fret conventionnel. Leurs intitulés sont les suivants :

➤ **FAS (Free Alongside Ship):**

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise.

Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

➤ **FOB (Free On Board):**

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont à bord du navire. A partir de ce moment, l'acheteur doit supporter tous les frais.

➤ **CFR (Cost and Freight):**

Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

➤ **CIF (Cost Insurance and Freight):**

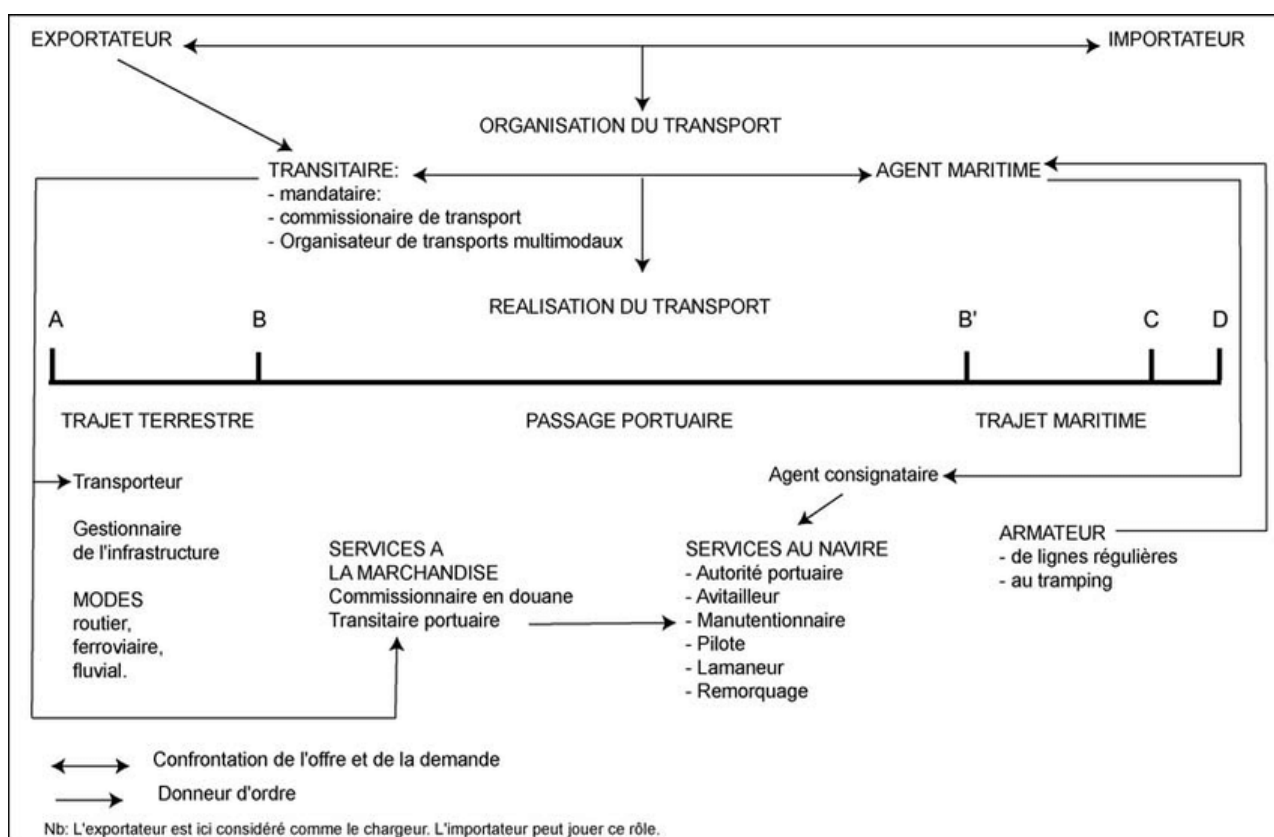
Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

La marchandise voyage, sur le transport maritime, aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

2. Les agents intervenants dans la chaîne du transport maritime¹⁵ :

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs ou réceptionnaires (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires, ont des fonctions très variées et liées. Reprenons les pour clarification :

Figure 1: Les intervenants de la chaîne du transport maritime pour le transport d'une marchandise d'un point A à un point D via les portes B et C



source : https://www.researchgate.net/figure/Les-intervenants-de-la-chaîne-du-transport-maritime-pour-le-transport-dune-marchandise_fig3_23805157

2.1. Transporteur :

Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu vers un autre durant un temps précis et en bon état, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire, (affréteur) du navire, On ne trouve pas de définition propre du

¹⁵Cours Mr.KOUDIL: " Transport Maritime"

« Transporteur maritime » dans le code maritime Algérien (CMA). L'Algérie étant cependant signataire de la convention de Bruxelles de 1924, on en vient à considérer que le *« Transporteur comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur »*

2.2. Armateur :

Le code maritime en donne une définition dans deux articles différents :

- Article 384 : « **'Armateur' signifie toute personne physique ou morale qui exploite un navire et engage dans ce but des gens de mer. »**

- Article 572 : « **Est considérée comme armateur, toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titre lui attribuant l'usage du navire. »**¹⁶

A travers ces définitions, nous comprenons ce qui suit : est armateur toute personne physique ou morale qui exploite un navire soit en tant que propriétaire soit en tant qu'affréteur, qui en assure soit la gestion commerciale seulement soit la gestion nautique et commerciale pour un temps selon les termes de la charte-partie (contrat d'affrètement).

De ce fait, nous avons donc plusieurs catégories d'armateurs :

- L'armateur, société d'armement / Management
- L'armateur propriétaire : tout armateur possédant un ou plusieurs navires
- L'armateur disposant : affréteur à temps.
- L'armateur propriétaire de navires ;
- L'armateur disposant, par le biais de l'affrètement de navires.

Ainsi, pour avoir la qualité d'armateur, au sens du code maritime, il faut être soit propriétaire de navires, soit en disposer par le biais de l'affrètement. Cette approche du CMA introduit une certaine ambiguïté, en fait être propriétaire d'un navire n'implique pas le fait d'être son armateur.

¹⁶ Article n°572, CMA

Avant d'aller plus loin, il est nécessaire de rappeler que ces dispositions juridiques du code maritime algérien ne sont applicables que sur le territoire national sur le pavillon national.

2.3. Agent consignataire :

Le consignataire joue un rôle prépondérant vis-à-vis de l'armateur. Ce dernier fait appel au consignataire pour la prise en charge du navire au port d'escale sur lequel où il n'est pas représenté par une succursale ou une agence. Il est mandataire de l'armateur pour effectuer des opérations pour le navire et pour le compte du navire et la cargaison à la place du capitaine ; son rôle consiste à :

- préparer l'escale du navire selon l'état (expected ou estimated time of arrival), date prévue d'arriver du navire au port ;
- il assiste le commandant pour l'avitaillement en vivres et en soute et répondre aux besoins de l'équipage ;
- aviser les réceptionnaires de la date d'arrivée des marchandises ;
- introduire le manifeste en douane ;
- encaisser les frais éventuels.

Dans certains cas il est amené à rechercher du fret pour les navires des compagnies qu'il représente et sa fonction rejoint alors celle des courtiers maritimes d'affrètement.

En effet, en transport maritime, nous distinguons deux types de consignataire :

- Consignation du navire
- Consignation de la cargaison.

Entre ces deux auxiliaires, il existe une nuance au niveau de leur activité. Le consignataire

de la cargaison représente le destinataire et supporte son client envers lui des fautes d'un mandataire salarié. Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droits à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret.

Dans le code maritime Algérien (CMA) en son l'article 609 définit le consignataire du navire comme :

« Toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le Capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. »

En droit étranger ; le consignataire de navire est défini comme suit :

« Le consignataire est un mandataire salarié de l'armateur, il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même »

2.4. Transitaire :

Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises, c'est un mandataire ou un commissionnaire. S'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il n'est responsable que de ses fautes personnelles. Lorsqu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client. Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandise qui consiste à :

- informer et conseiller le client sur l'organisation du transport ;
- le renseigner sur les formalités de douanes et les accomplir. ;
- réceptionner la marchandise.

2.5. Chargeur :

On peut encore l'appeler « expéditeur », « exportateur » ; c'est également la personne ou l'entité qui conclut un contrat de transport maritime avec le transporteur pour l'acheminement d'une marchandise jusqu'à son destinataire, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à :

- Préparer la marchandise ; prospecter un navire pour les contrats en CF ou CIF ; déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement ; et recruter une ou plusieurs équipes de manutentionnaires pour la mise à bord.

Le chargeur a pu avoir aussi la qualité d'affréteur. On peut le désigner par l'expression « chargeur-affréteur ». Cette situation se retrouve dans la plupart des affrètements au voyage et pour certains affrètements à temps, notamment pour les contrats d'affrètement à temps pour un seul voyage ; trip out ou time charter trip.

2.6. Courtier maritime d'affrètement :

Est un professionnel qui se positionne entre deux entreprises ; soit pour acheter ou vendre un navire neuf par exemple entre un armateur et un chantier ou un navire d'occasion entre deux entités, l'une désirant vendre l'autre acheter.

-Soit pour la location (affrètement d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède un navire correspondant à ses besoins ; car il aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat ; et même dans la suite de l'exécution de ce dernier il intervient en « post fixture ».

Dans plusieurs pays comme en France par exemple et l'Algérie, il existe une seconde sorte de courtier maritime, celui qui conduit les navires en douane, donc il effectue les différentes formalités douanières relatives à l'escale d'un navire dans un port il s'appelle le « courtier maritime » parce qu'il interprète le manifeste cargo ou le sus bord rédigé généralement en anglais lors sa déclaration sommaire connu sous le nom de la déclaration D1 ou D2.

Article 631 CMA « et considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale, qui en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente de navires, des contrats d'affrètements et de transport maritimes, et d'autres contrats relatifs au commerce maritime ».

Doit intervenir en cas de litige pour amortir son impact, aux deux parties dans la mesure du possible.

2.7. Fournisseur :

Est une personne ou une entreprise qui soit fabrique, transforme, emballe, soit il exerce des activités d'importation ou de vente de ces produits ; aussi c'est une entité chargée de livrer pour le compte de son client, à un lieu (port) dit, une quantité de marchandises « contractuelles ».

2.8. Réceptionnaire :

Désigne la personne ou l'entité habilitée à prendre livraison des marchandises ; ses obligations sont :

- Vérifier si la livraison est conforme au contrat d'achat qualitativement et quantitativement et puis apposer des réserves précises sur le document de transport en cas de manquant, avaries et dommages afin de se préserver pour un recours éventuel

contre le transporteur ou toute partie dont la responsabilité est engagée ou prouvée pour ce litige.

- En plus si la marchandise est endommagée vigilant afin d'éviter qu'elle se détériore davantage et permettre le passage de l'expertise de l'assureur transport.
- En cas de responsabilité prouvée, le réceptionnaire peut demander en plus des montants à hauteur des dommages tout retard résultant ainsi de la livraison, selon les dates contractuelles.
- Et enfin effectuer une déclaration du sinistre auprès de son assurance.

2.9. Les Banques :

Leur intervention est systématique car il y'a l'obligation de domiciliation des importations sur la base de crédit documentaire ou remise documentaire. La maîtrise des flux documentaire et physique des marchandises est nécessaire. Dans la pratique c'est loin d'être le cas pour plusieurs raisons d'où l'impact négatif sur le transit des marchandises.

2.10. Manutentionnaire (ou acconier) :

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelé `dockers ` et des équipements de plus en plus modernes. Il est désigné sous le nom d'acconier, notamment dans les ports méditerranéens, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...).

3. Les différents documents de transport maritime :

3.1. Le contrat de transport maritime :

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à acheminer la marchandise du point de départ au point d'arrivée, moyennant un tarif déterminé que l'expéditeur s'engage à lui payer au temps convenu. Il est :

- A titre onéreux ;
- Consensuel (deux parties : le chargeur et le transporteur) ;
- Synallagmatique.

La prise en charge de la marchandise est accomplie par l'armateur, le plus souvent représenté par son agent.

Le moment de la prise en charge de la marchandise par le transporteur correspond à l'entrée en vigueur des règles du contrat de transport.

A ce moment, le transporteur devient en effet, responsable de la marchandise qu'on lui a confiée.

3.2. Le connaissement :

Le connaissement « Bill of Lading – B/L », est un document en anglais qui atteste du contrat de transport maritime et possède la qualité de titre représentatif de la marchandise transportée.

Selon l'article 749 et l'article 750 du code maritime Algérien : « Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison. Si au cours de la réception des marchandises le transporteur a délivré au chargeur des documents lui donnant droit à ces marchandises, il peut faire dépendre la délivrance du connaissement de leur restitution. Le connaissement se divise en trois types : le connaissement à ordre, nominatif, et bancaire »¹⁷

Le connaissement apporte la preuve du contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur. Il est émis sous une forme négociable, en général en quatre exemplaires (un pour le capitaine - le connaissement chef, un pour l'armateur, un pour le chargeur et un pour le destinataire), dont deux sont originaux. En effet, il permet de transférer la propriété de la marchandise)¹⁸.

3.3. Les autres documents du transport maritime :

3.3.1. Le manifeste :

¹⁷ CODE Maritime, articles 749 et 750, Texte intégral du code mis à jour au 12 Mai 2009, annotations et jurisprudence en arabe, Editions BERTI, 2010-2011, p. 244.

¹⁸ LEGRAND (Ghislaine) et MARTINI (Hubert) : « Techniques du commerce international », édition GUALINO, Paris, 2002, p. 36.

C'est un document qui récapitule tous les connaissements relatifs aux marchandises chargées à bord du navire. Sur le manifeste, apparaissent les éléments d'identification de ces marchandises tels que le poids¹⁹.

3.3.2. Le Booking :

C'est un document qui formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Il est établi dans le but de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire²⁰.

3.3.3. La facture pro-forma :

C'est une offre commerciale qui comprend toutes les spécificités nécessaires, telles que la nature des produits et les délais de validité de l'offre²¹.

3.3.4. La facture commerciale :

La facture commerciale atteste la créance du vendeur sur l'acheteur. C'est un document indispensable pour le paiement des marchandises ainsi que pour le calcul des droits et taxes dans le pays importateur.

3.3.5. Le certificat d'origine :

Il est nécessaire pour la recherche de l'origine en vue de la détermination des droits de douane dans le pays de destination, ainsi que pour l'application de réglementations spécifiques à certains produits.

3.3.6. La liste de colisage :

Elle permet de s'assurer que l'expédition de la marchandise est bien complète, et de faciliter son contrôle physique par la douane.

4. L'importance du transport maritime dans le commerce international :

¹⁹ <http://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf> (consulté le 28/04/2020 à 02h37).

²⁰ <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf> (consulté le 28/04/2020 à 02h37).

²¹ LECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie : « Commerce international : exporter en toute sécurité », édition GUALINO, Paris, 2004, p. 59

Le commerce international est aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. Ce dernier est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. L'explosion des échanges internationaux de produits manufacturés dans les cinquante (50) dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, dans cette période, une révolution, celle de la conteneurisation. Cette révolution technique a permis à ce mode de transport de se maintenir à la première place, avec des trafics, tous types de produits confondus, qui ont plus que quadruplé entre 1970 et 2015, et d'assurer aujourd'hui plus de 90% des échanges mondiaux. Le transport maritime est aussi le moyen le plus sécurisé par rapport aux autres modes de transport. En effet, il offre plus de protection et une garantie de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises.

5. Les « LINER TERMS » :

« Liner » désigne un navire de ligne régulière et « Termes » signifient les conditions contractuelles applicables de transport maritime.

On entend donc par « Liner Terms » les conditions de passage portuaire appliquées par les compagnies maritimes ou aussi les conditions des connaissements maritimes de lignes régulières.

Elles fixent les limites de responsabilité du transporteur au port de chargement et au port de déchargement et définissent quelles opérations de manutention sont à « la charge du navire », c'est-à-dire incluses dans le fret annoncé par la compagnie maritime et réalisées sous sa responsabilité. Celles qui ne le seraient pas devront être organisées par le chargeur ou le réceptionnaire ou bien le transitaire et seront réglées à part.

La prise en charge des frais de manutention par la compagnie maritime s'effectue selon que les marchandises sont placées au départ et à l'arrivée du navire depuis bord, sous-palan ou quai.

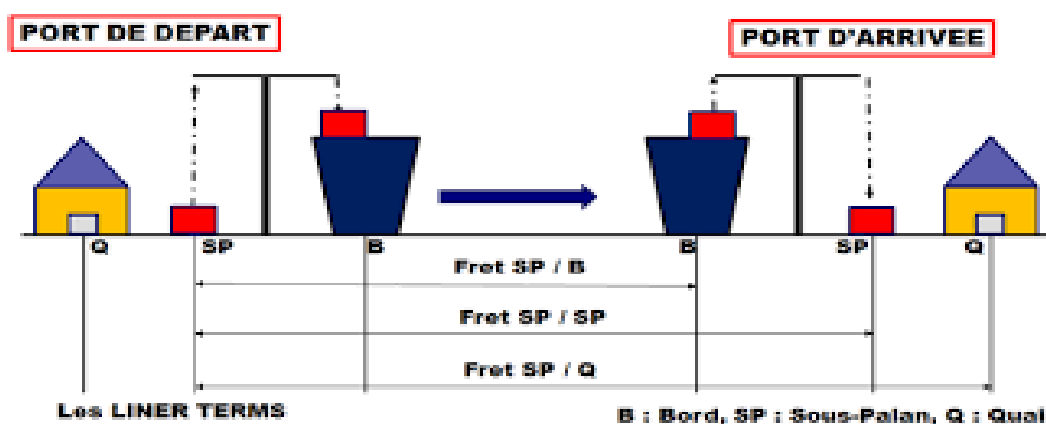
Le croisement de ces trois possibilités donne neuf configurations possibles de répartition de ces frais que tout commerçant se doit de maîtriser (voir tableau de répartition des frais de manutention).

- BORD : le taux de base du transport n'inclut aucune manutention portuaire. Le chargeur devra prévoir dans ses coûts logistiques la totalité des frais de manutention portuaire de départ et à l'arrivée.

- SOUS PALAN : le taux de base inclut les opérations de manutention du long du navire sur le quai d'embarquement jusqu'au bord du navire.
- QUAI : indique que tous les frais de manutention depuis le magasin jusqu'au bord du navire sont inclus dans le fret de base. Aucune facturation complémentaire ne sera effectuée.

Les frais de manutention introduits dans le calcul du taux de fret par le transporteur seront imputés par la suite au chargeur ou au destinataire de la marchandise en fonction de l'incoterm choisi du contrat de vente.

Figure 2:Les LINER TERMS



Source : ROYAL MENTOR²²

Conclusion :

Nous avons montré dans ce premier chapitre que le transport maritime joue un rôle très important dans l'évolution et l'accroissement du commerce international. La faculté maritime est un domaine très vaste dont l'importance des échanges internationaux se positionne pour une meilleure organisation de la chaîne logistique.

Le transport maritime est fondamentalement sous un régime réglementaire de plusieurs juridictions, ces réglementations internationales ont été mises en œuvre par des organisations internationales comme l'organisation maritime internationale (OMI), l'organisation internationale

²² <https://royalmentor.com/liners-terms-et-calcul-du-fret-maritime/> (consulté le 07/06/2022 à 12h06)

Chapitre I : Notion de Commerce International et le Cadre conceptuel de Transport Maritime 35

du travail (OIT), et la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Pour la bonne réalisation d'une opération du commerce international, il nécessite l'intervention de plusieurs intervenants et intermédiaires. Ces derniers doivent respecter les différents contrats du transport maritime et utiliser les divers documents qui sont établis entre eux. Ainsi, l'utilisation des incoterms qui permettent de déterminer les différentes responsabilités et obligations de chaque partie (importateur et exportateur).



**Chapitre II : L'affrètement de
Transport Maritime**

CHAPITRE II : L'affrètement de Transport Maritime

Dans le chapitre précédent nous avons bien dit que le transport maritime de marchandises est le mode de transport le plus utilisé parmi les autres modes de transport international.

Dans ce chapitre II on traite le thème l'affrètement maritime et toutes les choses qui concerne ce thème les différentes types de l'affrètement en détaille et on voir et le contrat nécessaire de l'affrètement (charte partie).

L'affrètement maritime en droit maritime définir comme contrat par lequel un armateur (fréteur) s'engage, moyennant rémunération (le fret), à mettre un navire à la disposition d'un affréteur pour le transport de marchandises ou de personnes.

Contrat d'affrètement par lequel le propriétaire d'un navire loue celui-ci à d'autres personnes en vue du transport d'une cargaison. Dans la charte-partie, le propriétaire garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire, mais l'affréteur est responsable de la cargaison. Les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières peuvent être affrétés sous diverses formes (au voyage, à temps, « à coque nue », lorsqu'il s'agit du navire seul, ou à forfait).

Section 1 : le contrat de transport maritime

Le contrat de marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats :

- ❖ Soit un contrat de transport, c'est –à-dire « l'accord Selo lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre.²³

Ce cas figure est évidemment le plus fréquent.

- ❖ Soit un contrat d'affrètement sous charte partie, par lequel les contractants conviennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou un voyage déterminé.

Dans cette section on voir les deux contrats de transport maritime en détaille.

²³ Article .15 de la loi du 18/06/66

1. Le contrat de transport : (connaissance maritime)

« Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur, s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret »²⁴.

Le contrat de transport maritime commence dès la prise en charge de la marchandise par le transporteur et se termine par la livraison de la marchandise au destinataire ou représentant légal. Le contrat de transport maritime peut couvrir également un transport par voie terrestre ou fluviale jusqu'au destinataire final. La livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulation contraire au connaissance.

1.1. Les parties du contrat :

Le contrat est passé entre un chargeur et un armateur (transporteur)

1.1.1. Le chargeur²⁵ : la personne du chargeur peut prendre plusieurs aspects : du simple opérateur, au commerçant s'expédiant de la marchandise à lui-même, au vendeur, à l'exportateur expédiant une marchandise à son acquéreur (le contrat de transport réalise ici l'exécution d'une vente, ce qui est assez fréquent). Le contrat de transport apparaît économiquement comme l'accessoire du contrat de vente, mais juridiquement, il s'agit de deux relations contractuelles différentes dont les parties sont également distinctes. En effet, si le contrat de

Transport a été correctement exécuté, cela ne signifie pas que le contrat de vente l'ait été. Pour le transporteur, le vendeur qui conclut le contrat de transport est un chargeur et non pas un vendeur.

1.1.2. Le transporteur : il peut être un armateur propriétaire réalisant le transport, ou non propriétaire et disposant des prérogatives de l'affréteur. Il peut être un affréteur à temps, ou un affréteur au voyage. Il peut être un « NVOCC » (non vessel operating common carrier) c'est-à-dire une société

²⁴ Article 738, code maritime algérien

²⁵ Haddadi (Mohamed Anis), « rôle de la fonction logistique dans le transport maritime », mémoire de fin d'étude, école des hautes études commerciales, EHEC KOLEA, 2018, p21

de transport sans navires propres affrétant cales ou navire auprès d'armement classiques et délivrant des connaissements en son nom. Il est généralement représenté par son agent.

1.1.3. Le destinataire : il est associé au contrat de transport, celui –ci fait naître droits et obligations sur la tête du destinataire.

1.2. Les obligations du chargeur et de transporteur :²⁶

1.2.1. Obligation du chargeur

Le chargeur a l'obligation de :

- La présentation de la marchandise en quantité et à la date et au lieu convenu par le contrat ; L'envoi doit être emballé en conformité avec sa nature, correctement étiqueté ;
- Si les marchandises nécessitent des soins particuliers, indications doivent être faite par le chargeur et, si possible une mention doit être portée sur les marchandises ;
- Le chargeur doit faire une « déclaration » quand la marchandise est dangereuse (article 13 Règle de Hambourg);
- Acquiescement du frèteur en principe payé par le chargeur ;
- Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par la faute de ses préposés.

1.2.2. Obligation du transporteur

Le transporteur a l'obligation de :

- Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu de chaque voyage et de la marchandise à transporter ;
- Armer, équiper et approvisionner convenablement le navire
- Approprier et mettre en bon état toutes les parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, leur transport et leur conservation ;
- Obligation de moyen quant à l'aspect nautique ;
- Obligation de résultat quant à la cargaison ; Le transporteur doit prendre en charge la marchandise à la date et au lieu convenu ;

²⁶ Haddadi (Mohamed Anis), « rôle de la fonction logistique dans le transport maritime » , mémoire de fin d'étude ,école des hautes études commerciales ,EHEC KOLEA, p22

- Le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport et à la garde des marchandises ;
- Il doit aux marchandises, les soins ordinaires conformément à la convention des parties et aux usages du port de chargement ;
- En pratique le transporteur a recours à une entreprise de manutention dont il demeure responsable pour les opérations de déchargement vis-à-vis du chargeur ;
- Il doit suivre un itinéraire déterminé c'est-à-dire la route habituelle et doit respecter un délai de livraison ; ou à son représentant.
- La marchandise doit être livrée au destinataire ou à son représentant. Le destinataire doit avoir manifesté son acceptation de la marchandise, être en mesure de la vérifier et en avoir pris effectivement possession ;
- Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent de cas excepté, qui peuvent tenir du chargeur ou de la marchandise ;
- La responsabilité du transporteur commence depuis que les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement ;

1.3. Les droits des parties de transport maritime :

1.3.1. Le droit du chargeur :

Le chargeur a le droit de demander l'annulation du contrat en cas de faute du transporteur et peut obtenir des dommages et intérêts proportionnels au préjudice subi.

1.3.2. Le droit du transporteur :

Le transporteur peut faire exécuter le transport par un autre armateur. Cette substitution doit être prévue dans la convention qui lie les parties. En effet, dans ce cas, le transporteur initial agit en tant que mandataire et non pas en tant que commissionnaire. Sa responsabilité ne porte que sur le choix de l'autre transporteur.

Quant au transporteur substitué, il est, lui, lié par le contrat de transport.

2. Le contrat d'affrètement :

« Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage, à temps ou coque nue ».

L'affrètement maritime est un louage de tout ou partie d'un navire en vue de son exploitation dans le milieu marin.

Le fréteur est celui qui fournit le navire, généralement le propriétaire c'est-à-dire l'armateur. Si celui qui fournit le navire est un affréteur, il s'agit alors de sous-affrètement. L'affréteur est celui qui utilise le navire. L'affrètement doit être prouvé par écrit.

La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties. La charte-partie doit mentionner les éléments d'individualisation du navire. Les noms et les domiciles du fréteur et l'affréteur, le taux de rémunération pour l'affrètement du navire et la durée du contrat ou l'indication des voyages à accomplir.

En matière de relations maritimes internationales, le contrat d'affrètement est régi par la loi du navire sauf convention contraire des parties. Lorsque les parties au contrat d'affrètement sont de nationalité algérienne, le droit algérien est applicable.

Les activités d'affrètement de navire peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activités se trouve sur le territoire national.

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

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

- ❖ Dans le cas d'expédition relativement importante ;
- ❖ A destination d'un port limitant les frais de post-acheminement mais qui serait difficilement « touchable » par un navire de ligne pour des raisons de tirant d'eau, d'équipement portuaire, de manutention, etc.

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement, mais les contrats (charte-parties) sont des contrats-type, fruit d'une longue expérience, puisqu'historiquement l'affrètement a précédé le contrat de transport.

Les affréteurs d'un navire peuvent utiliser ensuite celui-ci pour faire du transport mais les liens entre ceux-ci et les chargeurs relèvent alors non plus du contrat d'affrètement, mais du contrat de transport et sont régis par toutes les dispositions

concernant celui-ci, et particulièrement la présomption de responsabilité du transporteur.

Il existe trois formes de contrat d'affrètement qu'on peut distinguer, en prenant la forme la plus proche du louage et en aboutissement à la forme la plus proche du transport :

- ✓ L'affrètement coque nue ;
- ✓ L'affrètement à temps ;
- ✓ L'affrètement au voyage.

3. La nature juridique de contrat d'affrètement :

Le contrat d'affrètement est une figure juridique propre au droit maritime. Il se définit comme le contrat par lequel le frèteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire ou partie de navire à la disposition d'un affréteur.

Le contrat d'affrètement se rapproche du contrat de louage de choses. Toutefois, l'objet loué doit être un navire, c'est-à-dire un bâtiment destiné à la navigation en mer. La location d'un navire désaffecté ou d'un ponton, ou encore d'un navire devant servir d'entrepôt flottant, n'est pas une location de navire mais un louage de choses de droit commun.

Section 2 : Généralité sur l'affrètement maritime

Dans cette section nous allons donner l'affrètement maritime en terme générale définition, découvrir les différentes types de l'affrètement et ensuite l'importance de l'affrètement pour l'Algérie et enfin la pratique de l'affrètement.

1. Définition de l'affrètement maritime :

Les affrètements où en anglais connus sous le nom de « Chartering » ont commencé avec les phéniciens de Carthage, au temps des affrètements pour le commerce entre la méditerranée et la mer du nord. En Rome antique il existait un marché de l'affrètement de toutes sortes de cargaisons et pour ne citer que cet exemple, ce marché traitait les prix des céréales égyptiennes à leur arrivée dans la ville d'Ostie (Port de Rome) (Jeffrey. B 2014).

En résumé, l'affrètement de navires n'est pas un concept nouveau dans le monde maritime.

La principale différence par rapport à aujourd'hui est que, jusqu'à la fin du 19ème siècle, des Commandants de navires avaient souvent pleins pouvoirs pour fixer des cargaisons et maximiser les gains pour les propriétaires en contrepartie d'un accord de partage des bénéfices. Parfois, les commandants sont propriétaires de leurs navires (comme ils le font encore sur des cabotiers et des péniches, aujourd'hui).

En générale l'affrètement se définit comme l'opération de location par laquelle un frèteur (loueur) loue à un affréteur (locataire) un navire ou une partie d'un navire, généralement pour le transport de marchandises ou de passagers. Il existe différents types de contrats d'affrètement selon la manière dont est répartie l'exploitation du navire entre frèteur et affréteur. En effet on distingue schématiquement dans l'exploitation du navire de commerce, ce qui concerne la gestion nautique (équipement et armement du navire, paiement de l'équipage, entretien du navire et paiement des réparations, assurances du navire) de ce qui ressortit à la gestion commerciale (dépenses d'escales et de ports, approvisionnement de la machine : combustibles). On définit alors : l'affrètement au voyage (en anglais : voyage charter), qui laisse la gestion complète du navire à l'affréteur. L'affrètement à temps (time charter), où le frèteur n'effectue que la gestion nautique du navire, l'affréteur assurant sa gestion commerciale. L'affrètement en coque nue (BARE BOAT CHARTER, DEMISE CHARTER), quand l'affréteur prend en charge gestions commerciale et nautique.

L'équipage est donc dans ce cas recruté et payé par l'affréteur. La quasi-totalité des affrètements effectués par Delmas sont "à temps". (Autrefois on parlait aussi de "LISSEMENT").

2. Les différents types de l'affrètement :

La loi algérienne (LOI N° 98/05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance N° 76/80 du 23 octobre 1976 portant code maritime) dans son article 640 du CMA, distingue trois types l'affrètements :

- Affrètement au voyage ;
- Affrètement à temps ;
- Affrètement coque nue.

Juridiquement la distinction est fondée sur l'analyse des pouvoirs de gestion exercés sur le navire affrété.

Critères de distinction :

- Dans l'affrètement au voyage, le fréteur conserve la gestion nautique et la gestion commerciale du navire.
- Dans l'affrètement à temps, le fréteur garde la gestion nautique, mais transfère la gestion commerciale à l'affréteur.
- Dans l'affrètement coque nue, le fréteur cède la gestion nautique et la gestion commerciale à l'affréteur.

Bien que l'objet essentiel de tout contrat d'affrètement soit de mettre un navire à la disposition de l'affréteur, le sens juridique de cette opération diffère d'un contrat à l'autre.

2.1. L'affrètement au voyage :

2.1.1. Définition :

L'affrètement au voyage est le contrat par lequel le fréteur met un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, contre paiement d'une rémunération, le fret.

Il se définit comme le contrat par lequel le fréteur s'engage, en contrepartie d'un fret, à recevoir la marchandise de l'affréteur à bord de son navire et à la déplacer entre deux ou plusieurs ports maritimes.

Selon le CMA Art. 650. – 'Pour le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre tout ou partie d'un navire, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret'.²⁷

L'objet du contrat est le déplacement de la marchandise et non celui du navire. Il ne faut pas confondre l'affrètement au voyage et le contrat de transport, le premier est une mise à disposition de matériel et le second une prestation de service; cela est différent même si il y a des similitudes, cette similitude est la dualité qui existe entre le titre de transport comme le connaissement et la charte partie.

²⁷ Art. 650, CMA

L'affrètement au voyage a pour finalité économique le déplacement commercial du navire et non son exploitation.

Le contrat d'affrètement au voyage se signe entre les mêmes intervenants : armateur/affréteur ou fréteur/sous-affréteur.

Cependant, à la différence du Time-Charter, le contrat d'affrètement ne se négocie pas autour d'une durée, mais sur un nombre bien défini de rotations entre des ports bien déterminés, pour une quantité de marchandise bien déterminée.

C'est un contrat généralement adopté pour deux situations bien particulières :

- Transport d'un tonnage de marchandise ponctuelle, ou d'un lot complet disponible.
- Evacuation d'un "Over-flow" momentané autour d'une ligne régulière dans le cas d'une congestion portuaire ou d'un terminal conteneur.

Selon le CMA dans son article 650 il détermine les responsabilités de gestions du fréteur/ affréteur.

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

2.1.2. Obligations des parties :

2.1.2.1. Obligations du Fréteur :

Dans ce type d'affrètement, le fréteur est tenu :

- 1- De présenter et de maintenir le navire pendant le voyage en bon état de navigabilité convenablement armé, équipé et approvisionné, muni des documents prescrits et d'une manière générale, pleinement apte à accomplir des opérations prévues dans la charte-partie ;
- 2- De faire toutes diligences pour exécuter le ou les voyages prévus par la charte-partie.

2.1.2.1.1. Mettre le navire à la disposition de l'affréteur

Dans le cadre de cette obligation de mise à disposition, le fréteur s'engage à :

- mettre le navire désigné (or sub)
- en état d'acheminer la marchandise prévue (a)
- au lieu et date prévus (b).

(a) Le fréteur doit fournir un navire en bon état de navigabilité. Cette navigabilité s'entend dans un sens nautique (= navire apte à la navigation) et commercial (=navire

apte à acheminer la marchandise prévue), cela implique aussi que tous les certificats statutaires soient à jour et que tous les équipements propres à l'accomplissement du voyage soient en état de fonctionnement.

La mise en bon état de navigabilité du navire constitue pour le fréteur une obligation à accomplir pour l'aboutissement au résultat escompté, c'est-à-dire qu'il ne peut s'exonérer de sa responsabilité en cas de mauvaise navigabilité de navigabilité du navire, eût-il fait preuve de bonne diligence quant aux moyens mis en œuvre.

(b) Le fréteur doit fournir le navire à la date et au lieu prévus dans la C/P. Il s'agit là, encore une fois, d'une obligation à accomplir pour l'aboutissement au résultat escompté, dont la seule exonération possible serait la preuve par le fréteur d'une force majeure. Toutefois :

- Sur la date prévue, des aménagements peuvent être stipulés par la C/P. Ex : General ice clause (clause de glace), war risks clause (clause de risques de guerre), général strike clause (clause de grève).
- Sur le lieu prévu, des aménagements sont également possibles. En effet, pratiquement toutes les C/P prévoient une clause « Always afloat » (« toujours à flot »), laquelle interdit à l'affréteur de faire opérer ou relâcher le navire dans un port où il risquerait de toucher le fond.

Cependant cette clause ne peut pas toujours être invoquée par le fréteur. Si le lieu est expressément désigné dans la C/P, le fréteur – en tant que professionnel qui connaît les ports et les navires qu'il frète, et qui a accepté le lieu en connaissance de cause – doit s'y tenir et ne saurait valablement invoquer la clause « Always afloat », sauf circonstances exceptionnelles. En revanche, si la C/P prévoit une clause « port à désigner », le fréteur peut se soustraire, pour des raisons de sécurité, au port imposé par l'affréteur et invoquer valablement la clause « Always afloat ».

Il en est de même en cas de clause « Safe port » dans laquelle l'affréteur garantit la sécurité du port envisagé.

2.1.2.1.2. Réaliser le voyage prévu

La pratique actuelle met le chargement et l'arrimage de la marchandise à la charge de l'affréteur (chargeur). Cependant, le fréteur a l'obligation de contrôler l'arrimage, considéré comme partie intégrante à la sécurité du navire, donc à sa navigabilité.

Conséquences pratiques : le fréteur est responsable des dommages à la marchandise dus à un mauvais arrimage / le fréteur ne peut demander de surestaries en cas de retard dû à un mauvais arrimage.

Une fois que la marchandise est chargée et arrimée, le fréteur doit délivrer un B/L ou autre titre équivalent à l'affréteur. L'affréteur ne peut exiger un clean B/L, le fréteur commettrait en effet, une faute en n'émettant aucune réserve sur une marchandise qui en impose pourtant. De même, l'affréteur ne peut exiger un B/L antidaté.

Lorsqu'un BL est émis en exécution d'un voyage-charter entre les mains de l'affréteur, la Convention de 1924 (art. 1 b.) et la loi française de 1966 (art. 17, al. 2) distinguent selon les catégories de rapports juridiques que pareille opération est susceptible d'engendrer :

- Dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur, la charter-party est le document contractuel de base, et le b/l, tant qu'il reste entre les mains de l'affréteur chargeur de la marchandise, n'est qu'un simple récépissé de la marchandise à bord et la propriété.
- Dans les rapports du fréteur avec les tiers, la charte partie est inopposable au tiers porteur, le fréteur voit alors l'alourdissement correspondant de ses obligations et de ses responsabilités, dans le cadre du contrat de transport. Une responsabilité de plein droit est alors à sa charge vis à vis du tiers à la charte partie.

2.1.2.2. Obligations De L'affréteur :

Outre l'obligation fondamentale de payer le fret, l'affréteur s'engage à coopérer à la réalisation du voyage (1) et à assurer les opérations de chargement et de déchargement de la marchandise (2).

2.1.2.2.1. Coopérer à la bonne réalisation du voyage

Cette coopération s'entend principalement par la désignation des ports de chargement et de déchargement. En général, la C/P désigne expressément le port de chargement (ou à défaut panel d'option de ports à préciser avant le point de déviation le plus proche), tandis qu'elle désignera plutôt un certain secteur (range) déterminé par un certain lien géographique (ex : méridien) pour le port de déchargement (ou à défaut panel d'option de ports à préciser avant le point de déviation le plus proche).

2.1.2.2.2. Assurer les opérations de chargement et de déchargement

Avant toute chose, l'affréteur doit charger la marchandise prévue dans la quantité convenue (selon les conditions convenues, telles que la quantité, le conditionnement,

les dates, etc.). Cette obligation a d'autant plus d'importance quand la sécurité du navire en dépend, notamment en matière de transport d'hydrocarbures.

En pratique comme en théorie (art. 9 décret du 31 décembre 1966 loi française), l'affréteur assume les frais et la responsabilité des opérations de chargement et de déchargement (sauf dans le cas du liner où l'armateur achète un pack de manutention et le revend avec le fret).

Ces opérations obéissent à une organisation méticuleuse prévue dans la C/P. Quatre (4) éléments fondamentaux y sont traités : le point de départ des staries (= jours de planche pendant lesquels la marchandise doit être chargée ou déchargée), leur computation, leur suspension, et les surestaries (somme due par l'affréteur en cas de dépassement des staries : En réalité les surestaries sont le dépassement du temps alloué dont on doit payer l'équivalent en monnaie convertible.

a) Point de départ des staries : remise de la notice of readiness (NOR)

La NOR est un avis donné par le fréteur (en pratique par le capitaine, en sa qualité de préposé) à l'affréteur afin de l'informer que le navire est à sa disposition, c'est-à-dire arrivé et prêt à être chargé ou déchargé.

Les conditions d'émission de la NOR dépendent :

De la position du navire : En général, la NOR peut être émise dès l'arrivée du navire au port (port charter).

La notion d'arrivée au port doit alors être précisée dans les instructions. Cependant, il existe des « berth charter s » qui subordonnent l'émission de la NOR à l'arrivée du navire à son poste à quai.

De l'état du navire : le navire doit être prêt (ready), c'est-à-dire en état d'être chargé ou déchargé. Admis qu'elle soit émise par radio. Par ailleurs, la NOR doit être personnellement remise à l'affréteur ou à son représentant (consignataire de l'affréteur).

Autrement dit, le navire doit être matériellement prêt (cales propres, etc) et la « libre pratique » doit être obtenue (autorisation donnée à un navire par les autorités sanitaires du port afin de lui permettre de communiquer librement avec la terre et de débarquer ses marchandises).

Les modalités de délivrance de la NOR sont précisées dans la C/P. En règle générale, la NOR se présente sous forme écrite (lettre, télex, télécopie,).

b) Computation des staries

Les staries comprennent les temps suivants :

- Branchement / Débranchement
- Ullages / Inspection / Calculs
- Documents
- Chargement / Déchargement (temps)

Les temps de mouvement du navire (rade, de poste à quai) ne sont jamais inclus dans les staries, ils demeurent à la charge de l'armateur (sauf pour les mouvements extras).

Le mode de calcul des staries est réglé par la C/P. L'unité temporelle est généralement le jour. 3 formes de jours :

- Running days : jours consécutifs, dimanche et jours fériés inclus.
- Working days : jours ouvrables, travaillés.
- Weather working days : jours travaillés, temps le permettant.

En principe et sauf négociation contraire, les staries ne sont pas réversibles, c'est-à-dire que les jours gagnés au chargement ne peuvent pas être reportés sur les jours de déchargement. Cependant, la C/P peut prévoir une clause contraire à ce principe.

c) Suspension des staries

Cas de suspension légale :

- Fait du fréteur (ex : dératisation imposée par l'état du navire).
- Faute du fréteur entraînant un retard dans les opérations commerciales (ex : retard dans l'ouverture d'une cale)

Cas de suspension contractuelle :

- Clause de grève (General strike clause) : son contenu varie selon les C/P. Certaines C/P prévoient la suspension des staries en cas de grève, d'autres un partage des risques entre le fréteur et l'affréteur.
- Clause « no control » : interruption des opérations commerciales pour une cause « overwicht charterer has no control » (ex : ressac).
- Les conditions climatiques, sauf si navire déjà en surestaries (Weather permitting, unless vessel already on demurrages).

d) Surestaries

Les surestaries correspondent à l'indemnité due par l'affréteur au fréteur dès que les staries sont dépassées. On parle également de (demurrages).

Les surestaries sont facturables en sus du fret de l'affrètement. C'est la charte partie qui définit leur mode de calcul, ainsi que leur tarif calculé en jour et en fraction de jours.

Point de départ des surestaries : à la seconde suivant l'expiration des staries.

Fin des surestaries : opérations commerciales terminées.

La remise au capitaine de documents commerciaux est comptée en surestaries, sauf si le capitaine exige des documents non nécessaires.

Si l'affréteur libère le navire avant l'expiration des staries, il peut lui être alloué par l'armateur une despatch money, c'est-à-dire une prime de célérité (dont le taux sera selon les négociations mais généralement fixé à la moitié de celui retenu pour les surestaries).

Le montant de la despatch money ou des surestaries se calcule à partir du statement of fact aux ports de chargement et de déchargement et indiquant l'état, les équipes, heure par heure, des opérations commerciales du navire affrété (heure de remise de la notice of readiness, de son acceptation, du début des opérations commerciales, exposé du déroulement de celles-ci, du tonnage journalier débarqué, des arrêts de travail éventuels ainsi que de leurs causes, heures de finition du navire, de remise à bord des documents, d'embarquement du pilote à l'arrivée et de débarquement au départ, etc.).

2.2. L'affrètement à temps :

2.2.1. Définition et nature juridique :

La loi définit l'affrètement à temps ou le « time charter », comme étant le contrat par lequel le fréteur s'engage à mettre un navire armé et en bon état de navigabilité à tout moment, à la disposition de l'affréteur pour un temps défini, appelé la période.

'Art. 695. – « Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le fret »²⁸.

Dans l'affrètement à temps, le fréteur perd une partie de ses pouvoirs au profit de l'affréteur. La durée du contrat peut s'étendre sur de nombreuses années, notamment lorsqu'il s'agit de pétroliers.

²⁸ Article 695, CMA

La répartition des rôles s'effectue de la manière suivante : la gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur, tandis que le fréteur conserve la gestion nautique (exception faite pour les instructions du voyage et la vitesse où l'affréteur peut intervenir).

2.2.2. Obligations

2.2.2.1. Obligations Du Fréteur :

a) Navigabilité du navire :

L'obligation de fournir un navire en bon état de navigabilité en tout temps et circonstances, constitue l'obligation essentielle du fréteur à temps (comme des autres fréteurs). Elle doit être remplie non seulement lors de la mise du navire à la disposition de l'affréteur, mais s'étend à toute la durée de la charte.

En effet, le décret de 1966 de la loi française précise que le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat, le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues par la charte-partie.

b) Armement et mise à disposition du navire :

b.1) Armement et équipement, - armer ou équiper un navire consiste à mettre en état la coque, la machine, les agrès et appareils, ainsi qu'à constituer et mettre en place l'équipage ainsi que doter le navire de ses certificats statutaires.

La charte énonce souvent avec précision l'ensemble des approvisionnements que le fréteur doit fournir pour maintenir le navire en état de navigabilité, salaires et accessoires, nourriture, charges sociales et fiscales afférentes. Il peut exceptionnellement être prévu que l'affréteur remboursera les heures supplémentaires effectuées par l'équipage en cas de besoin de travailler jour et

Le fréteur doit aussi pourvoir à l'assurance du navire : c'est une obligation née de la tradition et qui est couramment prévue dans les conventions.

b.2) Mise à disposition, - le fréteur doit fournir le navire prévu à la charte. Les chartes à temps sont beaucoup plus précises que les chartes au voyage quant à la description du navire. Elles renseignent par exemple sur le tonnage brut et net, le port en lourd y compris combustible et approvisionnement et volume des cales, la vitesse par beau temps et mer belle, la consommation de combustible préambule de la baltime, GENTIME...

Le fréteur à temps ne peut substituer un autre navire, même similaire à celui qui est prévu par la charte, sauf stipulation de la charte en ce sens ou accord de l'affréteur.

Le temps et le lieu de la livraison sont déterminés par la convention. La date est rarement précise dans ce genre de contrat, comme dans l'affrètement au voyage, une marge est donnée au fréteur par l'adjonction du terme « environ » ou « about » à côté de l'indication de la date ou par la fixation d'une autre date possible, postérieure à la date prévue ou enfin la précision que le navire ne sera pas livré avant le.

Le terme « about » constituait jusqu'à un passé récent un problème lié à son interprétation et à la valeur qu'on s'accordait à lui attribuer.

Le lieu de livraison est fixé par le contrat, là encore règne une certaine flexibilité. Les chartes donnent souvent le choix du poste à l'affréteur, sous réserve que le navire demeure à flot en sécurité ou selon négociation, (naabsa 'Not Always afloat but safely aground').

Si le fréteur ne remplit pas son obligation de mise à disposition du navire dans les conditions fixées par la charte, le contrat pourra être résilié.

2.2.2.2. Obligation De L'affréteur

Réception du navire : l'affréteur doit recevoir le navire au temps et au lieu fixés par le contrat.

La réception donne lieu à une visite contradictoire et à un procès-verbal de description du navire, de ses agrès et appareils et de ses approvisionnements. La réception du navire ne donne pratiquement lieu à aucune difficulté.

Exploitation du navire : la différence fondamentale existant entre l'affrètement à temps et l'affrètement au voyage tient à l'attribution des pouvoirs de gestion ; dans l'affrètement à temps le fréteur conserve la gestion nautique du navire, tandis que la gestion commerciale passe à l'affréteur avec une partie de la gestion nautique, i.e. les instructions du voyage.

Cette situation entraîne quatre conséquences :

- L'affréteur utilise commercialement le navire à sa guise sous réserve que l'utilisation soit conforme à la charte.
- Les frais de cette exploitation sont à sa charge, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une bonne qualité, propres à assurer le bon fonctionnement des appareils. C'est ainsi que la responsabilité du fréteur ne peut être recherchée

en raison de déroutement du navire pour congestion portuaire qui relève de la gestion commerciale.

- L'équipage est à ses ordres pour ce qui est relatif à cette exploitation commerciale mais reste aux ordres du fréteur pour ce qui est nautique.
- L'affréteur à qui appartient la gestion commerciale du navire, répond des fautes commises dans cette exploitation, notamment des dommages causés aux marchandises au cours des opérations de manutention nécessaire au chargement et au déchargement, du fait de ne pas avoir décelé l'erreur commise par le chargeur dans l'énonciation du poids et de la marchandises à l'origine de l'avarie ou encore d'un arrimage défectueux qui constitue en principe une faute commerciale et ne pourrait revêtir le caractère d'une faute nautique dans la mesure où il compromettrait la stabilité du navire.

En revanche, l'affréteur ne supporte pas les dommages causés en route au navire loin du port désigné, ces risques incombent au fréteur, car ils constituent des risques de gestion nautique dont sur lesquels l'affréteur à temps ne répond pas.

2.3. L'affrètement Coque Nue :

2.3.1. Définition Et Nature Juridique :

Dans ce type d'affrètement, le fréteur s'engage contre paiement d'un loyer, à mettre également à la disposition d'un affréteur un navire ou un bâtiment déterminé sans armement ni équipement mais tout simplement en bon état de navigabilité. Et ceci pour une durée déterminée. Une variante existe en ce qui concerne les équipements qui peuvent soit ne pas exister, soit être incomplets (...as is...).

Art. 724. – « Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le loyer. »²⁹

2.3.2. Obligations :

2.3.2.1. Obligation Du Fréteur :

²⁹ Article 724, CMA

Aux termes de l'article 25 du décret n°66.1078 du 31 décembre 1966 : « le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné »

Le navire doit répondre aux mêmes conditions de navigabilité que dans les autres types d'affrètement. Toutefois, le fréteur n'est pas tenu ici de maintenir le navire en état de navigabilité.

L'article 10 du décret précité requiert une deuxième condition : « le navire fourni doit être apte au service auquel il est destiné »

Il ne suffit donc pas que le navire soit en état de navigabilité, du seul point de vue nautique, il faut encore qu'il soit muni des installations et équipements qui permettront d'exploiter commercialement, tels que treuils, compartiments frigorifiques. Les chartes ne manquent d'ailleurs pas de réglementer ce point dans les moindres détails.

L'ambiguïté des termes de la loi peut donner lieu à des difficultés. A partir de quel degré d'équipement le navire n'est-il plus incomplètement armé ? Et même si le navire était armé, cette concordance ferait-elle perdre au contrat son caractère d'affrètement coque nue ? Il est vrai que ce point n'est pas essentiel et que si toutes les autres conditions étaient remplies, le contrat d'affrètement coque nue ne perdrait pas sa qualification

Le fréteur a la charge des répartitions et des remplacements dus au vice propre du navire. Cette disposition rappelle incontestablement celle de l'article 1721 du code civil qui oblige le bailleur à garantir le locataire des vices de la chose louée et elle est le corollaire de son obligation de fournir un navire en bon état de navigabilité.

Quant aux répartitions et à l'entretien dus à d'autres causes que le vice propre, ils sont à la charge de l'affréteur.

2.3.2.2. Obligation De L'affréteur :

- **L'affréteur peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale :**

Les chartes précisent généralement l'utilisation que peut faire l'affréteur du navire, elles restreignent parfois comme dans l'affrètement à temps, cette utilisation, soit en ce qui concerne les cargaisons, soit en ce qui concerne les zones de navigation. Sous ces réserves, l'affréteur peut utiliser le navire comme bon lui semble, il peut faire des transports, l'affréter en time-charter ou au voyage ou le louer en coque nue.

L'affréteur peut faire certains aménagements provisoires, il a l'usage des équipements et du matériel à bord, mais il devra à la fin de la charte restituer la même qualité et la même quantité des équipements du matériel. Il doit bien entendu remettre les approvisionnements tels que le fuel, l'huile, les produits de nettoyage qu'il aura consommés. Il peut arborer son pavillon de compagnie et peindre la cheminée à ses couleurs.

En d'autres termes, l'affréteur est tenu de restituer le navire dans les mêmes conditions sous lesquelles il se présentait lors de la livraison.

- **L'affréteur doit garantir le fréteur contre les recours des tiers :**

Dans l'affrètement coque nue, l'affréteur a la direction nautique et commerciale du navire. Il est donc logique de lui faire supporter l'entière responsabilité tenant à l'exploitation du navire. Celle-ci peut faire naître au profit des tiers bénéficiaires de privilèges des droits réels sur le navire. Il en est ainsi, notamment pour les autorités portuaires qui ont un privilège pour le paiement des droits de port ou de tonnage ou pour l'équipage qui a un privilège pour le paiement de ses salaires.

- **L'affréteur doit payer le loyer :**

Le loyer est librement fixé par les parties (fréteur et affréteur), chaque charte est particulière et fait l'objet de pourparlers et de discussions minutieux pour adapter le contrat aux circonstances. Le fret n'est pas soumis aux tarifs des conférences.

Certaines circonstances peuvent avoir une incidence sur la dette du loyer, l'innavigabilité ou l'arrêt du bâtiment ont pour conséquence la perte du fret.

En outre, le loyer n'est pas dû si le bâtiment est immobilisé pendant au moins vingt-quatre heures par suite d'un vice propre. Enfin, en cas de perte du navire la dette de fret prend fin pour l'avenir.

- **L'affréteur doit restituer le navire :**

Le navire doit être restitué en fin de contrat, dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils. L'état est constaté par un inventaire qui sera comparé avec celui du procès-verbal contradictoire établi au débit du contrat. A défaut du procès-verbal, le navire est réputé avoir été livré en bon état.

L'affréteur doit répondre de tout dommage subi par le navire, en dehors de son usure normale ; pour échapper à cette responsabilité, l'affréteur doit apporter la preuve que le dégât ne lui est pas imputable, mais est dû à la force majeure ou à la faute d'un tiers

C'est donc une obligation de résultat qui pèse sur l'affréteur, non une obligation de garantie, mais la convention des parties peut faire de la restitution du navire une obligation de garantie.

NB : L'obligation de résultat est à la seule responsabilité et au seul profit de l'affréteur, par contre ce dernier constitue vis-à-vis du fréteur, la garantie contractuelle.

3. Importance de l'affrètement pour l'Algérie :³⁰

D'après l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques OCDE, (2014) le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international, 80% du commerce mondial en volume et 70% en valeur transitent par voie maritime.

Les pourcentages peuvent être encore plus élevés pour la plupart des pays en développement.

Aussi d'après l'étude annuelle dressant un panorama du transport maritime en 2017 la Commission des Nations Unies pour le Commerce et le développement (CNUCED), près de 11 milliards de tonnes de marchandises ont circulé sur les mers du globe en 2017 contre seulement 550 millions de tonnes en 1950.

Par comparaison, le fret aérien transporte à peine 2 millions de tonnes de marchandises.

³⁰ <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/147/10/2/159940> (consulté le 08/06/2022 à 23H20),P236

L'importance du secteur des transports maritimes n'est plus à démontrer. Toute nation soucieuse de son développement économique doit chercher à intégrer le transport maritime dans le commerce extérieur tout en se dotant des moyens navals appropriés soit par l'acquisition de navires ou par le système d'affrètement qui permet, après conclusion du contrat et rémunération, à un fréteur de mettre à la disposition d'un affréteur un navire (article 640 al. 2 du Code Maritime Algérien). Il s'agit d'une location pour assurer le transport de marchandises, pour le compte de l'affréteur.

4. La pratique de l'affrètement maritime :³¹

Les transports maritimes sont réalisés soit par des propriétaires de navires, soit par des non-propriétaires qui exploitent commercialement des navires loués auprès de tiers. Cette forme d'exploitation des navires par le louage et connue sous l'appellation « affrètement ».

Ce dernier est défini comme le contrat de location de navire par lequel le fréteur s'engage à mettre à disposition d'un affréteur, soit une capacité de transport dont le but est de réaliser un voyage, soit l'utilisation d'un navire pendant un certain temps, moyennant le paiement d'une somme appelée fret.

Ce contrat peut donner lieu à la rédaction d'une Charte-partie (C/P). Pour cela les 2 parties feront souvent appel à des courtiers spécialisés pour la rédaction de la charte partie qui sera signée par les intéressés. Dans ce contrat, l'élément essentiel est le navire qui va être affrété.

L'exploitation d'un navire requiert l'agrégation de trois compétences distinctes. Chacune d'elles peut être exercée par des acteurs différents ou par une personne qui cumule deux voire les trois fonctions :

a) L'armateur :

Propriétaire du navire. D'après Bauchet (1991), l'armateur est un transporteur, un financier, parfois un spéculateur, qui prend des dispositions d'achat, de vente ou d'affrètement de navires en fonction de l'état des marchés concernés.

b) Un gestionnaire nautique et technique :

Sa fonction se définit dans un cadre contractuel. Il fournit au navire un équipage approprié et il assure aussi la maintenance technique du matériel

c) Un exploitant commercial :

³¹ Op-cit, p 244

Lors de l'affrètement maritime, deux acteurs sont mis en scène et qui sont, l'armateur propriétaire de navires (ship owner) ou fréteur qui exploite le navire et l'affréteur (Charterer) qui loue le navire à l'armateur (exploitent commercialement) (voir figure 3). En somme Il s'agit de deux métiers complètement différents, mais très complémentaires.

Section 3 : Le Charte –Partie

Il est aujourd'hui très rare d'entreprendre un transport maritime sans émettre de documents, ce dans le but de prouver la bonne réception d'une ou plusieurs marchandises embarquées à bord d'un navire.

Pourtant, le contrat de transport maritime est consensuel et rien n'oblige logiquement les parties à recourir à ce type de procédé. Et l'histoire nous le montre : durant de nombreux siècles,

Les documents de transport maritime naquirent de l'agrandissement des navires, de l'augmentation et de l'accélération des échanges nationaux et internationaux, ne permettant plus aux marchands de se déplacer en même temps que leurs marchandises.

Dans cette section on traite le document essentiel de l'opération de l'affrètement, on charte- partie

Dans cette section on voit, on présente le charte partie généralement.

1. Définition de la charte-partie :³²

La Charte-partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (l'affréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (fréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement. Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi. « Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte-partie qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire. »

Dans la charte-partie, le propriétaire garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire, mais l'affréteur est responsable de la cargaison. Les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières peuvent être affrétés sous diverses formes (au voyage, à temps, « à coque nue », lorsqu'il s'agit du navire seul, ou à forfait).

Toujours dans le jargon maritime, le mot "nolis" ou encore "nolissement" sont des synonymes du mot "affrètement" et sont plutôt utilisés en droit maritime.

³² BENKACI/HAMDI, « l'impact des affrètement sur l'économie nationale », mémoire de fin d'étude, institut nationale de commerce INC ,Ben aknoun, 2007,p45-p50

2. Parties au contrat d'affrètement :

Le contrat d'affrètement lie un fréteur et l'affréteur.

Dans un marché d'affrètement, il existe trois parties prenantes :

Sur ce, le fréteur doit fournir le navire et percevoir le fret en contrepartie. Il peut être propriétaire du navire ou l'avoir lui-même affrété (dans ce cas il devient armateur disposant = disponent owners).

2.1. Fréteur et affréteur :

Le contrat d'affrètement lie le fréteur et l'affréteur. Le fréteur est celui qui fournit le navire et perçoit le fret en contrepartie. L'affréteur est celui qui paie le fret. Le fréteur peut être propriétaire du navire ou l'avoir affrété. Le contrat d'affrètement peut être conclu par les parties elles-mêmes, personne physiques ou morales, ou par l'intermédiaire d'un représentant

2.2. Courtier d'affrètement

Dans la loi algérienne Art. 631 du CMA – un courtier est défini comme suit « Est considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente de navires, des contrats d'affrètements et de transports maritimes et d'autres contrats relatifs au commerce maritime ».

En d'autres termes, un courtier est un mandataire qui agit comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achat et de vente des navires, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.

Il est renseigné en permanence sur le marché boursier du fret et des marchandises, et il essaie de mettre en contact un chargeur et un armateur, il est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qu'ils lui sont confiés et conformément aux instructions de son mandat.

Il peut représenter le frèteur ou l'affréteur, cette représentation peut se déduire des circonstances de fait. Le courtier de fret est responsable de ses fautes conformément au droit commun et en est soumis en tant qu'intermédiaire, il a un devoir de conseil et de renseignement.

Un courtier a été condamné pour avoir proposé un navire dont la géométrie des cales ne permettrait pas l'emplacement des marchandises (fardeaux de bois), alors que l'affréteur lui avait communiqué les caractéristiques³³.

Le courtier a droit à une rémunération fixée par un tarif ou à défaut, par l'usage, et toutefois il n'a pas droit à cette rémunération si le contrat n'a pas été conclu par ses soins*.

Le courtier maritime d'affrètement, intervient pour rapprocher les avis des deux parties tant au moment des négociations que lors des litiges pour des solutions à l'amiable.

3. Rôle et mention de la charte partie :

3.1. LA CHARTE-PARTIE : Support juridique du contrat d'affrètement (charter-party) Elle consigne les obligations réciproques des parties

Il existe une multitude de formes préétablies de chartes-parties. La plupart sont rédigées en anglais et datent du 19^{ème} siècle reflétant un rapport de force en faveur du frèteur-transporteur. Des organismes professionnels internationaux ont essayé de les réactualiser en fonction du type de la marchandise transportée ; il s'agit de la BALTIME, GENCON, NUVOY, SYNACOMEX etc.

Mentions contenues dans la charte-partie : 3 parties

1. Pages de garde (page des cases)
2. Clauses imprimées (printer clauses)
3. clauses additionally (rider to the charter-party)

la page de garde contient entre autres :

³³ Navire Atlantis, Paris, 24 octobre 1984, DMF85-261

- ✓ Mentions relatives à l'individualisation du navire
- ✓ Identification des parties
- ✓ Taux de fret, ports de chargement et de déchargement,
- ✓ Lieux et délai de chargement (affrètement au voyage)
- ✓ Durée du contrat (affrètement à temps)

La charte partie est l'acte qui énonce les engagements des parties, après négociations des clauses qui la constituent. Elle constitue un titre de preuve des obligations des parties au contrat. Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute. Le plus souvent rédigée sous 'seing privé' la charte-partie peut être rédigée également en forme authentique.

En toute état de causes, elle doit énoncer les éléments d'individualisation du navire (nom, mode de propulsion, jauge brute, jauge nette), les noms du fréteur, de l'affréteur et le taux du fret.

Selon la loi algérienne Art. 642. Du CMA – « ' L'affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties. Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de dix tonneaux de jauge brute' »³⁴

Art. 643. – La charte-partie doit, mentionner notamment :

- 1) Les éléments d'individualisation du navire ;
- 2) Les noms et les domiciles du fréteur et de l'affréteur ;
- 3) le taux de rémunération pour l'affrètement du navire ;
- 4) la durée du contrat ou l'indication des voyages à accomplir.

La charte-partie à temps, doit également fournir des indications sur la vitesse, la capacité utile, la consommation de carburant et la nationalité du navire ; entre autres.

La charte-partie au voyage doit, en outre, énoncer l'importance et la nature de la cargaison, les lieux de chargement et de déchargement et les temps prévus pour le chargement et le déchargement. Il n'est pas rare qu'elle contienne aussi des indications précises concernant la marchandise.

³⁴ Article 642, CMA

La désignation de la marchandise permet au fréteur de fournir un navire qui répond à l'attente de l'affréteur, en ce qui concerne la nature, le poids ou le volume de la cargaison.

Aussi rencontre-t-on dans la charte-partie sous la rubrique « cargaison » des mentions telles que : (pour y charger une pleine et entière cargaison de blé et/ou maïs et/ou seigle et/ou orge de... tonnes métriques en vrac).

La charte-partie à temps doit énoncer la durée du contrat, donnée fondamentale de l'affrètement à temps mais les autres indications aussi, telles que charge nette « cargo capacity », moyens de levages, vitesse, consommation, etc.

Le fréteur doit en principe présenter un navire tel que prévu par le contrat d'affrètement, Un cas de force majeure peut empêcher le fréteur de fournir le navire désigné, le contrat pourrait être résilié de part ou d'autre sans indemnité, en application de la théorie des risques dans le contrat (cas de résiliation de la charte-partie).

3.2. Clauses de la partie à la charte :

- ✓ **Particularité des parties** : Cette clause couvre la description et le nom des parties, c'est-à-dire l'affréteur et la compagnie maritime
- ✓ **Particularité du navire** : Le nom et la cote du navire montrant sa mesure, son volume et sa capacité de chargement. Si le navire fourni est de classe différente, l'affréteur peut éviter Contrat. Mais la règle s'offre une exception lorsque le fréteur s'est réservé expressément par une clause de la charte-partie une faculté de substitution, il pourra présenter alors un sistership ou un navire de substitution, c'est-à-dire un navire apte à remplir le même service que le navire désigné.
- ✓ **Marchandises légitimes** : Les marchandises chargées doivent être telles qu'elles pourraient être légalement transportées et déchargées au port de destination.
- ✓ **Position du navire** : La position du navire à la date du contrat doit être clairement indiquée comme il indique à l'affréteur le probable date d'arrivée au port d'expédition.
- ✓ **Port de chargement** : Il est du devoir du fréteur positionner le navire au port de chargement et informer l'affréteur à temps afin qu'il puisse s'arranger pour le chargement de la cargaison.
- ✓ **Obligations de l'armateur** : Il incombe au fréteur de fournir un navire en bon état de navigabilité. S'il n'est pas indiqué dans le contrat, elle sera considérée comme une condition implicite.

- ✓ **Obligation de l'affréteur :** L'affréteur doit payer le fret convenu d'avance ou à la fin de la mission selon les termes du contrat. En outre, il est tenu de rendre le navire en bon état et de charger autant de cargaisons que le navire peut le transporter en toute sécurité. Il existe une condition implicite selon laquelle l'affréteur ne devrait pas charger de marchandises dangereuses.
- ✓ **Jours de relâche et surestaries :** Les jours de repos sont le nombre de jours accordés à l'affréteur pour le chargement et le déchargement des marchandises. Ces jours commencent à courir à partir du moment où l'affréteur a reçu la NOR du navire au port indiqué. Ces journées peuvent être soit des « journées de courant » qui sont comptées de minuit à minuit, y compris les jours fériés ou « jours ouvrables » qui sont les jours où le travail est normalement effectué, c'est-à-dire les jours fériés exclus.
- ✓ **Fret des tiers :** En règle générale, l'affréteur est autorisé à charger la cargaison des tiers, mais à cette fin, un connaissance distinct sera exigé.
- ✓ **Périls exceptés :** En vertu de cette clause, l'armateur ne sera pas responsable de la perte causée par certains périls tels que tempête, inondation, tremblement de terre, incendie, etc. Cette clause protège le propriétaire du navire seulement si les dangers n'auraient pas pu être évités en faisant preuve de diligence raisonnable.

3.3. Modalité de calcul de fret :

Dans l'affrètement au voyage, le fret se compte soit au forfait, en unité, à la quantité, en poids ou en volume des marchandises chargées. Dans les affrètements à temps et dans les affrètements coque nue, le fret a pour base une unité de temps loyer (Hire) journalier.

3.3.1. Fret au forfait (Lumpsum) :

Le forfait doit être payé quelle que soit la quantité de marchandises transportées. Si l'affréteur charge une quantité de marchandise plus importante que celle qui était prévue, le prix du fret sera augmenté proportionnellement au forfait (pro rata), sous réserve de certaines tolérances admises par l'usage, sujet à d'autres négociations et signature d'addendum. Lorsque l'affréteur ne charge rien, le montant total du forfait devra être payé en d'autres termes (faux fret), ceci en théorie car en fait, si l'affréteur peut prouver qu'il a fait acte de bonne foi en prenant toutes les dispositions pour charger mais sans succès, il pourra négocier de payer uniquement les pertes qu'aurait subi le fréteur.

3.3.2. Fret à la quantité « fret à l'unité avantageuse » (W/M):

Calcule à l'unité payante, lorsque la quantité est évaluée en poids, les unités de mesure les plus couramment utilisées sont la tonne métrique (MT) de 1.000kg et la tonne anglaise de 1.016,048 kg. Le poids à prendre en considération est le poids brut, emballage compris, sauf convention contraire.

Lorsque la quantité se calcule en volume, les unités couramment utilisées sont le mètre cube (CBM), l'hectolitre pour les vins et les grains en vrac ou le 'standard' pour les bois. Une fois l'unité choisie, toujours à la faveur du navire, les parties doivent prévoir à quel moment le calcul doit être fait.

Le calcul peut se faire sur les quantités déclarées au chargement ; dans le cas où on se fie aux déclarations de l'affréteur, le capitaine peut faire là des calculs pour prouver que l'affréteur a chargé en fait une quantité supérieure à la quantité déclarée ou faire appel à un expert tiers pour une expertise de tirant d'eau (Draft Survey) afin de calculer les quantités chargées dans ce cas, le fret dû par l'affréteur sera calculé sur les quantités effectivement chargées. A l'inverse, le fret ne sera pas diminué si l'affréteur charge moins que la quantité déclarée.

PS : La W/M s'applique lorsqu'il est proposé au navire diverses cargaisons (break bulk) par exemple : des caisses, des sacs, des balles, des fardeaux, etc., nous avons dans ce cas différents poids et différents volumes, dans ce cas le fréteur prendra à chaque fois l'unité qui l'avantage (et c'est pour cela que la w/m est dite toujours à l'avantage du navire.)

3.3.3. Fret à l'unité de temps :

Dans les affrètements à temps et coque nue, l'unité de mesure du fret est évidemment une unité de temps : jour, semaine ou mois. Les chartes précisent le point de départ du temps à partir duquel la location court, en tenant compte, notamment, du fait que le navire est mis à la disposition de l'affréteur un jour ouvrable ou non, bien évidemment que cela n'est correct que s'il a été négocié et convenu ainsi car le navire est toujours délivré et redélivré

4. La délivrance du connaissement :

En plus des autres fonctions du connaissement, ce dernier est considéré comme une reconnaissance de la réception des marchandises à bord. En matière d'affrètement, son rôle est beaucoup plus modeste qu'en transport puisque les obligations et les droits des parties sont bien précisés dans la charte partie.

‘Art. 748. – Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant est tenu, sur la demande du chargeur, de lui délivrer un connaissement portant les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.’

Cependant lorsque le fréteur délivre un connaissement qui répond aux conditions légales, la nature de ses obligations peut se trouver fondamentalement modifiée. Comme la convention de Bruxelles prescrit en effet que :

Les dispositions du premier titre s’appliquent dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs aux connaissements émis en exécution d’une charte partie.

La délivrance d’un connaissement laisse donc inchangée la nature des rapports entre le fréteur et l’affréteur. Ainsi, si ce connaissement est amené à circuler et est transmis à un tiers, le fréteur se présentera comme un transporteur à l’égard de ce dernier et toutes les règles du connaissement de transport régiront leurs rapports. Par ailleurs il a été jugé que si l’affréteur a laissé délivrer des connaissements par le consignataire de navire ou l’agent de l’armateur, il prend la qualité de transporteur vis-à-vis des porteurs de connaissement.

Conclusion

L'affrètement maritime concerne principalement le transport des matières premières pour des lots importants. L'affrètement maritime doit aussi être envisagé pour des marchandises diverses, à chaque fois que le port de destination est mal desservi par les compagnies régulières à partir du port de départ.

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement maritime, mais les contrats d'affrètement (charter party) sont conclus sur la base de contrats types qui sont le fruit d'une longue expérience dans la mesure où l'affrètement a précédé le contrat de transport maritime.

Le contrat d'affrètement maritime met en scène 2 acteurs :

- ✓ L'armateur ou fréteur (ship owner) qui exploite le navire
- ✓ L'affréteur (charterer) qui loue le navire à l'armateur

Notons que dans le domaine de l'affrètement maritime, les courtiers (ship brokers) sont très actifs.

Il existe trois variétés d'affrètement : au voyage (trip charter), à temps (time charter) et coque-nue (bareboat).

Donc on peut déduire après toutes les recherches sur l'affrètement maritime et son importance que l'affrètement est essentiel sur la croissance de commerce national et internationale.

**Chapitre III : L'opération de
l'affrètement au sein de l'entreprise
CNAN Nord spa**

Chapitre III : L'opération de l'affrètement au sein de l'entreprise

CNAN Nord spa

Après avoir consacré le premier et le deuxième chapitre à l'approche théorique du commerce international et sa relation avec le transport maritime et ensuite avoir les contrats nécessaires de transport maritime et nécessairement contrat d'affrètement et la charte partie, dans ce présent chapitre, nous allons essayer de transposer ces différents concepts théoriques au cas d'entreprises algériennes, au sein de la CNAN Nord spa.

Dans le but de mieux présenter les résultats obtenus, nous avons jugé important de répartir ce chapitre en trois sections. La première section sera consacrée à la présentation de la CNAN, ses missions, ses objectifs, ses filiales. Quand, à la seconde section, elle fera l'objet de la démarche méthodologique retenue dans cette recherche, Enfin la troisième section, elle se penchera sur l'analyse, l'interprétation des résultats obtenus et ensuite montrer le rôle de transport maritime sur développement de l'économie de pays.

Section 1 : Présentation de la CNAN Nord spa

Dans cette section nous présenterons d'une façon générale la compagnie la CNAN Nord spa à travers son historique et ses filiales tout en invoquant son développement et son positionnement dans son secteur.

Cette section est divisée en trois sous-sections, en premier lieu nous donnerons l'historique de la société, après sa définition et enfin la localisation de ses ports et plateformes logistiques dans le monde.

1. Historique et définition de la CNAN NORD :(compagnie nationale de navigation)³⁵

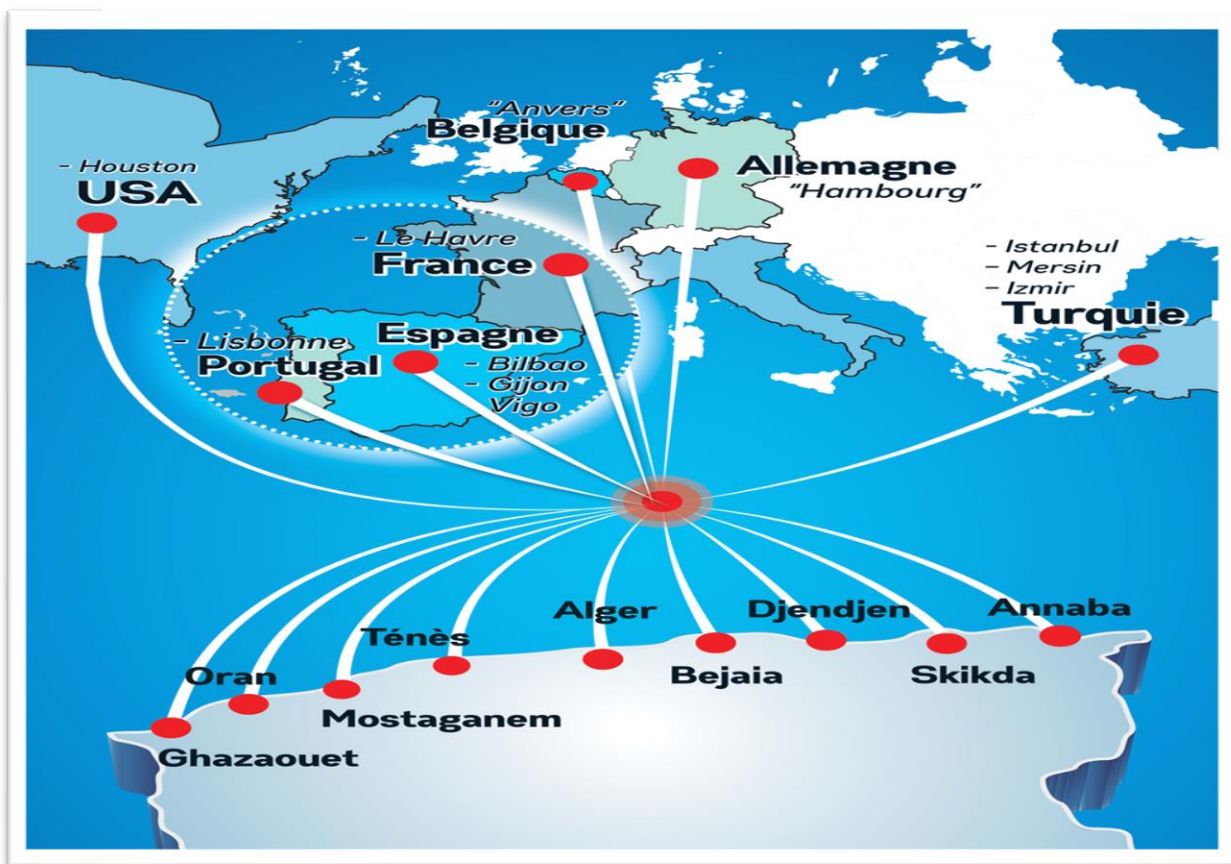
C'est une structure opérationnelle placée sous l'autorité hiérarchique du président directeur générale de CNAN Groupe et active pour son propre compte, Elle a été créée le 2 janvier 2005.

³⁵Document interne de l'entreprise 2022

CNAN NORD Spa est une compagnie qui a une mission principale le transport maritime de marchandises en lignes régulières et assure la couverture des principaux ports :

- ✓ Nord Europ : d'Anvers (Belgique), Hambourg (Allemagne),
- ✓ Espagne : Bilbao, Aviles et Gijón
- ✓ Portugal : Lexies ; Lisbonne,
- ✓ Amérique : Houston
- ✓ Méditerranée Orienta : Istanbul ; Mersin ; Izmir

Figure 3:Les lignes régulières de la CNAN nord



Source : document interne de l'entreprise

Elle emploie, à cet effet, et en plein temps 263 personnes dont 167 marins et 96 sédentaires.

L'ensemble de cet effectif étant de nationalité algérienne, les langues de travail utilisées sont :

- ✓ le français et l'anglais pour tous les messages écrits

- ✓ L'arabe dialectal et le français pour les communications orales.

Les Bureaux de la Direction Générale de la Société **CNAN NORD** Spa sont situés à l'adresse suivante : Villa 219 Parc Ben Omar Kouba Alger - ALGERIE

1.1. Forme de de la CNAN Nord

Il est formé par les présentes entre les propriétaires des actions présentement créées et de celles qui pourront être créées ultérieurement, une société par actions, qui sera régie par le Code de Commerce algérien, complété et modifié, ainsi que par les lois et règlements en vigueur et les présents statuts.

1.2. Objet Social

La société a pour objet :

- ✓ Transport maritime de marchandises en Méditerranée orientale, Europe du Nord, Amériques, Moyen et Extrême Orient et Inter- port,
- ✓ Courtage, transit et commission en douane,
- ✓ Affrètement et frètement des navires,
- ✓ Gestion d'entrepôts portuaire et sous douanes,
- ✓ et d'une manière générale, toutes opérations légales, industrielles, commerciales ou financières, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social ou susceptibles d'en faciliter la réalisation, l'extension ou le développement

1.3. Dénomination :

La société prend la dénomination suivante : « CNAN NORD Spa ».

Dans tous les actes et documents de la société, destinés aux tiers, la dénomination devra toujours être précédée ou suivie de la mention « Société par Actions » en lettres claires ou des initiales : « SPA » ainsi que de l'énonciation du capital social.

Figure 4: Logo de la compagnie maritime CNAN nord



Source : document interne de l'entreprise CNAN

1.4. Siège Social :

Le siège social est fixé à Alger : 74, Boulevard Mohamed V, Wilaya d'Alger. Il pourra être transféré en tout autre endroit dans le territoire de la Wilaya d'Alger par décision du Conseil d'Administration, et en tout autre lieu en dehors de la Wilaya d'Alger, en vertu d'une délibération de l'Assemblée Générale Ordinaire. Son transfert en dehors du territoire algérien requiert l'accord des autorités algériennes compétentes et celui du pays où son transfert est envisagé. Des agences, succursales, bureaux et entrepôts pourront être créés en tous lieux par décision du Conseil d'Administration qui pourra les transférer ou les supprimer.

1.5. Capital Social :

Le capital social est fixé à la somme d'un milliard sept cent soixante-quatre millions de dinars algériens (1.764.000.000,00 DA).

a) Zones de couverture :

Les zones et les ports principaux desservis par les navires de la filiale CNAN Nord sont :

✓ Anvers	4 Départs/mois
✓ Hambourg	1 Départ/mois
✓ Liexoes	2 Départs/mois
✓ Bilbao	1 Départ/mois
✓ Houston	1 Départ/mois
✓ La Turquie	2 Départs/mois

b) Destination de tous les ports Algériens

Les navires exploités sont conçus et adaptés pour le transport tous types de marchandises à savoir :

- ✓ Conteneurs ;
- ✓ Equipements divers ;
- ✓ Equipements divers ;
- ✓ Equipements industriels ;
- ✓ Colis lourds ;
- ✓ Produits dangereux
- ✓ Cargaison en vrac

CNAN Nord assure à sa clientèle une disponibilité permanente dans toutes les zones desservies :

- 20' 40' Dry
- 20' 40' Open Top
- 40' High cube
- 40' Sea cell (pallet wilder)

Ainsi que des mafias et des flats

2. Les activités de la CNAN³⁶ :

Dans le cadre de ses fonctions, cette filiale est chargée de l'exploitation et de la gestion de commerciale, en ligne régulières dans les zones géographiques atlantique, mer du nord, Afrique et moyen orient, des navires propriété ou des navires qu'elle affrète.

A ce titre, CNAN NORD est chargée :

- De créer et de maintenir le contact avec les clients potentiel pour la prospection et le recrutement du fret ;
- De l'étude des demandes de transport et de la prospection de tarifs de fret ;
- De la fixation des tarifs de fret et des conditions de transport avec les clients ;

³⁶ Document interne de l'entreprise CNAN nord 2022

CNAN Nord spa

- Des travaux d'études et d'analyse du marché, de la tarification, de la concurrence ;
- De la négociation et la conclusion de contrats et de conventions de services avec différents clients et prestataires de services dans sa zone d'influence ;
- Du maintien du contrat permanent et de la communication avec les capitaines, commandant des navires ;
- De l'établissement et de la publication des plannings mensuels d'escale ;
- De l'ouverture du booking des navires en collaboration avec les agents et du suivi et le contrôle de son exécution ;
- De l'établissement des pré-plans de chargement ;
- De la détermination des dates de clôture des booking ;
- De la mise à disposition des conteneurs pour la clientèle ;
- Des démarches nécessaires, en relation avec l'unité conteneurs, à la récupération des conteneurs vides auprès des clients :
- De l'établissement du pré-plans de chargement ;
- De la détermination des dates de clôture des booking ;
- De la mise à disposition des conteneurs pour la clientèle ;
- Des démarches nécessaires, en relation avec l'unité conteneurs, à la récupération des conteneurs vides auprès des clients ;
- Du suivi des rotations des navires et de conteneurs ;
- Du suivi des consommations de soutés et de commande des soutés en Algérie et à l'étranger ; Du suivi des consommations de soutés et leurs commandes en Algérie et à l'étranger ;
- Du contrôle de la certification et du mandatement des comptes d'escales, du suivi de la situation de trésorerie des agents (contrôle des recettes, des dépenses commerciales, des frais et extra - frais portuaires et de manutention, ... etc.) ;
- De l'établissement des pros - formans d'escale et de l'envoi des provisions correspondantes
- Des opérations d'affrètement quand un déficit en moyens par rapport au plan de charge qui vient d'être constaté.

En matière d'affrètement, CNAN NORD est chargée :

- De la formulation des besoins d'affrètement et le choix des navires ;

CNAN Nord spa

- De la signature des chartes - parties liant la compagnie aux armateurs fréteurs ;
- De l'exploitation rationnelle des navires affrétés et de leur gestion dans le respect des conditions fixées par la charte - partie ;
- Du mandatement des chartes - parties et de l'établissement du décompte final ;
- De la restitution du navire affrété au terme de la période dans le cas d'un affrètement à temps dans les conditions expresses définies par charte - partie :
- De la désignation des prestataires de services notamment dans le domaine de la consignation et de la manutention ainsi que du contrôle de l'action des prestataires de service tant en Algérie qu'à l'étranger ;
- Du suivi du marché des frets et de l'action des armements ;
- De l'élaboration des programmes d'arrêts techniques des navires qui lui sont affectés
- De l'élaboration des budgets et du plan de financement de l'unité, des rapports périodiques d'exécution et du programme d'investissements de la filiale ;
- De la définition des spécifications techniques et commerciales des navires ainsi que des moyens logistiques (conteneurs, remorques, ... etc.) à acquérir par la filiale, ainsi qu'à leur choix.
-

3. La structure organisationnelle de CNAN Nord :

Afin de mieux connaître l'organisation de la direction générale de la CNAN NORD, il convient de présenter ses différentes structures centrales et opérationnelles à travers un organigramme bien détaillé, que nous allons présenter ci-dessous :

Chaque service cité dans la CNAN dispose d'un nombre de direction. On peut citer la direction d'exploitation, Direction logistique et la direction commerciale :

3.1. La Direction d'Exploitation :

C'est une structure de soutien sous l'autorité hiérarchique de la Direction Générale de la filiale et active en relation fonctionnelle avec la Direction Logistique et Commerciale.

A ce titre, elle est chargée :

- ✓ De la coordination des opérations d'affrètement et de frètement ;
- ✓ De la garantie de l'application des clauses des chartes - parties ;
- ✓ Du suivie de la transition des chartes - parties, avenant et avis d'affrètement / frètement
- ✓ Du choix du partenaire en matière d'affrètement / frètement (courtiers, armateurs et opérateurs) ainsi que de la réunion périodique de leurs composantes ;
- ✓ Du suivie de l'évolution du marché de l'affrètement ;
- ✓ De la négociation et la finalisation de toutes les factures et de tous les contrats relatifs aux gros tonnages de céréales, de la réception, de l'étude et de la présélection des offres ;
- ✓ De la négociation des termes principaux (taux de fret, taux de surestaries, cadences et dates d'enlèvement des cargaisons) ainsi que des clauses additionnelles des chartes - parties.
- ✓ De l'accord sur facture si les négociations aboutissent et de l'obtention de la confirmation définitive par la Direction d'exploitation ;
- ✓ Du suivie et la transmission après signature des documents d'affrètement (récapitulation des frêteurs, chartes - parties, avenant à la charte - partie et avis d'affrètement) ;
- ✓ De l'élaboration du rapport d'activité ;
- ✓ De la gestion de la bande de données et des relations avec les organismes internationaux spécialisés dans l'activité ;

3.2. Direction logistique :

C'est une structure de soutien sous l'autorité hiérarchique de la Direction Générale de la filiale et active en relation fonctionnelle avec la Direction d'Exploitation et Commerciale.

La direction Logistique est chargée essentiellement de :

- ✓ La gestion du parc conteneur de la filiale ;
- ✓ La location, achat, et vente de conteneurs ;
- ✓ La réparation des conteneurs ;
- ✓ Le positionnement du conteneur à la disposition des usages et / ou des armements ;
- ✓ La consignation des conteneurs et des remorques ;
- ✓ L'élaboration des plans de développement ;
- ✓ La participation à l'établissement des projets de comptes prévisionnels, de recettes et dépenses ainsi qu'à l'élaboration de sa comptabilité en collaboration avec les structures concernées du siège ;
- ✓ La participation à la gestion des immobilisations et des stocks en collaboration avec les structures concernées du siège ;
- ✓ La participation à l'établissement d'un plan de trésorerie en collaboration avec les structures concernées du siège ;
- ✓ Veiller au respect des règles d'hygiène et de sécurité ;
- ✓ L'élaboration des procédures internes relatives à l'organisation du travail.
- ✓ Facturation / recouvrement surestaries ;

3.3. La Direction Commerciale :

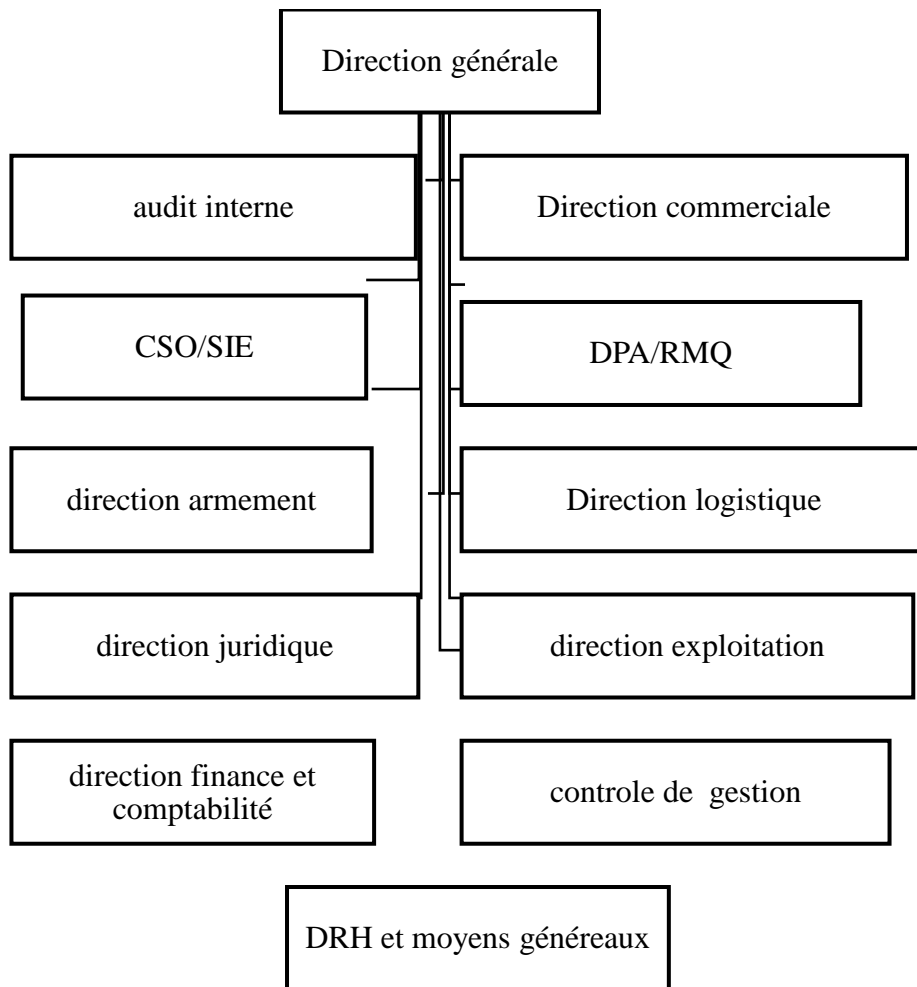
C'est une structure de soutien sous l'autorité hiérarchique de la Direction Générale de la filiale et active en relation fonctionnelle avec la Direction d'Exploitation et Logistique et elle dispose aussi d'un service marketing.

Dans le cadre de ses attributions, la Direction Commerciale est chargée de :

- ✓ Etudier et mettre en œuvre le plan marketing de la compagnie suivant l'environnement et la stratégie commerciale ;
- ✓ Participer à la définition des nouveaux projets d'acquisition de navires ;
- ✓ Initier toutes les études nécessaires afin de promouvoir les services offerts par la compagnie ;
- ✓ Constituer, suivre et mettre à jour les fichiers et fonds d'informations nécessaires à un bon exercice de ses activités pour offrir à la clientèle un service de qualité et aux meilleurs prix ;

- ✓ Opérer en parfaite adéquation avec la structure de coordination de l'exploitation ;
- ✓ Suivre en permanence l'évolution de l'environnement, des techniques, des parts de marché et notamment les fluctuations des tarifs de fret pratiqués par la concurrence ;

Figure 5:organigramme de la CNAN nord



Source : document interne de l'entreprise

4. Présentation de la flotte :

Pour atteindre les buts et missions qui lui sont assignés, notamment dans le segment principal de ses activités, CNAN Nord Spa gère, en sa qualité d'armateur et propriétaire, une flotte de 07 navires de type Général Cargo, acquis dans le cadre de son plan de développement, il s'agit des navires suivants :

Tableau 1: les flotte et la capacité des navires de la CNAN

Navires	Année	DWT
M/V SAOURA	2012	9100
M/V STIDIA	2011	9100
M/V SEDRATA	2011	9100
M/V KHERRATA	2012	12.580
M/V CONSTANTINE	2012	12.767
M/V TINZIREN	2016	12.550
M/V TIMGAD	2016	12.550

Source : document interne de l'entreprise CNAN

5. Les affrétés :

Les navires affrétés par CNAN Nord sont au nombre de 14 affrétés généralement au voyage .ils sont essentiellement des générale CARGO et ils assurent la relation entre les ports algériens et ceux du moyen orient et ceux de l'Amérique.

6. Le tonnage :

Les réalisations en tonnage en 2018 sont 318132 tonnes, par contre en 2019 à cause de COVID19, le tonnage est 205621 tonnes soit 11,6% du tonnage transporté par l'entreprise, la participation des navires affrétés pour le compte de 2200 tonnes soit 46 % des tonnages transportés par cette filiale.

Tableau 2: Réalisation des tonnages de la CNAN nord

Année	2017	2018	2019
Tonnage	258872	318123	205621
Tenus	5809	4097	2200

Source : Réaliser par nous-mêmes

Section 2 : La contribution de la CNAN dans le développement de l'affrètement algérien

Le but de cette section est de décrire le rôle de transport maritime sur l'économie nationale et le suivi l'opération du frètement, ensuite présentée le commerce extérieur en Algérie (importation et exportation).

1. L'offre et la demande, nationales de transport maritime des marchandises.

Durant les années 80, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers monde. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales.

La flotte, sous pavillon algérien, était alors composée de plus de 80 navires de tous types (vraquiers, navires citernes, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RORO, car-ferries).

L'ensemble de cette flotte était exploité par la CNAN qui constituait un grand armement au niveau mondial. En plus de sa propre flotte, la CNAN faisait appel à des navires affrétés dans le domaine aussi bien des vrac secs et liquides (céréales, charbon, huiles, vins, etc....) que de la ligne régulière.

A noter que l'action de la CNAN était complétée par celle de la compagnie Algéro-libyenne, CALTRAM, qui est arrivée à exploiter 4 navires en propriété durant les années 80/90 et faisait également appel à l'affrètement.

L'armement CNAN assurait ainsi avec ses capacités propres et affrétées, une part de l'ordre de 35% des échanges extérieurs de l'Algérie avec un objectif à atteindre de 50%.

Chapitre III : L'opération de l'affrètement au sein de l'entreprise CNAN Nord spa

78

L'offre nationale de transport maritime des marchandises générales est réduite à sa plus simple expression ; son évolution a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur.

1.1. La flotte du Pavillon National Algérien :

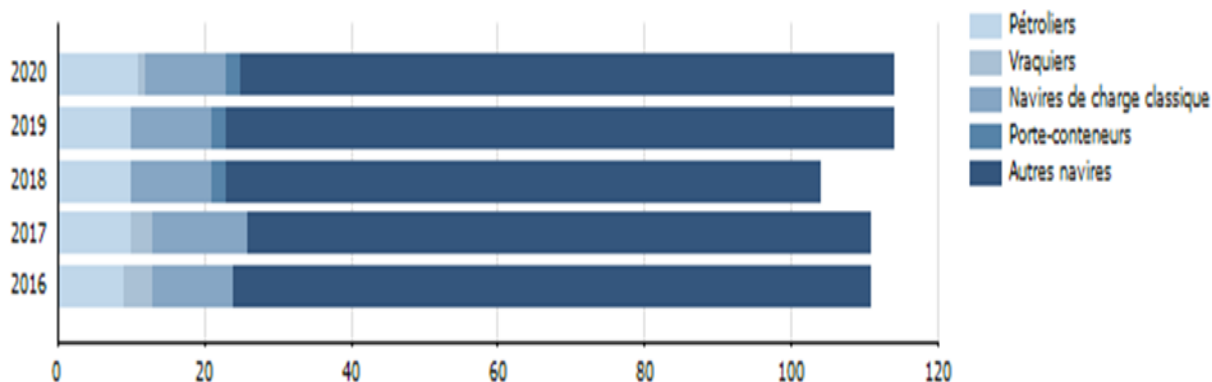
Actuellement la flotte marchande algérienne dispose de 26 navires en 2017, répartis entre 15 vraquiers, 9 navires Multipurpose, un porte-conteneurs et un RO-RO appartenant à la CNAN, HYPROC et NOLIS. (Taux de croissance en 2020 est 1%)

Tableau 3: Capacité de transport par type de navires

(Milliers de TPL)	2005	2010	2015	2020
Flotte totale	913.0	764.6	802.0	673.4
Pétroliers	47.0	25.1	17.2	62.1
Vraquiers	288.0	204.3	149.6	53.5
Navires de charge classique	135.0	64.5	112.7	105.7
Porte-conteneurs	/	/	0.0	36.5
Autres navires	443.0	470.7	522.6	415.7

Source : <http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/fr-FR/012/index.html>
consulté le 30/05/2022

Figure 6: Flotte par types de navires



Source : <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/fr-FR/012/index.html>

1.2. Le trafic maritime algérien par mode de conditionnement durant la période de 2002-2016

Le trafic maritime totale des marchandises à atteint plus de 128 millions de tonnes en 2020 contre 108 millions de tonnes en 2015, soit une croissance de 18.51 %. Et ce comme le montre le tableau et les figures ci-dessous.

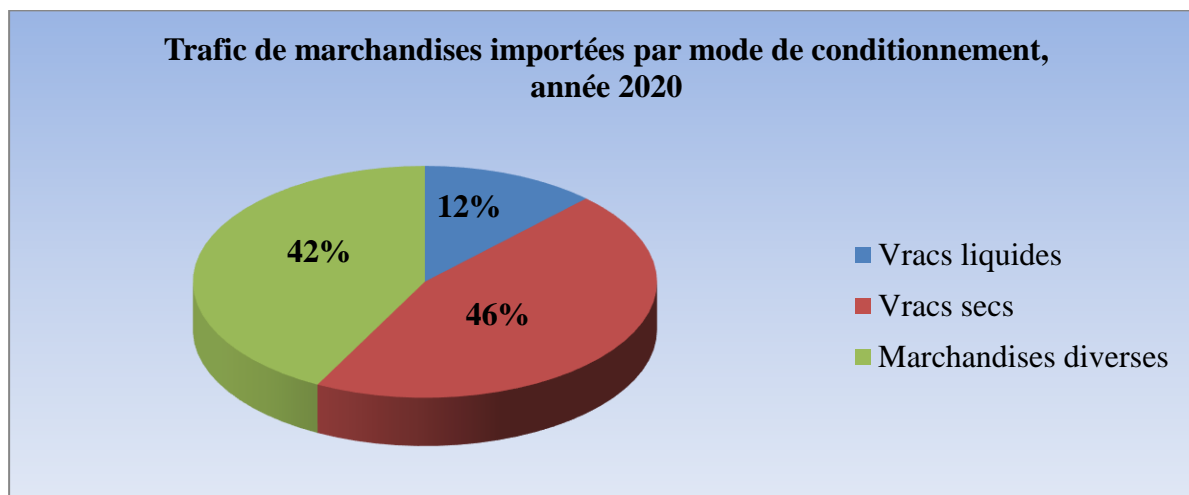
Tableau 4:Trafic selon la nature des marchandises(2020)

Type de marchandises	Entrées	Sorties	Total	%
Vrac liquides	2872058	82109499	84981557	78,63
Vrac secs	10658528	917312	11575840	10,71
Marchandises diverses	9942443	1571607	11514050	10,66
Total	23473029	84598418	108071447	100

Source : établi à partir de l'annuaire statistique 2022 du ministère des transports

Les données du Tableau sont représentées graphiquement dans la figure ci-après :

Figure 7: Trafic de marchandise importée par mode de conditionnement (2020)



Source : <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/dza/>

Tableau 5: exportations des services par principales catégories

(en % du total des services)	2005	2010	2015	2020
Transport	33.9	21.8	19.7	(e) 17.6
Voyages	7.3	6.3	9.0	(e) 1.3
Autres services	58.7	71.9	71.3	(e) 81.0

Source : <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/fr-FR/012/index.html> consulté le 30/05/2022

Tableau 6: Commerce total dans le secteur des services de transport

(Millions de \$US)	2005	2010	2015	2020
Exportations de services de transport.	851	759	681	(e) 565
Importations de services de transport.	1 801	2 970	3 690	(e) 2 565
Balance du commerce des services de transport.	-950	-2 211	-3 010	(e) -2 001

Source : <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/fr-FR/012/index.html>

Il est à noter que les cargaisons homogènes (vrac liquides et secs) sont couvertes dans leur quasi-totalité par le biais d'affrètement majoritairement conclus et contrôlés par les fournisseurs étrangers dans le cadre de leurs ventes CFR aux importateurs algériens, la réglementation algérienne ne permet pas aux opérateurs nationaux (type OAIC, FERPHOS, Opérateurs Privés de grains – de bois - de fer ,etc....) d'affréter des navires pour transporter leur cargaison tant à l'import qu'à l'export.

Seule une part mineure du fret est en effet contrôlée par les opérateurs nationaux dans le cadre de leurs achats en FOB. Aujourd'hui ces opérateurs subissent le diktat des armements étrangers qui refusent de charger les frets payables en Algérie et ceci en l'absence de capacités d'affrètement de l'armement national, seul autorisé à procéder à l'affrètement de navires et ce conformément à l'article 649 du code maritime algérien.

Le transport en ligne régulière est, en majorité, contrôlé par les armateurs de ligne étrangers. Le gros des tonnages étant assuré en conteneurs par les grands transporteurs mondiaux tels que CNAN, MAERSK, CMA-CGM, MSC, ARKAS, qui sont tous établis en Algérie.

2. Les caractéristiques du transport maritime en Algérie

L'Algérie dispose d'une côte de 1700 kilomètres. La plus grande partie de son commerce extérieur est opéré par voie maritime à hauteur de 95%. Son principale partenaire est l'Europe.

Concernant les exportations par voie maritime, la partie dominante est celle des hydrocarbures. Elle représente 95 % du trafic totalisant 84 millions de tonnes³⁷, qui transitent par les trois ports pétroliers : Arzew, Skikda et Bejaia³⁸. Les importations représentent 23 millions de tonnes. Elles concernent le vrac alimentaire, les produits industriels et les produits manufacturés. L'augmentation du prix du pétrole a stimulé les importations. Ce trafic transite par les principaux ports polyfonctionnels qui sont Oran, Annaba et Alger, Skikda et Djendjen.

³⁷ L'annuaire statistique 2022, du ministère des transports

³⁸ MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, « L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranéen » la revue maritime n°483 p.58.

Il existe un déséquilibre entre les exportations (84 millions de tonnes) et les importations (23 millions de tonnes). Avec la dominance des hydrocarbures aux exportations, l'Algérie est un pays uni-exportateur et donc tout l'impact que cela peut avoir sur les coûts du transport maritime pour les lignes à destination de ce pays. Cette dissymétrie qui se caractérise avec des échanges nord-sud pose le problème de la rentabilisation de la flotte à cause du « boulet » du retour à vide. Les armateurs sont contraints de répercuter les frais du retour à vide (sur ballasts) sur le taux de fret.

En plus de ce qui précède, l'investissement de l'Algérie se fait seulement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du transport. Par contre les ports polyfonctionnels connaissent un retard important, ce qui vient se grever sur la rentabilité des navires hors hydrocarbures (retard dans opérations commerciales, etc.).

3. Le rôle du transport maritime de marchandises dans le développement de l'économie du pays :

Le secteur du transport maritime, notamment dans sa composante marchandise, revêt une importance majeure dans la dynamique économique. Son importance découle de sa contribution au fonctionnement des marchés des produits et de facteurs de productions, d'une part, et de son apport en matière d'amélioration des grandeurs macroéconomiques d'autre part. La facture des entreprises et celle des consommateurs est alourdie pour cause du coût élevé du transport maritime. Ce coût affecte aussi la compétitivité des entreprises nationales à l'étranger et réduit l'attractivité du pays pour les IDE³⁹.

Le système économique algériens est un système qui dépend des approvisionnements extérieurs ; à cet égard, il est utile de rappeler que 96% du commerce extérieur de l'Algérie et surtout des importations transitent par voie maritime, d'où l'importance de ce secteur pour l'économie nationale.

Le volume global du trafic enregistré durant l'exercice 2020 fournit par le ministère des transports s'élève à plus de 128 millions de tonnes contre 100 millions de tonnes pour l'année 2000, soit une hausse de 28%. Ce niveau d'activité peut être apprécié à

³⁹ www.maghrebemergent.com (consulté le 27/05/2022 à 19H58)

CNAN Nord spa

travers la rétrospective de l'évolution des échanges extérieurs par voies maritimes enregistrées durant cette dernière décennie.

Les changements intervenus dans l'aspect économique du pays vont intensifier la concurrence entre les ports pour s'accaparer une part de ce marché. La connectivité des transports maritimes, qui sera défini plus bas, est un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international.

Les services des compagnies de transport maritimes de lignes, constituent un réseau mondial qui transporte la plupart des articles manufacturés, objet du commerce international.

La CNUCED (Conférence des nations unies pour le commerce et le développement) a défini un indice de connectivité des transports maritimes en ligne régulière qui est publié chaque année depuis 2004. Il vise à rendre compte de la facilité d'accès d'un pays au marché international. Cet indice noté de 0 à 100 est constitué de cinq indicateurs : le nombre de compagnies assurant le service en provenance et à destination des ports du pays ; la taille des plus grands navires escalant dans ses ports, le nombre de services reliant les ports du pays vers l'étranger ; le nombre total de navires assurant le service en provenance et à destination du pays, la capacité totale de charge en conteneurs des navires qui assurent la liaison avec le pays.

Dans le cas de l'Algérie, il est à remarquer que le deuxième paramètre, en l'occurrence celui relatif à la taille des navires, est extrêmes défavorisant, puisque la capacité de nos ports ne permet pratiquement pas recevoir des navires transportant plus de 500 conteneurs EVP. Ce handicap majeur ne permet pas d'avoir des économies d'échelle, lesquelles devraient se traduire par une baisse du prix du fret pour les chargeurs.

Le cout de fret pour transporter un conteneur de 40 pieds de Marseille vers Alger revient à 1100 Euros alors que le même conteneur est transporté de Shanghai vers la méditerranée à raison de 970 Euros (soit une durée de navigation Shanghai-Méditerranée de 30 jours, alors que pour Marseille-Alger la durée de voyage n'est que d'une journée). Cela illustre bien le manque de performance de nos ports et de notre chaîne de transport maritime.

4. Opération de l'affrètement :

Le groupe exploite ses navires selon l'un des deux types de transport ci - après :

- ✓ En lignes régulières ;
- ✓ En tramping.

D'où le recours à deux types de contrats :

4.1. Le contrat de transport en ligne régulière : c'est la reconnaissance par l'armateur de la prise en charge d'une marchandise et l'engagement de la transporter et de la livrer telle qu'il l'a reçu

4.2. La charte partie de frètement : c'est une promesse faite par l'armateur de mettre à la disposition de l'affréteur, à une certaine date ou une capacité de transport en vue d'accomplir un voyage ou bien l'utilisation d'un navire un certain temps.

CNAN Groupe utilise deux principaux types de frètement qui contiennent l'ensemble des clauses engageant les deux parties, le frètement au voyage et le frètement à temps.

Toute opération de frètement fait l'objet d'un accord préalable de la part de la commission de suivi de l'affrètement et du frètement.

Pour fréter les navires, la direction d'exploitation (DE) fait appel à la direction logistique (DL) ; la direction commerciale (DC) met à la disposition de la DL ses navires opérationnel en contactant la direction technique (DT) et la direction d'armement (DA) qui est tenue de lui transmettre tous les renseignements demandés.

Les renseignements de base portent notamment sur :

- ✓ Le nom du navire ;
- ✓ Le nombre de cales (ou de citerne) ;
- ✓ Année de construction du navire ;
- ✓ Listage des certificats de leurs dates de péremption ;
- ✓ Nombre, type et puissance d'appareils de levage (ou de pompe de cargaison)
- ✓ Consommations journalières ;
- ✓ Dernières cargaison (généralement les trois dernières).

Après s'être assuré auprès de la DT et DA que le navire est en mesure d'être frété, la DL :

- ✓ Met le navire sur le marché par le biais de courtiers agréés par la compagnie ;
- ✓ Conduit les négociations de frètement ; Tiens les directions au courant de l'état d'avancement des négociations.

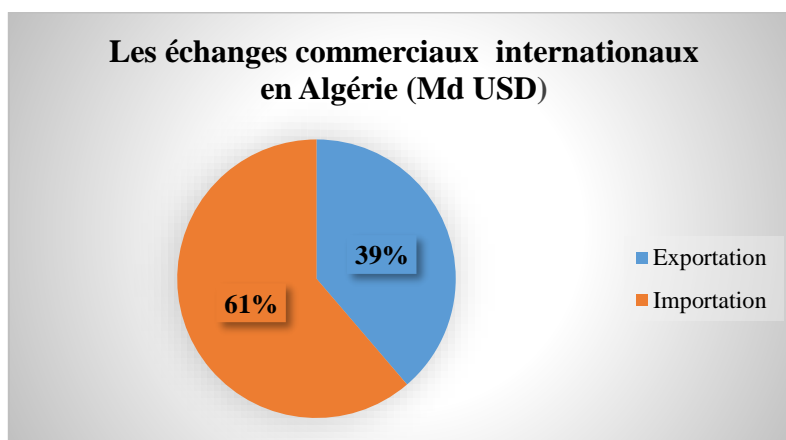
Une fois le navire fixé, la direction logistique :

- ✓ Informe la direction d'exploitation ;
- ✓ Informe la DT et la DA que tel navire a été frété à partir de telle date ;
- ✓ Transmet à la direction d'exploitation une copie de la charte - partie ou un récapitulatif contenant les principales clauses ;
- ✓ Transmet les instructions du voyage à la division d'exploitation qui est chargée de les faire parvenir au capitaine du navire frété

5. Présentation du commerce extérieur de L'Algérie :

Le volume des échanges commerciaux internationaux de l'Algérie sont estimés à plus de 76.9 milliards US Dollar durant l'année 2020, dont 29.9 milliards USD d'exportation et 47.3 milliards USD d'importation, et 67 milliards USD durant les 10 premiers mois de l'année 2021(38,2 Milliard d'Importations et 28.7 milliards USD d'exportation). D'après l'UNCTAD le coût du transport maritime de la marchandise à destination est estimé à 11,4 % de la valeur de la marchandise importée (UNCTAD, « review of marine transport 2020 »).

Figure 8 : Les échanges commerciaux internationaux en Algérie

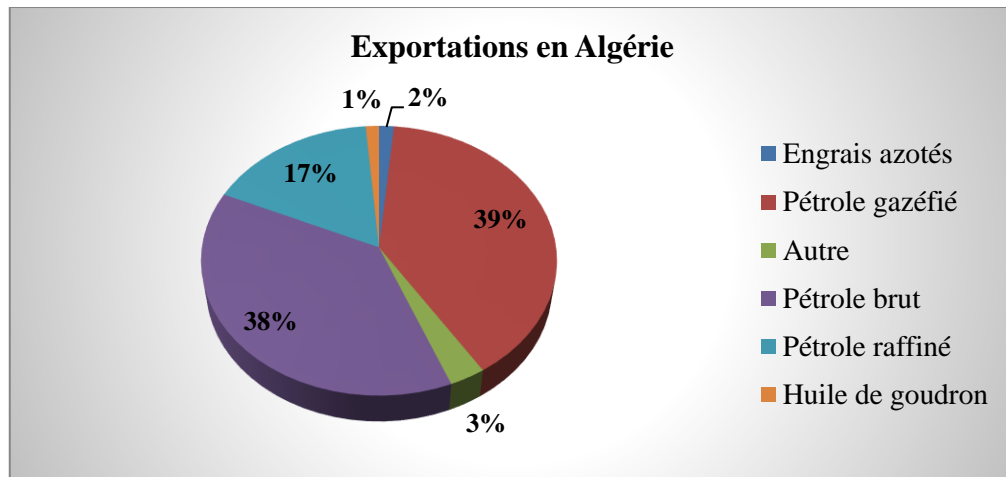


Source : <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/dza/>

5.1. Les échanges commerciaux de l'Algérie et leur transport

Les principales exportations de l'Algérie sont : pétrole gazéfié (11,8 Md \$), pétrole brut (11,3 Md \$), pétrole raffiné (5,06 Md \$), engrais azotés (447 M \$) et huile de goudron de houille (395 M \$).

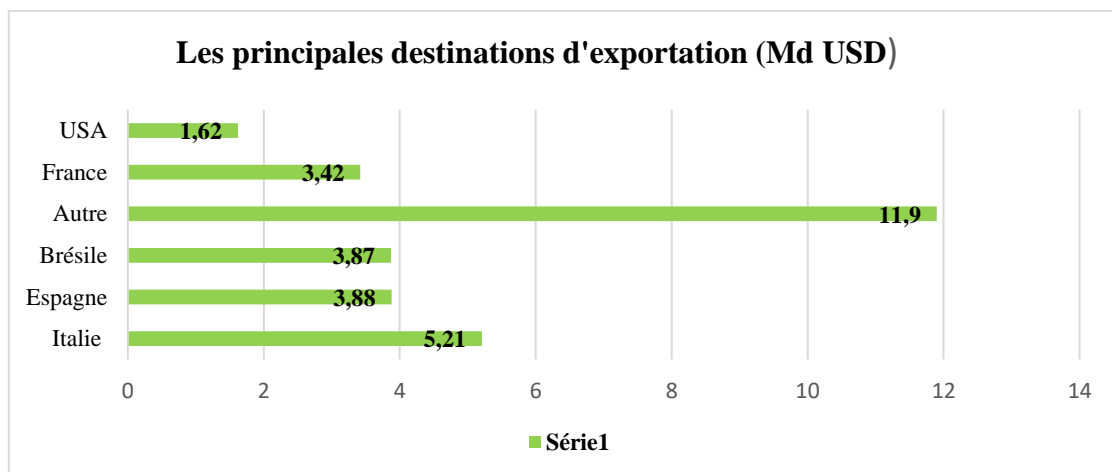
Figure 9: Les exportations en Algérie



Source : <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/dza/>

Les principales destinations d'exportation de l'Algérie sont l'Italie (5,21 Md \$), l'Espagne (3,88 Md \$), les États-Unis (3,87 Md \$), la France (3,42 Md \$) et le Brésil (1,62 Md \$).

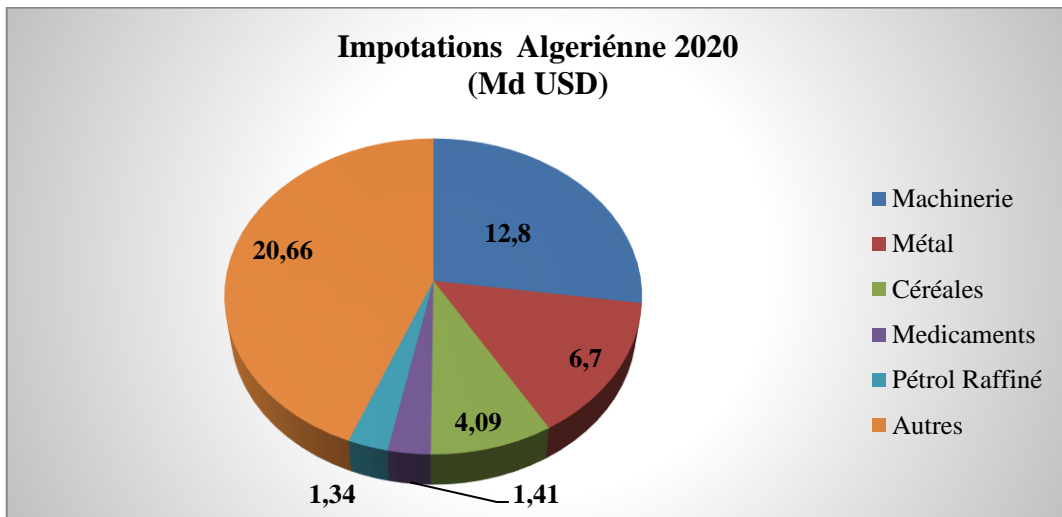
Figure 8: les principales destinations d'exportations (MD/USD)



Source : <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/dza/>

En contrepartie les principales importations de l'Algérie sont le blé (1,79 milliard de dollars), les médicaments emballés (1,41 milliard de dollars), les automobiles (1,35 milliard de dollars), le pétrole raffiné (1,34 milliard de dollars) et les pipes et la tuberie (1,24 milliard de dollars).

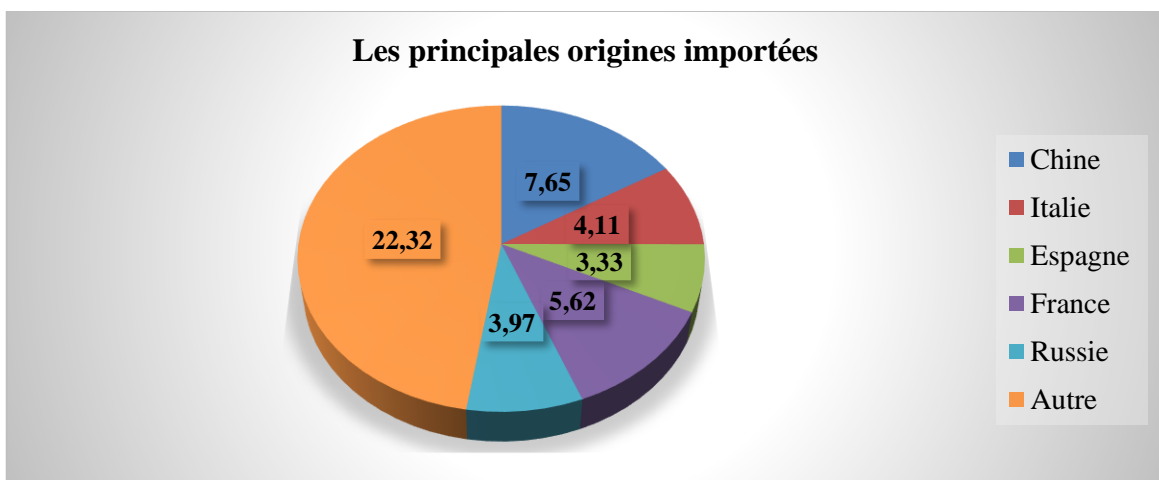
Figure 9: Importations Algérienne 2020



Source : <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/dza/>

Les principales provenances des importations algériennes sont la Chine (7,65 milliards de dollars), la France (5,62 milliards de dollars), l'Italie (4,11 milliards de dollars), la Russie (3,97 milliards de dollars) et l'Espagne (3,33 milliards de dollars).

Figure 10: Les principales origines importées



Source : <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/dza/>

Section 3 : Méthodologie de l'enquête et analyse des résultats

Au cours de cette section, nous allons procéder au traitement et à l'analyse des résultats obtenus à travers les entretiens effectués avec les différents membres du personnel de la CNAN Nord, notre analyse s'est faite de sorte à être en accord l'enchaînement des questions de notre guide d'entretien.

C'est à l'issue de cette analyse que nous retiendrons les hypothèses valables et apporterons des solutions et ferons des recommandations.

Tout d'abord, il s'agit de présenter la méthodologie de notre recherche, puis le processus de collecte des données et la présentation des résultats, pour enfin il sera élaboré une analyse des résultats collectés.

1. La présentation de la méthodologie de recherche :

Dans cette partie nous allons présenter l'étude et l'outil de recueil des informations que nous avons choisi pour mener notre recherche, et nous allons présenter les objectifs de choix de cette technique.

1.1. Le choix de l'étude :

En raison de la nature de notre sujet de recherche, nous avons choisi de diriger notre étude vers une étude qualitative qui nous permettra de comprendre les actions, les représentations et les interprétations des membres questionnés.

« Les études qualitatives sont des études à caractère intensif qui utilisent comme procédure de récolte de données une approche ouverte, non directe, permissive et indirecte des personnes interrogées. Les études qualitatives visent à un approfondissement du sujet traité. Le mode d'interrogation est non-structuré et le nombre de contacts y est relativement peu élevé. Elles cherchent les causes, les fondements d'un comportement, d'une attitude, d'une perception »⁴⁰

Une étude qualitative dans ce cas, nous permet de mieux comprendre la réalité des concepts mobilisés dans la recherche théorique sur le terrain, elle permet de répondre à

⁴⁰ GAUTHY-SINECHAL, (M), VANDERCAMMEN, (M) : Etude de marché : méthodes et outils, 2eme édition, Alger, 2005, P.87.

la question « Comment ? Pourquoi ? Et quel ? », contrairement à l'étude quantitative qui ne nous permet pas de vérifier nos hypothèses de recherche.

De plus notre recherche se limite à l'étude du rôle du transitaire dans le transport maritime à l'importation, cela implique donc de se rapprocher des responsables shipping, tarification, et des déclarants en douane de l'entreprise en question, ce qui offre un échantillon restreint. Toutes ces raisons expliquent notre choix de réaliser une étude qualitative.

L'entretien est « un rapport oral, en tête à tête, entre deux personnes dont l'une transmet à l'autre des informations sur un sujet prédéterminé. Alors, l'entretien consiste à une séance de questionnement adressé à une personne ou plusieurs personnes choisies fortuitement dans le but de collecter les informations permettant de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de recherches ».

1.2. Outil de recueil des données :

Les techniques de recueil des données dans l'étude qualitative sont nombreuses, il existe : l'entretien individuel, l'entretien du groupe, les techniques associatives, les techniques projectives.

Un entretien est « un rapport oral, en tête à tête, entre deux personnes dont l'une transmet à l'autre des informations sur un sujet prédéterminé ».⁴¹

Selon nos objectifs de recherche et le profil des personnes et pour recueillir le maximum d'informations auprès des personnes interrogées, nous avons choisi de réaliser des entretiens individuels.

Par ailleurs il existe plusieurs types d'entretien individuel en fonction du degré plus ou moins élevé de directivité : l'entretien non directif, l'entretien semi-directif et l'entretien directif.

Dans notre cas, nous avons opté pour un entretien directif comme outil de collecte d'informations, car il offre moins de liberté au répondant, contrairement à l'entretien

⁴¹ CHABANI (S) et OUACHERINE (H) : guide de méthodologie de la recherche en sciences sociales, 1ère Edition Taleb impression, 2013, P.72

semi-directif, ce qui permet d'approfondir plus précisément dans le sujet de notre recherche.

Et aussi l'entretien directif est plus structuré que l'entretien non-directif car il s'appuie sur un guide d'entretien qui comprend des questions directes.

1.3. Elaboration des questions de l'entretien :

Les questions de l'entretien facilitent l'échange et le déroulement de l'entretien, elles sont élaborées sur un enchaînement de créer le climat nécessaire pour approfondir dans notre thème de recherche, ainsi les réponses sont plus ciblées et précises.

Afin de faciliter l'analyse des résultats nous nous sommes inspirés de notre recherche théorique pour définir les questions constituant notre entretien, pour ce faire nous avons élaboré un guide d'entretien comprenant 15 questions qui portent sur :

- L'entreprise et la place de questionnées dans l'entreprise.
- Les procédures de dédouanement.
- Satisfaction des clients.

1.4. L'objectif de l'entretien :

L'objectif principal recherché par cette enquête est d'essayer de collecter les informations nécessaires concernant l'armateur CNAN nord spa dans le transport des marchandises par voie maritime, et pour pouvoir répondre à notre problématique et nos sous-questions.

2. Analyse et interprétation des résultats de l'entretien :

Afin d'élaborer notre enquête, nous avons effectué des interviews, en élaborant des guides d'entretien qui permettent aux personnes interrogées, de répondre avec flexibilité et de confirmer ou infirmer certaines informations.

Après l'élaboration de ces guides d'entretien, nous avons pu négocier des rendez-vous adéquats aux interviewés.

Nous avons donc réalisé les entretiens en face à face, dans les meilleures conditions, d'une durée peu variable, allant de vingt à cinquante minutes.

Avant chaque entretien, nous avons présenté le thème et les objectifs de notre étude à chaque interlocuteur, afin qu'il puisse comprendre notre démarche et s'exprimer en connaissance de cause.

Pour le bon déroulement des entretiens, nous avons su être neutre, afin de ne pas influencer les réponses des interviewés, et nous adapter à la situation.

Après avoir effectué et transcrit le contenu des entretiens avec les membres de l'entreprise, nous nous sommes retrouvés en face d'un ensemble de textes riche d'informations qualitatives. Cet ensemble constitue le corps sur lequel l'analyse se basera dans le cadre de notre étude.

2.1. Analyse de la première question : présentation des interviewés

Dans le but de rendre notre étude significative et claire nous nous sommes entretenus avec plusieurs employés de l'entreprise qui ont relaté leur profil ainsi que leur niveau d'intervention et de responsabilité tout en mettant l'action sur les missions qui leur sont allouées.

Le tableau ci-dessous nous montre les informations nécessaires, relatives aux personnes interrogées :

Tableau 7:Présentation des interviewés

Interviewés	Fonction
Mr Benkaci	Directeur générale
Mme amel saoudi	Directrice commerciale
Mr Tekari amir	Directeur d'exploitation

Source : Elaboré par nos soins.

Nous avons effectué le premier entretien avec Mme AMEL SAOUDI directrice commerciale et mettre de stage sur l'entreprise la CNAN NORD, le deuxième entretien avec Mr TEKARI AMIR chef de département exploitation de la CNAN, le troisième entretien avec Mr BENKACI directeur générale de la CNAN NORD.

2.2. Analyse de la deuxième question : Pouvez-vous nous présenter la CNAN nord spa ?

Nous avons eu comme réponse que, La CNAN Nord spa est une filiale de G.T.M.A. créée le 2 janvier 2005 et assure le transport maritime de marchandises en ligne régulières.

2.3. Analyse de la troisième question : En quoi consiste essentiellement la tâche la CNAN Nord ?

En résumé, les tâches de la CNAN NORD comme suit : Transport maritime de marchandises en lignes régulières et Tramping, Frètement et Affrètement, Courtage, Transit et Commission en douane gestion d'entrepôts portuaires et sous douanes.

2.4. Analyse de la quatrième question : L'Algérie facilite-t-elle l'exercice des opérations d'import/export ?

La pression fiscale des autorités douanières rend difficile l'exercice des opérations d'importation et d'exportation en Algérie, ainsi que le transit time, c'est-à-dire le temps que prennent les procédures de dédouanement ralenti la facilité d'exercer l'opération d'import/export en Algérie.

2.5. Analyse de la cinquième question : que signifie pour vous la fonction l'affrètement ?

En générale l'affrètement se définit comme l'opération de location par laquelle un frèteur (loueur) loue à un affrèteur (locataire) un navire ou une partie d'un navire.

2.6. Analyse de la sixième question : c'est quoi les types de contrat d'affrètement de la CNAN ? Et lequel est le type plus utilisé pour vous ?

Il y a trois types de contrat d'affrètement : au voyage, à temps et coque nue ;

Pour la CNAN, on utilise l'affrètement au voyage, et à temps.

2.7. Analyse de la septième question : Quels sont les problèmes rencontrés au niveau du port ?

Ces problèmes se résument comme suit :

- ✓ La mauvaise gestion des ports ;

- ✓ La mauvaise organisation des visites ;
- ✓ La location des terrains ;
- ✓ La défaillance de système d'information ;
- ✓ Le haut niveau de fraude ;
- ✓ La saturation du port ;

Ces problèmes gênent la fonction des transitaires qui consiste essentiellement dans le dédouanement des marchandises, influençant ainsi la circulation des marchandises et le processus de dédouanement, on trouve des marchandises dépassent le délai de liquidation légale ce qui implique une augmentation des prix de cette marchandise, des marchandises ne trouvent pas un terrain pour qu'elles soient dédouanées après, elles passent directement au dédouanement avant d'autres marchandises reçues déjà.

2.8. Analyse de la huitième question : Quels sont les problèmes habituellement rencontrés avec vos clients ?

Il n'y a pas de problèmes commerciaux proprement dits, le principal problème que nous rencontrons est lorsque le client ne reçoit pas sa marchandise à temps. Certains clients font des réclamations et nous disent qu'ils ne vont plus travailler avec nous, mais la majorité continue de charger et importer leurs marchandises avec nous, car ils sont toujours bien servis et notre qualité de service est très intéressante par rapport à la concurrence.

2.9. Analyse de la neuvième question : C'est quoi le rôle de transport maritime pour développer l'économie nationale ? Et pour quoi l'Algérie utilise l'affrètement ?

L'insuffisance quantitative et qualitative de la flotte algérienne fait de l'affrètement des navires un secteur important de l'activité économique algérienne ; en effet il représente un vecteur fondamental des échanges commerciaux internationaux de notre pays, notre économie étant étroitement dépendante de l'importation de produits finis et semi-finis,

3. Synthèse et recommandations :

L'analyse des résultats s'est effectuée sur les données que nous avons collectées à partir des entretiens réalisés avec les dirigeants et cadres de la CNAN NORD.

La CNAN utilise deux principaux types de frètement qui contiennent l'ensemble des clauses engageant les deux parties, le frètement au voyage et à temps

Les employés interviewés trouvent que l'Algérie ne facilite pas l'exercice d'opération d'import/export, et que le fréteur a un impact positif sur la circulation des marchandises à l'échelle internationale ;

Le transport maritime en Algérie a suscité beaucoup d'intérêt vu son importance et son impact sur l'économie nationale, et sur les réserves de change de l'Algérie.

Pour rappel, l'article 649 du code maritime algérien précise que « les activités d'affrètement de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activités se trouve sur le territoire national »⁴²

Conclusion :

Au terme de notre étude qui nous a non seulement permis de mettre en rapport les connaissances théoriques mais aussi la pratique en entreprise, il nous apparaît claire désormais qu'une société de navigation maritime ne doit son dynamisme que dans la confiance acquise auprès de sa clientèle et la satisfaction du client.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir l'affrètement et contrat d'affrètement entre l'affréteur et fréteur, La reprise des affrètements de navires, notamment sur une longue période, qui permettra à l'Algérie de reprendre la place, qui est la sienne, sur le marché de l'affrètement, de reconstituer son fonds de commerce et de relancer des services de lignes plus performants. L'affrètement ajouté aux premiers investissements réalisés permettra d'assurer un meilleur contrôle des frets, de faire contrepoids aux armements de ligne étrangers et, d'enclencher une nouvelle phase de développement.

⁴² Article 649, CMA



Conclusion générale

Conclusion générale

La voie maritime favorise les échanges internationaux, et constitue le moyen de transport le plus efficace pour acheminer les marchandises diverses.

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans la promotion des échanges internationaux et intercontinentaux et en vue d'assurer la continuité de ces échanges, ce mode de transport a connu bien des changements et des révolutions majeures qui lui confèrent aujourd'hui toute sa notoriété.

Afin de répondre à notre principale problématique, qui est : « **quel est le rôle de la CNAN dans la promotion de l'affrètement maritime en Algérie ?** » nous avons opté pour une recherche documentaire munie par un ensemble d'ouvrages et nous avons réalisé une enquête par entretien, auprès des responsables de différents départements de l'agence maritime « CNAN Nord ».

Vu l'incapacité du pavillon national algérien de répondre aux besoins de l'Algérie en transport maritime à travers ses quelques compagnies (CNAN, Nolis et Hyproc) et l'impossibilité des opérateurs nationaux d'acheter ou d'affréter des navires à causes des règles du CMA, et afin de récupérer des parts de marché et économiser des devises nous recommandons :

- ✚ La reprise des affrètements de navires, notamment sur une longue période, qui permettra à l'Algérie de reprendre la place, qui est la sienne, sur le marché de l'affrètement, de reconstituer son fonds de commerce et de relancer des services de lignes plus performants. L'affrètement ajouté aux premiers investissements réalisés permettra d'assurer un meilleur contrôle des frets, de faire contrepoids aux armements de ligne étrangers et, d'enclencher une nouvelle phase de développement.
- ✚ Louverture de l'activité affrètement, également aux « entrepreneurs de transport maritime » au sens des règles de la CNUCED et CCI de 1991, qui sont des entreprises de transport maritime mais sans être nécessairement être propriétaires de navire.
- ✚ L'innovation de la construction des affrètements, en les équipant par un système de géolocalisation pour une meilleure traçabilité.

Dans le cadre de l'analyse effectuée nous pouvons affirmer notre première et deuxième hypothèse qui stipule que l'armateur CNAN est l'un des principaux intervenants dans la chaîne du transport maritime et l'affrètement se définit comme l'opération de location par laquelle un fréteur loue à un affréteur un navire ou une partie d'un navire, généralement pour le transport de marchandises ou de passagers.

Tout au long de notre étude, nous avons constaté qu'une bonne gestion de l'opération de l'affrètement, leur suivi ainsi que la maîtrise de leurs mouvements sont primordiaux pour optimiser le transport maritime des marchandises.

A travers nos recherches théoriques, nous avons pu arriver à des résultats et voir que, dans un premier temps, le transport maritime est le principal mode de transport dans le monde, et 90% des marchandises transitent par voie maritime. Ces opérations de transport nécessitent une collaboration entre plusieurs parties de la faculté maritime et une panoplie de documents. Pour répondre aux besoins et aux exigences des clients pour transporter leurs marchandises, de plus grands navires ont été construits, et l'infrastructure portuaire est devenue plus importante. Avec l'avènement du conteneur, le transport de marchandises par voie maritime et sur des longues distances est devenu de plus en plus simple,

Actuellement, le secteur du transport maritime est caractérisé par une concurrence de plus en plus acharnée entre les armateurs.

En Algérie, la démarche de l'affrètement des navires s'approfondit de plus en plus dans le transport par voie maritime. Concernant l'armateur CNAN Nord SPA, on déduit qu'il est un acteur important pour l'effectuation des échanges internationaux, aussi on a constaté que ce l'armateur ne suit pas réellement le circuit de la marchandise, et pour cela on suggère une nouvelle stratégie immédiate collaborant avec l'armateur et le réceptionnaire pour placer l'expert maritime tout au long de la chaîne logistique.

Lors de la réalisation de ce travail de recherche, différentes limites se sont présentées, à savoir principalement qu'on a cerné que le cœur du sujet car la faculté maritime ainsi que la consignation, sont des thèmes très vastes, il est difficile de s'approfondir plus que ça.

Mis à part, on espère que d'autres recherches sur l'affrètement maritime, seront menées, telles que : le rôle de l'affrètement maritime sur les échanges internationaux.

Enfin, il convient de dire que ce travail de recherche reste pour nous, la première expérience, un travail qui a permis d'affronter les difficultés de la recherche scientifique, en accueillant des connaissances théoriques.

Bibliographie

Bibliographie

I. Ouvrage :

1. BELOTTI (Jean) et alii : « Transport international de marchandises », édition MAGNARD-VUIBERT, 2012, p244
2. Bernard Guillouchon ; « Economie Internationale », Ed Dunod, paris 1990.
3. CHABANI (S) et OUACHERINE (H) : guide de méthodologie de la recherche en sciences sociales, 1ère Edition Taleb impression, 2013, P.72
4. LECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie : « Commerce international : exporter en toute sécurité », édition GUALINO, Paris, 2004, p.59
5. LEGRAND (Ghislaine) et MARTINI (Hubert) : « Techniques du commerce international », édition GUALINO, Paris, 2002, p. 36.
6. MARCQ.J. P, « Risque et assurances transports et logistique », 2e édition, L'ARGUS de l'assurance, France, 2011, P 99-101
7. P. Bauchet, « les transports mondiaux, instrument de domination », Ed Economica. 1998. p 49
8. Pierre Bizolon ; « l'organisation économique du monde », Ed Casteilla, 1996,p2
9. VENTURELLI (Nadine) et alii : « Transport logistique », édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011, P.98

II. Revue et périodiques :

1. IFRI ; institut français des relations internationales
2. PANTZ Dominique : institutions et politiques commerciales, du GATT a l'OMC, 1998, Ed Economica.

III. Dictionnaires et manuels :

1. Guide méthodologique, Transport de marchandises : Caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport, Paris, Septembre 2014, P.188

IV. Travaux universitaires :

Bibliographie

1. BENKACI/HAMDI, « l'impact des affrètement sur l'économie nationale », mémoire de fin d'étude, institut nationale de commerce INC ,Ben aknoun, 2007,p45-p50
2. Cours Mr. KOUDIL : “ Transport Maritime”
3. Haddadi (Mohamed Anis), « rôle de la fonction logistique dans le transport maritime », mémoire de fin d'étude, école des hautes études commerciales ,EHEC KOLEA,2018 , p21
4. MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, « L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranéen » la revue maritime n°483 p.58.
5. OUAHLIMA (Bahaa Eddine) : « analyse de la chaine logistique des opérations d'escales de transport maritime », mémoire de fin d'étude en science commerciale, école des hautes études commerciales de kolea, 2020, p4

V. Textes réglementaires :

1. Article .15 de la loi du 18/06/66
2. Article 642, CMA
3. Article 649, CMA
4. Article 695, CMA
5. Article n°572, CMA
6. CODE Maritime, articles 749 et 750, Texte intégral du code mis à jour au 12 Mai 2009, annotations et jurisprudence en arabe, Editions BERTI, 2010-2011, p. 244.Documents administratifs

VI. Webographie :

1. <http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/fr-FR/012/index.html>
consulté le 30/05/2022
2. <http://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/tcvoy.pdf>
3. <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf>
4. <http://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf>
5. <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/dza/>

Bibliographie

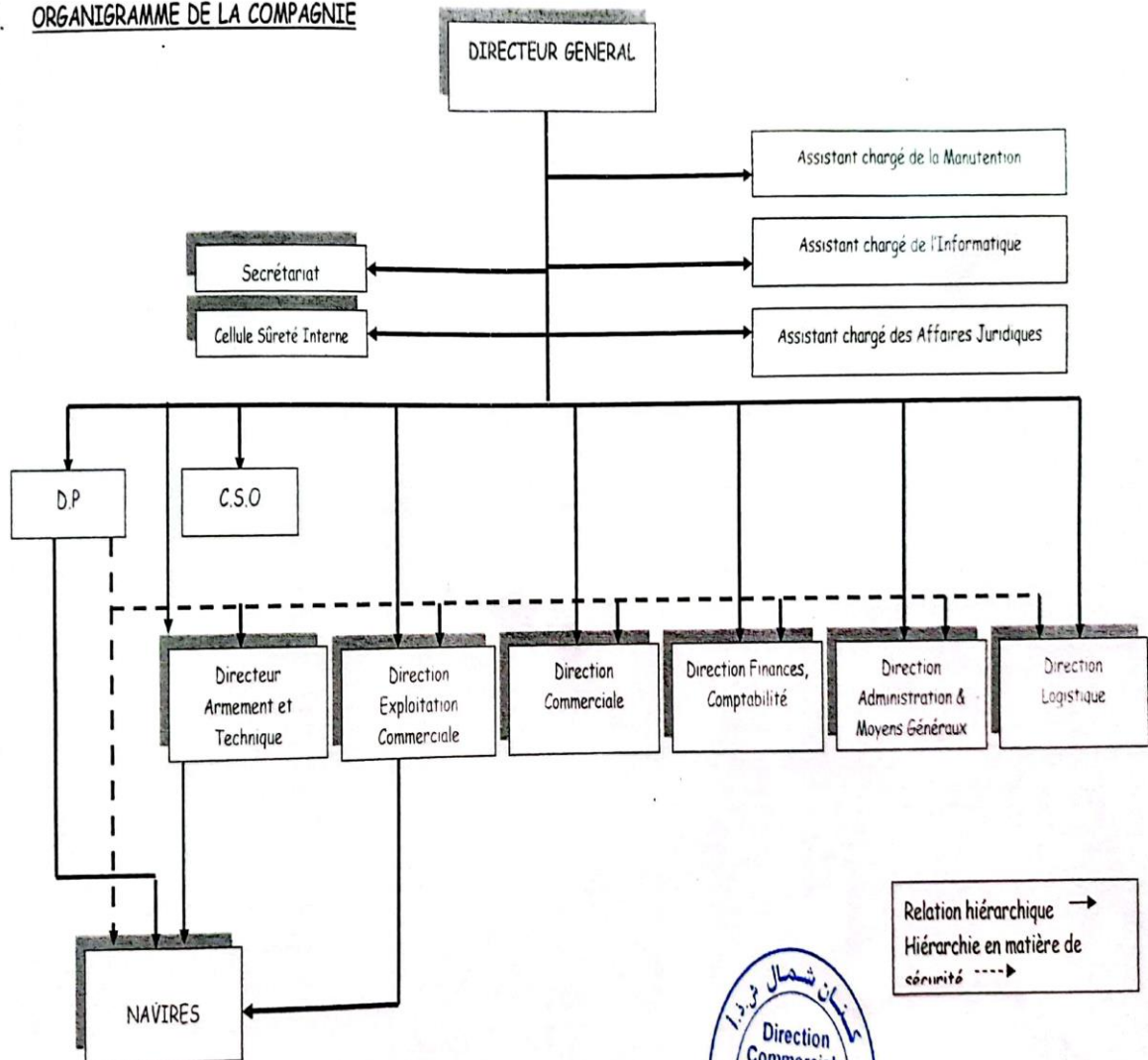
6. <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/538f1f5754f6a.pdf>
7. <https://royalmentor.com/liners-terms-et-calcul-du-fret-maritime/>
8. <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/147/10/2/159940>
9. <https://www.etudier.com/dissertations/Les-Difficult%C3%A9s-Des-Parties-Contractantes-a/530236.html>
10. https://www.researchgate.net/figure/Les-intervenants-de-la-chaine-du-transport-maritime-pour-le-transport-dune-marchandise_fig3_23805157
11. www.maghrebemergent.com

Annexes

Annexes

Annexe n°1 : organigramme de la CNAN Nord spa

1. ORGANIGRAMME DE LA COMPAGNIE



Relation hiérarchique →
Hiérarchie en matière de sécurité ----->



Annexe n°2 : Bill of Lading



Shipper DEM GROUP 10, RUE DU BASSIN COLLECTEUR BE 1130 BRUXELLES BELGIQUE		 BILL OF LADING	Bill No. 001 Reference No. BRGF2101920		
Consignee A L'ORDRE DU CREDIT POPULAIRE D'ALGERIE			 CNAN NORD Spa Agents: Antwerp: I.S.A. - International Shipping Agencies nv		
Notify address: SPA BISKRIA CIMENT BELAHRACHE BRANIS BISKRIA HOUSES, ALGERIA NIF:000907024283698					
(The carrier, its agents and servants shall not, in any circumstances whatsoever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to the contrary notwithstanding.) Local vessel from					
Ocean vessel SEDRATA	Port of Loading ANVERS				
Port of discharge SKIKDA	Final destination	Freight payable at PORT OF LOADING	Number of original B/L 3/THREE		
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS	Marks & Nos. Main Unit 38500 kg	Number and kind of packages: description of goods 1X PIECE PELLE HYDRAULIQUE MINTIERE SUR CHENILLES HITACHI EX1200-7 (NEUVE) said to contain: SN: HCMKAA90C00007173 BOOM, FRAME, CASES, COUNTER W. STEEL	Gross weight kg 38 500,000 KGS	Measurement	
	Bare 18000 kg Bare 15600 kg Bare 15600 kg Steelskid 11830 kg Steelskid 6580 kg Drum 200 kg Skid 1322 kg Steelcase 735 kg	16X 1 STATIC -BARE 18 000 KG 1 STATIC -BARE 15 600 KG 1 STATIC -BARE 15 600 KG 1 STATIC-STEELSKID 11 830 KG 1 STATIC-STEELSKID 6580 KG 1 STATIC-DRUM 200 KG 1 STATIC-SKID 1322 KG 1 STATIC-STEELCASE 735 KG	90 043,000 KGS	Further details as per attached list	
	La responsabilité du transporteur est dérogée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport jusqu'au début du chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison.		Freight paid or payable on this shipment is a WEEK ADVANCE and not negotiable. Ship or goods lost or not lost and in case of loss, CLAIMED amount UNKNOWN . Port of arrival expenses to be borne by consignee.		
	Tous frais depuis BORD arrivée à régler par les réceptionnaires.		COPY NOT NEGOTIABLE		
	FREIGHT				
	(Table with columns for description, quantity, and freight details)				
	Total				
	The carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should be not succeed for reasons beyond his control. It reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.				
	Stopped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above and subject to all stipulations of this Bill of Lading and its conditions include the conditions printed on the back hereof. The said goods to be delivered to the consignee or to his or their assignee or their heirs or freight and charges as below. Description, measurement and gross weight not checked or known by carrier or his agents or by anybody else on his behalf. In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all the stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant. In case of loss, theft or damage to or loss of or damage to cargo, the carrier shall be liable for the full value of the cargo as stated in the Bill of Lading.				
	Place and date of issue: ANTWERP, 25/02/2022 Signed (for the Master) by				
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES N.V. AS AGENTS FOR CNAN NORD Spa, OCEAN CARRIER					

Table des matières

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS.....	II
RESUME.....	III
:الملخص.....	IV
ABSTRACT	V
LISTE DES TABLEAUX	VI
LISTE DES FIGURES.....	VII
LISTE DES ABREVIATIONS :	VIII
GLOSSAIRE MARITIME.....	IX
SOMMAIRES.....	XI
INTRODUCTION GENERALE	2
CHAPITRE I : NOTION DE COMMERCE INTERNATIONAL ET LE CADRE CONCEPTUEL DE TRANSPORT MARITIME	7
SECTION 1 : LA CROISSANCE ET L'EVOLUTION DU COMMERCE INTERNATIONAL	7
1. HISTORIQUE DE L'ECHANGE INTERNATIONAL :	7
1.1. L'échange avant 18ieme siècle :	7
1.2. L'ECHANGE APRES 18IEME SIECLE :	8
2. LES DETERMINANTS DU COMMERCE INTERNATIONAL	9
3. NOUVELLES REGIONALISATIONS DES ECHANGES	11
4. LA LIBERALISATION DU COMMERCE INTERNATIONAL	12
SECTION II : DEFINITION ET NOTION DU TRA	

Table des matières

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DES MARCHANDISES	14
1. L'ORIGINE DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES	14
2. DEFINITION DU TRANSPORT MARITIME	15
3. LE CADRE REGLEMENTAIRE DU TRANSPORT MARITIME.....	15
3.1. La convention de Bruxelles du 1924.....	16
3.1.1. Le principe de responsabilité.....	16
3.1.2. Les cas d'exonération de responsabilités.....	16
3.2 La convention de Bruxelles du 1968.....	17
3.3 Les règles Hambourg	17
3.3.1. Les champs d'application.....	17
3.3.2. Le fondement de la responsabilité.....	18
SECTION 03 : LES TECHNIQUES DU TRANSPORT MARITIME.....	23
1. LES INCOTERMS MARITIME	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
2. LES AGENTS INTERVENANTS DANS LA CHAINE DU TRANSPORT MARITIME.....	25
2.1. Transporteur	25
2.2. Armateur	26
2.3. Agent consignataire.....	27
2.4. Transitaires	28
2.5. Chargeur.....	28
2.6. Courtier maritime d'affrètement	29
2.7. Fournisseur.....	29
2.8. Réceptionnaire.....	29
2.9. Les Banques	30
2.10. Manutentionnaire (ou acconier)	30
3. LES DIFFERENTS DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME	30
3.1. Le contrat de transport maritime	30
3.2. Le connaissement.....	31
3.3. Les autres documents du transport maritime	31
3.3.1. Le manifeste	31
3.3.2. Le Booking.....	32
3.3.3. La facture pro-forma	32
3.3.4. La facture commerciale	32
3.3.5. Le certificat d'origine.....	32

Table des matières

3.3.6. La liste de colisage	32
4. L'IMPORTANCE DU TRANSPORT MARITIME DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL	32
5. LES « LINER TERMS »	33
CONCLUSION :	34
CHAPITRE II : L'AFFRETEMENT DE TRANSPORT MARITIME.....	36
SECTION 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME	36
1. LE CONTRAT DE TRANSPORT : (CONNAISSEMENT MARITIME)	37
1.1. Les parties du contrat	37
1.1.1. Le chargeur.....	37
1.1.2. Le transporteur	37
1.1.3. le destinataire.....	38
1.2. les obligations du chargeur et de transporteur	38
1.2.1. Obligation du chargeur.....	38
1.2.2. Obligation du transporteur	38
1.3. Les droits des parties de transport maritime	39
1.3.1. Le droit du chargeur	39
1.3.2. Le droit du transporteur.....	39
2. LE CONTRAT D'AFFRETEMENT.....	39
3. LA NATURE JURIDIQUE DE CONTRAT D'AFFRETEMENT.....	41
SECTION 2 : GENERALITE SUR L'AFFRETEMENT MARITIME	41
1. DEFINITION DE L'AFFRETEMENT MARITIME	41
2. LES DEFERENTS TYPES DE L'AFFRETEMENT	42
Critères de distinction.....	43
2.1. L'affrètement au voyage	43
2.1.1. Définition	43
2.1.2. Obligations des parties	44
2.1.2.1. Obligations du Fréteur.....	44
2.1.2.1.1. Mettre le navire à la disposition de l'affréteur.....	44
2.1.2.1.2. Réaliser le voyage prévu.....	45
2.1.2.2. Obligations De L'affréteur	46
2.1.2.2.1. Coopérer à la bonne réalisation du voyage.....	46

Table des matières

2.1.2.2.2. Assurer les opérations de chargement et de déchargement	46
2.2. L'affrètement à temps	49
2.2.1. Définition et nature juridique	49
2.2.2. Obligations	50
2.2.2.1. Obligations Du Fréteur	50
2.2.2.2. Obligation De L'affréteur	51
2.3. L'affrètement Coque Nue	52
2.3.1. Définition Et Nature Juridique	52
2.3.2. Obligations	52
2.3.2.1. Obligation Du Fréteur	52
2.3.2.2. Obligation De L'affréteur	53
3. IMPORTANCE DE L'AFFRETEMENT POUR L'ALGERIE	55
4. LA PRATIQUE DE L'AFFRETEMENT MARITIME	56
SECTION 3 : LE CHARTE –PARTIE	58
1. DEFINITION DE LA CHARTE-PARTIE	58
2. PARTIES AU CONTRAT D'AFFRETEMENT	59
2.1. Fréteur et affréteur	59
2.2. Courtier d'affrètement	59
3. ROLE ET MENTION DE LA CHARTE PARTIE	60
3.1. LA CHARTE-PARTIE	60
3.2. Clauses de la partie à la charte	62
3.3. Modalité de calcul de fret	63
3.3.1. Fret au forfait (Lumpsum)	63
3.3.2. Fret à la quantité	64
3.3.3. Fret à l'unité de temps	64
4. LA DELIVRANCE DU CONNAISSEMENT	64
CONCLUSION	65
CHAPITRE III : L'OPERATION DE L'AFFRETEMENT AU SEIN DU L'ENTREPRISE CNAN NORD SPA	66
SECTION 1 : PRESENTATION DE LA CNAN NORD SPA	66

Table des matières

1. HISTORIQUE ET DEFINITION DE LA CNAN NORD :(COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION)	
66	
1.1. Forme de de la CNAN Nord	68
1.2. Objet Social.....	68
1.3. Dénomination.....	68
1.4. Siège Social.....	69
1.5. Capital Social	69
a) Zones de couverture.....	69
b) Destination de tous les ports Algériens	70
2. LES ACTIVITES DE LA CNAN	70
3. LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE CNAN NORD	72
3.1. La Direction d'Exploitation :.....	73
3.2. Direction logistique.....	73
3.3. La Direction Commerciale.....	74
4. PRESENTATION DE LA FLOTTE.....	76
5. LES AFFRETES.....	76
6. LE TONNAGE.....	76
SECTION 2 : LA CONTRIBUTION DE LA CNAN DANS LE DEVELOPPEMENT DE L’AFFRETEMENT ALGERIEN	77
1. L’OFFRE ET LA DEMANDE, NATIONALES DE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES	77
1.1. La flotte du Pavillon National Algérien	78
1.2. Le trafic maritime algérien par mode de conditionnement durant la période de 2002-2016	
79	
2. LES CARACTERISTIQUES DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE	81
4. OPERATION DE L’AFFRETEMENT	84
4.1. Le contrat de transport en ligne régulière	84
4.2. La charte partie de frètement.....	84
5. PRESENTATION DU COMMERCE EXTERIEUR DE L’ALGERIE	85
5.1. Les échanges commerciaux de l’Algérie et leur transport.....	86
SECTION 3 : METHODOLOGIE DE L’ENQUETE ET ANALYSE DES RESULTATS.....	88
1. LA PRESENTATION DE LA METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	88
1.1. Le choix de l’étude.....	88
1.2. Outil de recueil des données	89

Table des matières

1.3. Elaboration des questions de l'entretien	90
1.4. L'objectif de l'entretien.....	90
2. ANALYSE ET INTERPRETATION DES RESULTATS DE L'ENTRETIEN	90
2.1. Analyse de la première question : présentation des interviewés.....	91
2.2. Analyse de la deuxième question	92
2.3. Analyse de la troisième question.....	92
2.4. Analyse de la quatrième question	92
2.5. Analyse de la cinquième question.....	92
2.6. Analyse de la sixième question	92
2.7. Analyse de la septième question	92
2.8. Analyse de la huitième question	93
2.9. Analyse de la neuvième question.....	93
3. SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS	93
CONCLUSION.....	94
CONCLUSION GENERALE	96
BIBLIOGRAPHIE	99
ANNEXES.....	101