

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



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en Sciences Commerciales  
Option: Affaires Internationales**

**La gestion des litiges dans le cadre de  
l'affrètement maritime international  
Cas : Hyproc Shipping Company**

**Elaboré par :**

**Melle Nour MENTFAKH**

**Dirigé par :**

**Farah BENYOUNES**

**Maître assistante « A »**

**à l'EHEC Alger**

**10<sup>ème</sup> Promotion**

**Année universitaire: 2022/2023**

## Remerciements

Je tiens à remercier Dieu tout puissant de m'avoir prêté vie, et de m'avoir donnée la force et la volonté de réaliser ce travail.

Je tiens à adresser mes sincères remerciements à mon encadrante, la Maître assistane « A » Farah Benyounes, qui m'a prodigué ses précieux conseils avec patience et m'a accompagné attentivement tout au long de l'élaboration de ce mémoire, me soutenant inlassablement.

Je souhaiterais également exprimer ma reconnaissance envers Monsieur Ali OUJDI, cadre au sein de la Direction des Ressources Humaines chez HYPROC SC, pour son soutien.

Je tiens à exprimer ma gratitude envers Monsieur Djelloul CHABNI, chef du département Chartering, ainsi que Monsieur Khaled LARIBI, cadre négociateur du département Chartering, et Mademoiselle Yasmine HICHEUR, Analyste des Opérations Commerciales du département des opérations, ainsi que tout le personnel de la Direction Commerciale d'HYPROC SC à Oran, pour leur aide précieuse et leurs orientations qui ont grandement contribué à l'accomplissement de ce travail.

Je tiens à remercier chaleureusement le département du second cycle et tous les enseignants qui y travaillent.

Je souhaite également exprimer ma gratitude envers mes parents pour leur sacrifice, leur bienveillance et leur soutien constant tout au long de mes études.

Enfin, je tiens à remercier mes amis pour leur soutien inébranlable et leurs encouragements tout au long de la réalisation de ce travail.

## Liste des tableaux

<b>N°</b>	<b>Intitulé du tableau</b>	<b>Page</b>
<b>Chapitre I</b>		
<b>Tableau I.1</b>	Les obligations du chargeur et du transporteur	<b>24</b>
<b>Tableau I.2</b>	Les conditions de liner-terms	<b>45</b>
<b>Chapitre II</b>		
<b>Tableau II.1</b>	Répartition des postes de coût entre fréteur et affréteur lors de l'affrètement d'un navire	<b>70</b>
<b>Chapitre III</b>		
<b>Tableau III.1</b>	Evolution de la ressource humaine au cours de la période (2018-2022)	<b>89</b>
<b>Tableau III.2</b>	Offres reçues des courtiers dans le département Chartering & Other Contracts : Comparaison des propositions	<b>99</b>

## Liste des figures

<b>N°</b>	<b>Intitulé de la figure</b>	<b>Page</b>
<b>Chapitre I</b>		
<b>Figure I.1</b>	Évolution du commerce maritime international et du PIB mondial, certaines années	<b>9</b>
<b>Figure I.2</b>	Différentes combinaisons de conteneurs : FCL/FCL, LCL/LCL, FCL/LCL et LCL/FCL	<b>15</b>
<b>Figure I.3</b>	Classement des 10 plus grands armateurs mondiaux selon leurs parts de marché	<b>17</b>
<b>Chapitre II</b>		
<b>Figure II.1</b>	Les parties du contrat d'affrètement.	<b>51</b>
<b>Chapitre III</b>		
<b>Figure III.1</b>	Organigramme de la compagnie HYPROC SC daté du 03/05/2023	<b>91</b>
<b>Figure III.2</b>	L'organigramme de la direction Chartering and operations	<b>92</b>

## Liste des abréviations

<b>ANGTC</b>	Algerian Nippon Gaz Transport Corporation
<b>BAF</b>	Bunker Adjustment Factor
<b>B/B</b>	Bare-boat Charter
<b>CAF</b>	Currency Adjustment Factor
<b>CMA-CGM</b>	Compagnie Maritime d'Affrètement- Compagnie Générale Maritime
<b>CNAN</b>	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le développement
<b>CTX</b>	contentieux
<b>EVP</b>	Equivalent Vingt Pieds
<b>GNL</b>	Gaz Naturel Liquéfié
<b>GPL</b>	Gaz de Pétrole Liquéfié
<b>IMOS</b>	Integrated Maritime Operations System
<b>LMAA</b>	London Maritime Arbitrators Association
<b>LOP</b>	Letter of Protest
<b>MLTC</b>	Mediterranean Liquefied gas Transport Corporation
<b>NVOCC</b>	Non Vessel Operating Common Carrier
<b>RO-RO</b>	Roll-On, Roll-Off
<b>SC</b>	Shipping Company
<b>SIP</b>	Société d'Investissement et de Participation
<b>SLTC</b>	Skikda Liquefied gas Transport Corporation
<b>SPA</b>	Société Par Actions
<b>SWOT</b>	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
<b>T/C</b>	Time Charter
<b>V/C</b>	Voyage Charter

## Résumé

Le transport maritime reste, jusqu'à ce jour, le mode de transport le plus largement utilisé pour le déplacement des marchandises. Selon les statistiques de la CNUCED, environ 80% des échanges commerciaux mondiaux se font par voie maritime. En tant que pilier du commerce international, ce mode de transport contribue de manière significative à la dynamique économique et au développement industriel des nations.

Les compagnies maritimes jouent un rôle essentiel dans le transport maritime, et cela est particulièrement crucial dans le contexte de l'économie algérienne. En raison de l'insuffisance à la fois quantitative et qualitative de la flotte nationale, le secteur de l'affrètement maritime revêt une importance capitale. Les compagnies maritimes doivent déployer tous les efforts nécessaires, notamment en termes d'équipements, pour assurer leur bon fonctionnement et répondre aux besoins du commerce international.

Ceci est d'autant plus crucial pour l'Algérie, dont l'économie dépend fortement de l'exportation des hydrocarbures. L'affrètement des navires devient donc un élément fondamental pour faciliter les échanges commerciaux internationaux du pays. En ayant recours à l'affrètement, l'Algérie peut compenser le manque de capacités de sa flotte nationale et garantir le transport efficace de ses produits vers les marchés internationaux.

Dans ce contexte, l'objectif de notre recherche est de comprendre la gestion des différents litiges survenant dans le cadre de l'affrètement maritime. Nous examinerons en détail le déroulement de la négociation de la charte partie ainsi que les dispositifs mis en place pour prévenir les conflits dans les contrats d'affrètement. Nous nous intéresserons également aux diverses sources de litiges liés à l'affrètement maritime.

En outre, notre étude vise à identifier les meilleures pratiques pour résoudre efficacement ces situations difficiles lorsque des conflits surviennent. Cela nous permettra de proposer des solutions pertinentes pour prévenir et résoudre les litiges liés à l'affrètement maritime, contribuant ainsi à renforcer le secteur et favoriser les échanges commerciaux internationaux de l'Algérie.

**Mots clés :** transport maritime, échanges commerciaux, voie maritime, commerce international, compagnies maritimes, navires, l'affrètement maritime, les litiges, La résolution des litiges, la charte partie.

## **Abstract**

Maritime transport remains, to this day, the most widely used mode of transport for the movement of goods. According to UNCTAD statistics, around 80% of world trade is carried out by sea. As a pillar of international trade, this mode of transport contributes significantly to the economic dynamics and industrial development of nations.

Shipping companies play an essential role in maritime transport, and this is particularly crucial in the context of the Algerian economy. Due to the quantitative and qualitative inadequacy of the national fleet, the maritime chartering sector is of paramount importance. Shipping companies must make every effort, particularly in terms of equipment, to ensure their proper functioning and meet the needs of international trade.

This is all the more crucial for Algeria, whose economy depends heavily on the export of hydrocarbons. The chartering of vessels therefore becomes a fundamental element in facilitating the country's international trade. By resorting to chartering, Algeria can compensate for the lack of capacity of its national fleet and guarantee the efficient transport of its products to international markets.

In this context, the objective of our research is to understand the management of the various disputes arising in the context of maritime chartering. We will examine in detail the course of the negotiation of the charter party as well as the mechanisms put in place to prevent conflicts in charter contracts. We will also look at the various sources of disputes related to maritime chartering.

In addition, our study aims to identify best practices for effectively resolving these difficult situations when conflicts arise. This will allow us to offer relevant solutions to prevent and resolve disputes related to maritime chartering, thus helping to strengthen the sector and promote Algeria's international trade.

**Keywords :** maritime transport, trade, sea route, international trade, shipping companies, ships, maritime chartering, disputes, dispute resolution, the charter party.

## ملخص

لا يزال النقل البحري ، حتى يومنا هذا ، أكثر وسائل النقل استخدامًا لحركة البضائع. وفقًا لإحصاءات الأونكتاد ، يتم تنفيذ حوالي 80 ٪ من التجارة العالمية عن طريق البحر. باعتباره أحد أعمدة التجارة الدولية ، يساهم أسلوب النقل هذا بشكل كبير في الديناميكيات الاقتصادية والتنمية الصناعية للدول.

تلعب شركات الشحن البحري دورًا أساسيًا في النقل البحري ، وهذا مهم بشكل خاص في سياق الاقتصاد الجزائري. بسبب النقص الكمي والنوعي للأسطول الوطني ، فإن قطاع التأجير البحري له أهمية قصوى. يجب على شركات الشحن أن تبتذل قصارى جهدها ، خاصة فيما يتعلق بالمعدات ، لضمان حسن سيرها وتلبية احتياجات التجارة الدولية

هذا أمر بالغ الأهمية بالنسبة للجزائر ، التي يعتمد اقتصادها بشكل كبير على تصدير الهيدروكربونات. لذلك يصبح تأجير السفن عنصراً أساسياً في تسهيل التجارة الدولية للبلاد. باللجوء إلى التأجير ، يمكن للجزائر تعويض النقص في قدرة أسطولها الوطني وضمان النقل الفعال لمنتجاتها إلى الأسواق الدولية.

في هذا السياق ، الهدف من بحثنا هو فهم إدارة النزاعات المختلفة الناشئة في سياق التأجير البحري. سوف ندرس بالتفصيل مسار مفاوضات الطرف المستأجر بالإضافة إلى الآليات الموضوعية لمنع التعارض في عقود الميثاق. سننظر أيضًا في مختلف مصادر النزاعات المتعلقة بالتأجير البحري.

بالإضافة إلى ذلك ، تهدف دراستنا إلى تحديد أفضل الممارسات لحل هذه المواقف الصعبة بشكل فعال عند نشوء النزاعات. سيتيح لنا ذلك تقديم حلول مناسبة لمنع وحل النزاعات المتعلقة بالتأجير البحري ، وبالتالي المساعدة في تعزيز القطاع وتعزيز التجارة الدولية للجزائر.

**الكلمات المفتاحية:** النقل البحري، التجارة، الممر البحري، التجارة الدولية، شركات الشحن، السفن، الإيجار البحري، المنازعات، تسوية المنازعات، عقد الإيجار

# Sommaire

## Introduction générale

### Chapitre I: Approche théorique du transport maritime.....5

#### Section 01: Notions générales ..... 7

#### Section 2: Les différents contrats et la réglementation de transport maritime..... 23

#### Section 3 : La tarification du transport maritime..... 37

### Chapitre II : Les litiges liés à l'affrètement maritime..... 48

#### Section 1: Le contrat d'affrètement maritime ..... 50

#### Section 02 : Les sources de litiges liés à l'affrètement maritime ..... 62

#### Section 3: Les méthodes de prévention et de résolution des litiges dans les affrètements maritimes internationaux ..... 74

### Chapitre III : La gestion des litiges liés à l'affrètement maritime au sein de Hyproc SC.....83

#### Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil .....85

#### Section 02 : Méthodologie de recherche et analyse des résultats.....94

#### Section 03 : Synthèse et recommandations..... 114

## Conclusion général

**INTRODUCTION  
GÉNÉRALE**

## **Introduction générale**

Le transport maritime est reconnu comme le mode de transport le plus approprié pour le commerce international. Il représente la principale voie d'acheminement des marchandises à travers le monde, offrant une adaptabilité remarquable tant pour les grandes quantités que pour les petites cargaisons, sur de longues distances comme sur de courtes. En plus de sa fiabilité, il se distingue par son coût relativement faible et son faible impact environnemental, ce qui en fait un acteur clé de la mondialisation.

L'Algérie, en tant que pays producteur et exportateur de pétrole, dépend fortement du transport maritime pour l'acheminement de sa production d'hydrocarbures vers les marchés internationaux. Chaque année, des milliers de tonnes de gaz naturel liquéfié (GNL), de gaz de pétrole liquéfié (GPL) et d'autres produits pétroliers sont transportés par voie maritime, contribuant ainsi à un chiffre d'affaires significatif. Cependant, la flotte maritime algérienne souffre d'une insuffisance quantitative et qualitative, ce qui entraîne une dépendance accrue vis-à-vis de l'affrètement des navires pour maintenir les échanges commerciaux internationaux.

Au sein de ce contexte, notre recherche se concentre sur un aspect essentiel du transport maritime, à savoir la gestion des litiges dans le cadre de l'affrètement maritime international. Nous avons choisi de nous pencher sur le cas de HYPROC SC, une compagnie algérienne de transport maritime des hydrocarbures basée à Oran. Notre objectif est d'analyser la démarche et la stratégie de négociation de l'entreprise, ainsi que ses pratiques de prévention et de résolution des conflits. En identifiant les défis spécifiques auxquels HYPROC SC est confrontée, nous chercherons à formuler des recommandations pour renforcer son efficacité dans la gestion des litiges liés à l'affrètement maritime.

Cette recherche revêt une importance particulière dans un secteur où la gestion des litiges peut avoir un impact significatif sur la rentabilité, la réputation et les relations commerciales d'une entreprise. En explorant les stratégies de négociation et les mécanismes de résolution des conflits utilisés par HYPROC SC, nous espérons contribuer à une meilleure compréhension des enjeux liés à l'affrètement maritime et à la mise en place de pratiques plus efficaces et durables pour la gestion des litiges dans ce domaine spécifique.

Le choix de ce thème de recherche et de ce domaine d'activité, qui est celui du transport maritime, est motivé par le fait que ce dernier est, en plus d'être passionnant, en accord avec ce qu'on a étudié tout au long de notre cursus, ce qui nous donne l'opportunité de mettre en pratique les notions théoriques acquises durant ces trois dernières années.

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

**Comment gérer efficacement les obligations contractuelles dans le cadre de l'affrètement maritime international pour minimiser les risques de litiges et résoudre les conflits qui peuvent survenir ?**

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

- Une gestion rigoureuse des obligations contractuelles dès la phase de négociation, incluant une clarté et une précision des termes et conditions, peut contribuer à minimiser les risques de malentendus et de désaccords futurs, réduisant ainsi la probabilité de litiges.
- La mise en place de mécanismes de suivi et de contrôle tout au long de l'exécution du contrat, peut permettre une détection précoce des écarts par rapport aux obligations contractuelles et favoriser une résolution rapide des problèmes, limitant ainsi les risques de litiges.
- Le recours à l'arbitrage et à la médiation dans la résolution des litiges de l'affrètement maritime international peut être avantageux en termes d'efficacité, de confidentialité par rapport aux procédures judiciaires classiques

Dans le but de confirmer ou d'affirmer les hypothèses précédemment citées, nous avons adopté une méthode descriptive (qualitative), analytique qui repose sur une enquête menée auprès du personnel de la compagnie HYPROC SC par le biais d'un guide d'entretien.

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

Notre travail est structuré de la manière suivante :

La partie théorique est composée de deux chapitres :

Dans le premier chapitre, nous présenterons l'organisation du transport maritime, la réglementation qui le régit, et ensuite nous nous intéresserons à la tarification du transport maritime.

Dans le deuxième chapitre de ce mémoire, nous nous intéressons particulièrement à l'affrètement maritime international en tant que contexte propice à la survenance de litiges.

Nous examinerons les différentes sources de conflits dans ce domaine spécifique, ainsi que les modes de résolution qui peuvent être utilisés pour les traiter.

La partie empirique de ce mémoire se compose d'un chapitre dédié, dans lequel nous présenterons l'entreprise Hyproc SC, notre organisme d'accueil. Nous commencerons par une description détaillée de l'entreprise, mettant en évidence son rôle, ses activités et son positionnement dans le secteur du transport maritime des hydrocarbures.

Ensuite, nous exposerons les résultats de notre étude qualitative, qui se concentre spécifiquement sur la gestion des litiges dans le cadre de l'affrètement maritime international au sein de Hyproc. À travers des entretiens, des observations et l'analyse de documents pertinents, nous chercherons à comprendre en profondeur les pratiques actuelles de l'entreprise en matière de négociation, de prévention et de résolution des conflits. Nous examinerons les défis auxquels elle est confrontée et les stratégies qu'elle met en œuvre pour gérer efficacement les litiges.

Enfin, dans la dernière section de ce chapitre empirique, nous synthétiserons les résultats obtenus dans le but de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses de recherche. Nous analyserons les points saillants de notre étude qualitative et les confronterons à la littérature existante et aux meilleures pratiques du domaine. Sur la base de ces résultats, nous formulerons des recommandations spécifiques à Hyproc, visant à améliorer sa gestion des litiges liés à l'affrètement maritime international.

**CHAPITRE I :**  
**APPROCHE THEORIQUE DU**  
**TRANSPORT MARITIME**

## **Introduction du chapitre**

Le transport maritime par ses atouts majeurs est considéré comme étant le mode le plus approprié au transport de marchandises. En effet, selon la CNUCED<sup>1</sup> 90% des échanges internationaux passent par le trafic maritime. Ce mode est le plus économique pour les échanges massifiés à longue distance, il comporte aussi le transport intérieur sous la forme de cabotage<sup>2</sup> qui peut être important pour certains pays pour des raisons géographiques. Et comparant aux autres modes, le transport maritime reste le plus sûr, le moins coûteux et le moins polluant.

Le chapitre présent est divisé en trois sections, dans la première section nous pencherons sur le transport maritime à travers le temps, depuis sa naissance jusqu'au jour d'aujourd'hui ensuite nous allons parler de l'environnement réglementaire qui régit ce mode et des documents à établir dans la deuxième section. Dans la dernière section nous aborderons la tarification relative au de transport maritime.

---

<sup>1</sup> CNUCED (Conférence des Nations Unis sur le commerce Et le Développement).

<sup>2</sup> Le cabotage est un type de navigation qui consiste à se déplacer de port en port en restant à proximité des côtes.

## 1 Section 1 : Notions générales

Pour commencer cette section, nous allons examiner l'histoire et l'évolution du transport maritime. Ensuite, nous allons fournir une analyse détaillée de ce qu'implique la notion de navire. Enfin, nous concluons en identifiant les différents acteurs impliqués dans ce mode de transport, ainsi que leurs rôles et missions respectifs.

### 1.1 Historique et évolution du transport maritime

#### 1.1.1 Historique

Le transport maritime est une histoire qui remonte à la nuit des temps. La rame et la voile ont longtemps été les seuls moyens de propulsion. La lenteur et la dangerosité de ce mode de transport ont été pendant longtemps extrêmement coûteuses. Mais des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème.

Des innovations successives, de l'invention de la boussole à celle des moteurs diesel, en ont fait le vecteur privilégié des échanges commerciaux internationaux.

L'invention des canaux a permis de gagner un temps considérable, puis grâce à la révolution industrielle, les grands voiliers renoncèrent à la force humaine et la remplacent par les machines à vapeur afin de réduire les coûts et le temps des trajets. Et enfin, l'avènement des conteneurs en 1966.

Cependant, l'innovation clé fut l'invention du conteneur et des porte-conteneurs en 1966 car elle a permis de formidables gains de productivité du transport de produits finis. Le transport par porte-conteneurs connaît une croissance de 6 % par an depuis 2002<sup>1</sup>

#### 1.1.2 Place du transport maritime dans le Commerce International

Au cours des dernières décennies, le transport maritime a connu une très forte expansion due à l'augmentation des échanges commerciaux et à l'essor de la mondialisation. Souvent surnommé "l'âme du commerce mondial", il demeure le mode de transport international dominant pour les marchandises et constitue l'épine dorsale des chaînes d'approvisionnement

---

<sup>1</sup> <https://www.pour-vous-magazine.com/connaissez-vous-lhistoire-du-transport-maritime/> consulté le 03/03/2023 à 17H30

mondiales. Il représente plus de 80% du commerce mondial en volume<sup>1</sup>. Le secteur est fortement libéralisé, et beaucoup de politiques restrictives n'existent plus ou ont cessé d'être appliquées.

Le transport maritime est aujourd'hui le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international. Il assure 90 % du trafic mondial de marchandises. Les marchandises transportées par mer et transitant par les ports maritimes du monde entier représentent plus de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur selon le CNUCED.<sup>2</sup>

Après s'être contracté de 3,8 % en 2020, le commerce maritime international a rebondi en 2021 avec un taux de croissance estimé à 3,2 % et un volume total de marchandises de 11 milliards de tonnes<sup>3</sup>

Les pourcentages peuvent être encore plus élevés pour la plupart des pays en développement. Par comparaison, le fret aérien transporte à peine 2 millions de tonnes de marchandises. La mer est un atout majeur pour le commerce extérieur. La plupart des puissances économiques possèdent d'importantes façades maritimes. Elles constituent le moteur de leur expansion. Dans le livre *La richesse des Nations*, A. Smith (1776), expliquait déjà l'importance des transports par eau pour l'industrialisation des villes côtières. Des flottes importantes accompagnant leurs économies, sont une caractéristique valable aussi pour les pays développés ou émergents, (Daddi-Addoun et al., 2020).

---

<sup>1</sup> Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

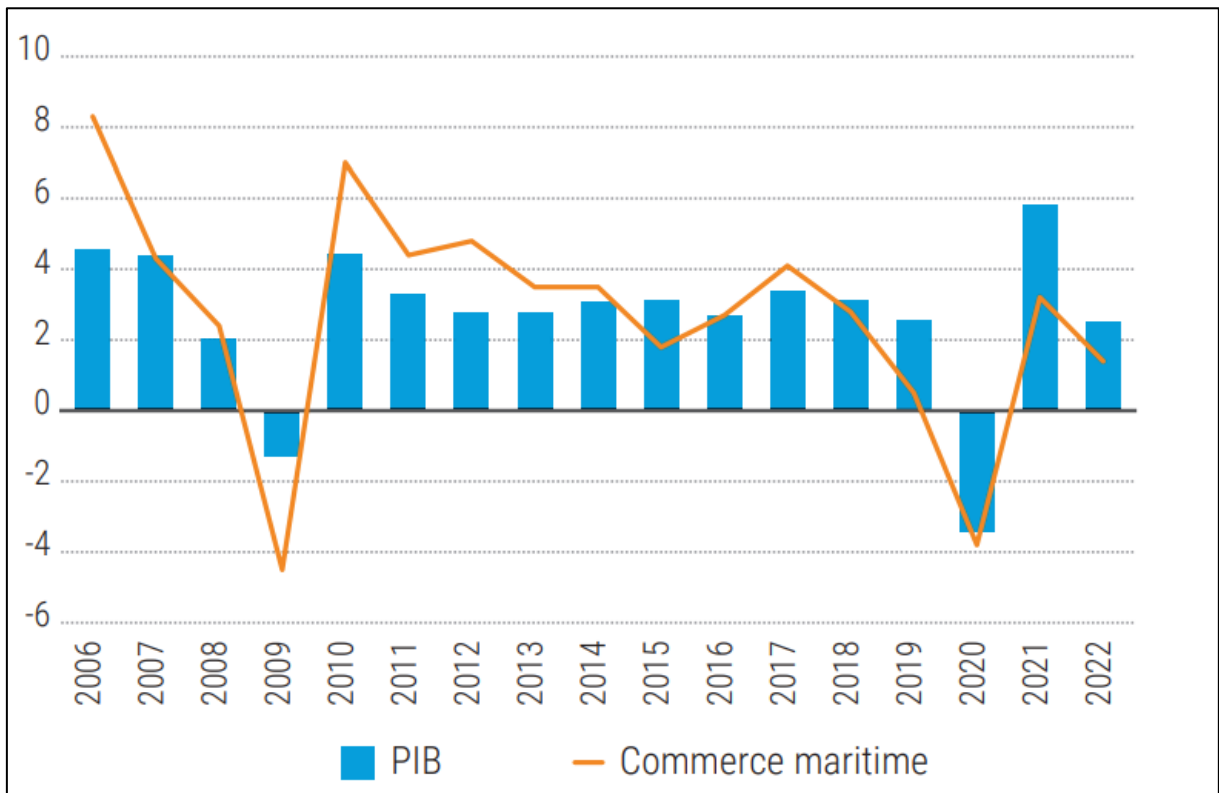
[https://www.wto.org/french/tratop\\_f/serv\\_f/transport\\_f/transport\\_maritime\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm), consulté le 03/03/2023 à 18H16

<sup>2</sup> [https://www.wto.org/french/tratop\\_f/serv\\_f/transport\\_f/transport\\_maritime\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm), consulté le 03/03/2023 à 19H03

<sup>3</sup> [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_fr.pdf), consulté le 06/03/2023 à 14h40

La figure ci-dessous met en évidence l'importance du transport maritime dans le commerce international.

**Figure N°I.1 : Évolution du commerce maritime international et du PIB mondial, certaines années (variation annuelle, pourcentage)**



**Source :** [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_fr.pdf) .consulté le 06/03/2023 à 15H

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans le commerce international en assurant le déplacement efficace et économique de marchandises à travers les océans, facilitant ainsi les échanges commerciaux à grande échelle entre les pays du monde entier

## 1.2 La marchandise transportée par voie maritime

### 1.2.1 Définitions

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

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

### 1.2.2 Types de marchandises transportées :<sup>1</sup>

La marchandise transportée conditionne le type de navire utilisé et la manutention. Les marchandises qui empruntent la mer dans le cadre des opérations du commerce international peuvent prendre différentes formes :

- a) **Les vracs** : Ce sont des marchandises transportées non conditionnées, à même la cale du navire.
  - **Les vracs liquides** : Ils comprennent essentiellement les hydrocarbures et leurs dérivés, certains produits chimiques et certains produits alimentaires (vin...).
  - **Les vracs solides** : Les plus courants sont le charbon, les minerais, les ciments, les engrais, les céréales...
  
- b) **Les marchandises diverses** : Cette catégorie regroupe les marchandises conditionnées préalablement à leur transport maritime.
  - **Les marchandises conventionnelles** : Leur conditionnement est divers et non normalisé.
  - **Les marchandises conteneurisées** : Elles sont conteneurisées dans des conteneurs maritimes.
  - **Le trafic roulier** : Les marchandises sont acheminées dans le moyen de transport routier (ensemble routier ou remorque non accompagnée) qui a servi au préacheminement et servira au post-acheminement.

### 1.3 Les navires

Les techniques du transport maritime ont évolué, grâce au développement du commerce international. L'évolution de ce mode a fait l'objet de recherche, la construction des navires adaptés suivant la cargaison transportée ce qui signifie la variation des navires. On distingue deux grandes familles de navires : les navires spécialisés et des navires non spécialisés.

---

<sup>1</sup> MIANI.P et VENTURELLI.N: « **Transport logistique** », Le Génie Editeur, Ed2,2017, p108

### 1.3.1 Définitions du navire

Le navire est un engin pourvu d'un système de propulsion autonome destiné à la navigation maritime (et non fluviale), c'est-à-dire à une navigation dans des eaux où il peut rencontrer les dangers particuliers à la mer.<sup>1</sup>

### 1.3.2 Les éléments d'individualisation des navires

Les éléments d'individualisation des navires sont des éléments qui caractérisent chaque navire et qui le distinguent des autres. Selon l'article 14 du code maritime algérien, les éléments d'individualisation des navires sont au nombre de quatre : le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité.

### 1.3.3 Le nom du navire

Chaque navire doit porter un nom qui le distingue des autres cargos ; ce nom doit se voir sur la proue<sup>2</sup> et sur la poupe<sup>3</sup>. Le choix du nom revient au propriétaire .

Selon l'article 16 du code maritime algérien, l'attribution et le changement du nom du navire sont soumis à l'approbation de l'autorité administrative maritime compétente. Les conditions d'attribution et de changement de nom du navire sont arrêtées par le ministre chargé de la marine marchande.

### 1.3.4 Le tonnage

Le navire doit être présenté au service des douanes qui procède à son jaugeage<sup>4</sup>.

On distingue deux types de tonnages :<sup>5</sup>

- a) **Le tonnage brut** : est la capacité intérieure totale d'un navire.

---

<sup>1</sup> MIANI.(P) et VENTURELLI(N) : Op.cit., p102

<sup>2</sup> La proue est la partie avant du bateau.

<sup>3</sup> La poupe est la partie arrière du bateau.

<sup>4</sup> MIANI.(P) et VENTURELLI(N) : p.103

<sup>5</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Tonnage> ,consulté le 10/03/2023 à 17h50

- b) **Le tonnage net** : est calculé en déduisant du tonnage brut les espaces occupés par les installations nécessaires à l'exploitation du navire : logements de l'équipage, machines... Cette opération permet aux douaniers de calculer les diverses taxations fiscales.

### 1.3.5 Le port d'attache

Le port d'attache ou le domicile légal du navire est celui du lieu de son immatriculation (port où le navire est immatriculé). Selon l'article 17 du code maritime algérien son nom doit apparaître sous le nom du navire qui figure sur la poupe.

### 1.3.6 La nationalité<sup>1</sup>

La nationalité est la relation juridique permanente qui lie le navire à l'Etat dont il bat le pavillon. Le pavillon est considéré comme étant le symbole extérieur de cette nationalité. La nationalité est obtenue si le navire appartient en toute propriété à une personne physique de ladite nationalité ou à une personne morale du droit de cet Etat.

## 1.4 Les types de navires utilisés dans le transport maritime<sup>2</sup>

### 1.4.1 Les navires spécialisés

Ce sont des navires réservés pour transporter un type particulier de marchandises ; nous pouvons citer :

#### 1.4.1.1 Les vraquiers (bulkers et tankers)

Il s'agit des navires adaptés au transport de vracs solides tels que les céréaliers et de vracs liquides comme les pétroliers et les chimiquiers

Les plus grands des pétroliers, dits « ultra large crude carriers » ou ULCC, atteignent aujourd'hui plus de 400 000 tonnes de port en lourd et près de 380 m de long. C'est pour permettre leur passage que le canal de Suez a été approfondi à 22,50 m de tirant d'eau<sup>3</sup> en 2010.

---

<sup>1</sup> HICHEUR, (Y): **la création d'opportunités de positionnement à l'international d'une compagnie maritime à travers l'acquisition de nouveaux navire**, mémoire de master en sciences commerciales (option; Affaires Internationales), Ecole des Hautes Etudes Commerciales d'Alger, 2017, p10

<sup>2</sup> DOMINIQUE (D) et autres: « **transporter** », édition Foucher, Paris, 5e édition, 2017, P.112-114.

<sup>3</sup> Le tirant d'eau est la profondeur du navire en dessous de la ligne de flottaison, il varie avec le chargement du navire, plus ce dernier est chargé plus le tirant d'eau est important

#### 1.4.1.2 Les navires polythermes ou frigorifiques (reefer ships)

Ce type de navire est adapté au transport des marchandises périssables et qui nécessitent une température spécifique. Ce genre de bâtiment de mer est de moins en moins utilisé puisque les conteneurs frigorifiques sont plus appropriés pour ces produits.

#### 1.4.1.3 Les navires spéciaux

Il en existe de toutes sortes : car-ferries, navires spécialisés dans les transports de colis lourds ou encombrants, navires submersibles, etc.

#### 1.4.2 Les navires non-spécialisés

Les navires non spécialisés sont utilisés pour transporter toutes sortes de cargaisons emballées et conditionnées; ils sont classés selon leur mode de manutention principal.

##### 1.4.2.1 Les cargos conventionnels (combo, conbulkres)

Les cargos conventionnels disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées à bord grâce à des panneaux de cale coulissants. Ces navires classiques perdent peu à peu de leur importance.

##### 1.4.2.2 Les navires rouliers (RO-RO ships)

Ils sont appelés aussi Roll-on/Roll-off ; ce sont des navires destinés à transporter des marchandises roulantes comme les camions et les voitures.... Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur les quais adaptés des ports. Ces navires permettent la manutention horizontale par roulage de la marchandise, on distingue deux types de roulage :

- ✓ **Roulage direct** : (manutention de charges sur roues ou chenilles) : Semi-remorques routières, voitures et parfois wagons.
- ✓ **Roulage indirect** : C'est un type de manutention où on utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises à bord : remorques-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, chariots sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

### 1.4.2.3 Les navires mixtes RO-RO plus conteneurs (CONRO ships)

Ces navires combinent l'intérêt du conteneur et de la manutention par portique, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisés et pour les ports non équipés. Son avantage est la souplesse.

### 1.4.2.4 Les portes barges (Lighter Aboard ship)

Les portes barges sont des navires qui sont conçus pour pouvoir charger à leur bord des barges (bateaux à fond plat) ou péniches de capacité variable à l'aide des systèmes d'ascenseurs (lift-on-lift-off) ou de flottage (float-on-float-off). Ils sont spécialisés dans les transports fluvio-maritimes.

### 1.4.2.5 Les portes conteneurs

Comme leur nom indique; ce sont des navires conçus spécialement pour transporter les conteneurs. Les plus gros porte-conteneurs sont les Post-Panamax embarquent environ 10.000 EVP<sup>1</sup> ; ils atteignent une longueur de 350m, une vitesse de 25 nœuds.<sup>2</sup>

#### 1.4.2.5.1 La conteneurisation<sup>3</sup>

La location des conteneurs : Les armements fournissent des conteneurs aux clients qui n'en possèdent pas en propre moyennant un loyer.

- **L'empotage** : On appelle empotage le remplissage du conteneur et dépotage son vidage.

Le conteneur peut être positionné chez le client qui procède lui-même à l'empotage, il sera acheminé au port soit par le client (on parle alors de « merchant haulage ») soit par l'armateur (on parle alors de « carrier haulage »). L'empotage peut également être réalisé dans l'enceinte portuaire par le transporteur ou un de ses substitués.

- **Le groupage** : Il existe deux façons pour un chargeur de conteneuriser ses envois.

---

<sup>1</sup> L'EVP est une unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur de 20 pieds.

<sup>2</sup> BELOTTI, (J): **transport international de marchandises**, édition Vuibert, 4ème édition, Paris, 2012, P.252.

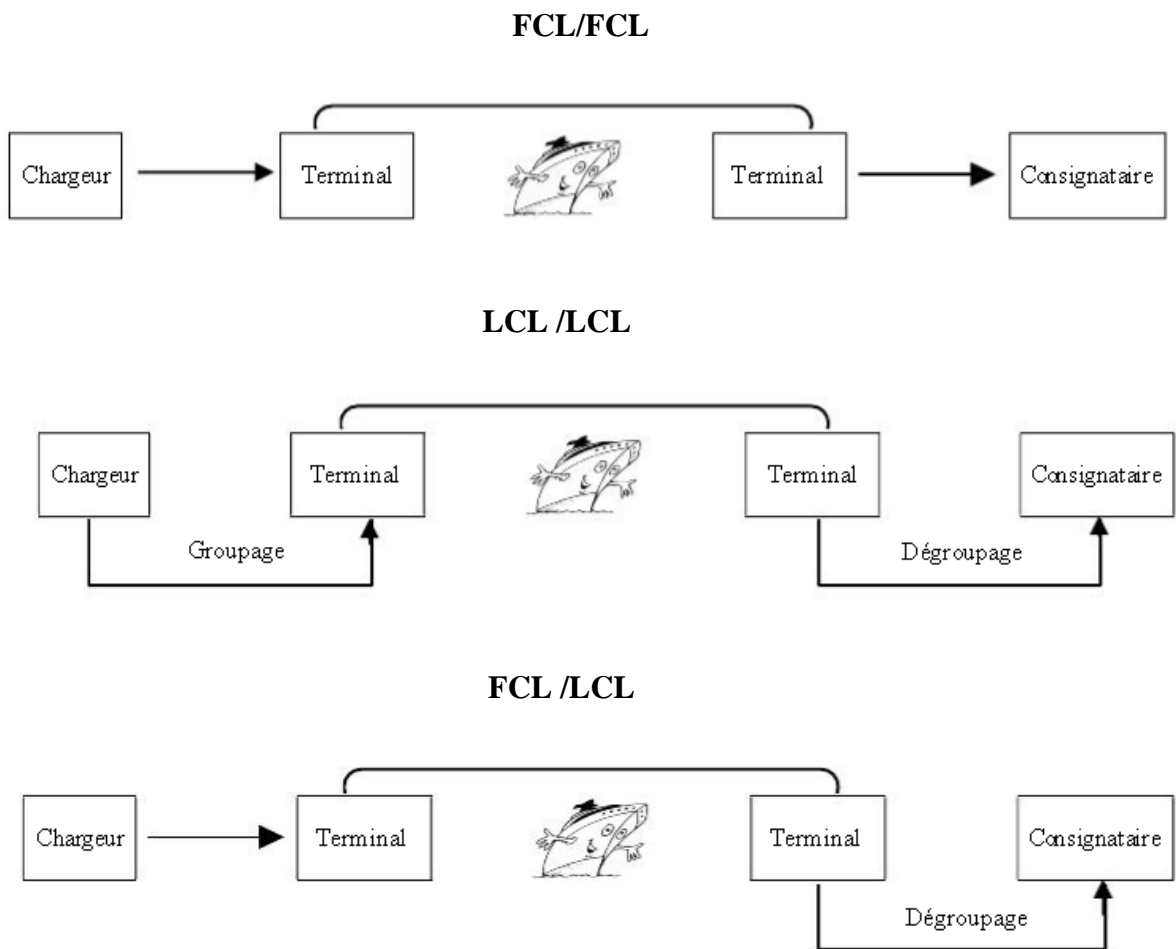
<sup>3</sup> MIANI.(P) et VENTURELLI.(N) : Op.cit . ,p109.

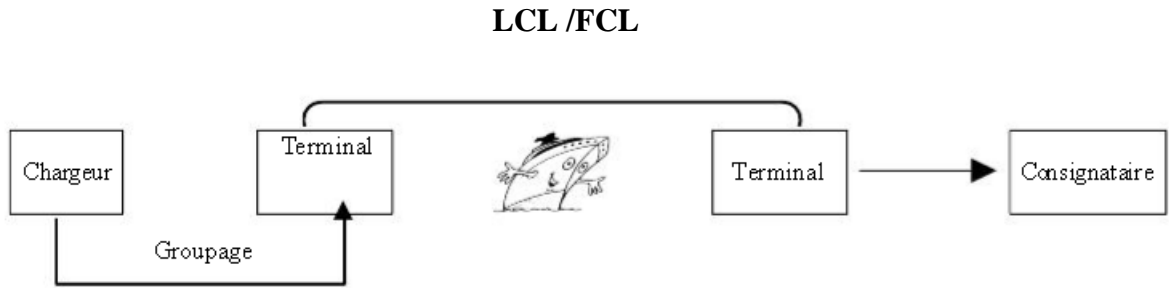
Il peut opérer par conteneurs complets (on parle alors de « Full Container Load » – FCL) ou recourir à un service de groupage (Less than Container Load – LCL) lorsque la cargaison est insuffisante pour justifier l’usage d’un conteneur complet.

Le service de groupage consiste à rassembler des cargaisons de plusieurs chargeurs pour remplir un conteneur. Ces services de groupage peuvent être proposés par les armateurs eux-mêmes ou par des opérateurs spécialisés : les « Non Vessel Operating Common Carriers » (les NVOCC).

On rencontrera donc plusieurs combinaisons : FCL/FCL, LCL/LCL, FCL/LCL et LCL/FCL dans les schémas suivants :

**Figure N° I.2 : Différentes combinaisons de conteneurs : FCL/FCL, LCL/LCL, FCL/LCL et LCL/FCL**





**Source :** MIANI.P et VENTURELLI.N: **Transport logistique**, Le Génie Editeur, Ed2,2017, p110.

## 1.5 Les différents acteurs de transport maritime <sup>1</sup>

Le bon déroulement du processus de transport de marchandises nécessite l'intervention de plusieurs acteurs, pour assurer l'arrivée de la marchandise en bon état à sa destination, de ce fait le facteur humain reste un levier de performance. Ce mode de transport nécessite plusieurs intervenants, à savoir :

### 1.5.1 L'armateur (Shipowner)

#### 1.5.1.1 Définition et rôle de l'armateur

L'armateur (ou le Shipowner) est la personne physique ou morale qui arme le navire, et ce en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation.

Il peut être le propriétaire du navire, comme il peut être simplement l'exploitant ou l'affréteur. Il l'exploite en son nom qu'il en soit, ou non, propriétaire et détermine alors les conditions d'utilisation et d'exploitation en recrutant son équipage et en concluant les contrats de transport ou de services.

Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, dans les délais convenus et en bon état.

Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en relation directe avec un agent maritime consignataire qui défend ses intérêts et agit en son nom auprès des autres

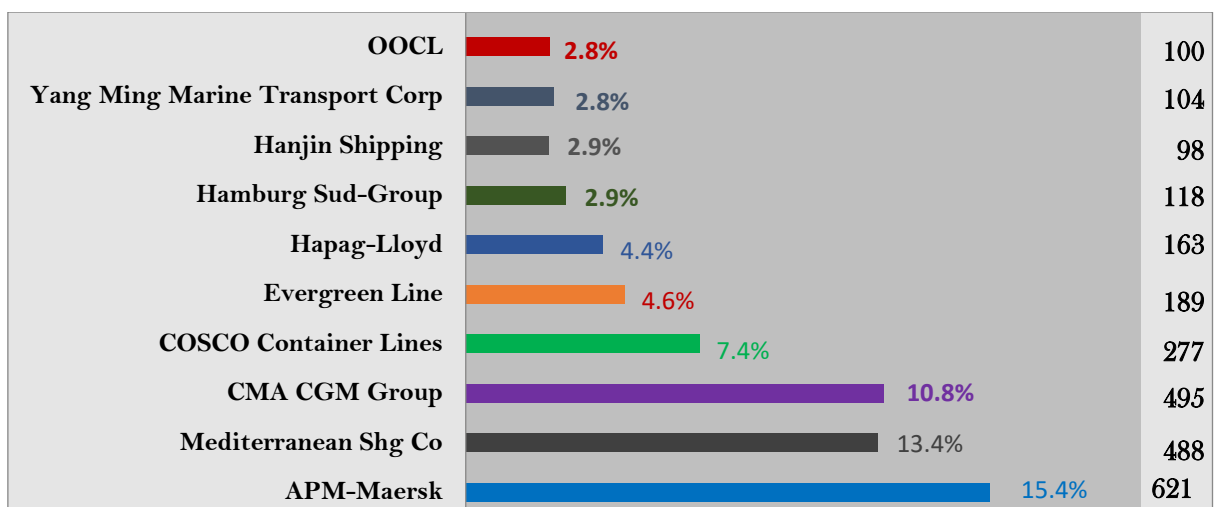
<sup>1</sup> HICHEUR,(Y): Op.cit,p.24-27.

Professions avec lesquelles il est en relation, à savoir : les transitaires et commissionnaires de transport, les entrepreneurs de manutention, les courtiers d'assurance, les administrations ; etc.

**1.5.1.2 Les principaux armateurs mondiaux <sup>1</sup>**

Nous avons établi ci-dessous un tableau reprenant le classement des plus grands armateurs mondiaux selon leurs parts de marché, il se présente comme suit :

**Figure N° I.3 : Classement des 10 plus grands armateurs mondiaux selon leurs parts de marché.**



**Source :** élaboré par nous-même selon les données du classement.

**Commentaire :**

Cet histogramme met en évidence le classement des dix plus grands armateurs mondiaux selon leur part de marché. On constate que APM-Maersk, l’armateur danois est classé, le premier parmi les dix plus grands armateurs mondiaux avec une part de marché de 15.40% et une flotte constituée de 621<sup>2</sup> navires.

<sup>1</sup> <https://fr.statista.com/infographie/5728/les-plus-grands-armateurs-du-monde> ,consulté le 15/03/2023 à 16H30

<sup>2</sup> <https://fr.statista.com/infographie/5728/les-plus-grands-armateurs-du-monde;publié> Le 02/09/2016,consulté le 19/03/2023

## 1.5.2 Le consignataire de navires et l'agent maritime

### 1.5.2.1 Le consignataire de navires

Le consignataire est le mandataire salarié de l'armateur. Il remplit toutes les formalités administratives et s'occupe des besoins d'un navire avant l'arrivée et lors de son séjour au port, il s'occupe aussi des besoins de l'équipage (relève, visite médicale...), et de la gestion de la cargaison. Il s'engage alors à effectuer, les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place. Le consignataire de navire va aider à la préparation de l'escale du navire par sa connaissance du pays, du port et des divers intervenants disponibles sur place.

#### Ses missions :

- Les missions du consignataire du navire sont multiples et peuvent comprendre notamment : Le réceptionnement de la marchandise, l'émission des connaissements et la livraison de cette marchandise au destinataire à l'arrivée ;
- La préparation de l'escale, la gestion des problèmes qui y sont liés et l'assistance au navire durant cette dernière ;
- La réception de tous les actes judiciaires ou extra judiciaires destinés à l'armateur que le capitaine est habilité à recevoir ;
- L'accomplissement de toute autre mission lui étant confiée par l'armateur.

Il est à noter qu'une certaine confusion existe entre le consignataire du navire et « l'agent maritime », dans la mesure où le consignataire accomplit les mêmes tâches que l'agent maritime, mais que ce dernier se distingue du consignataire en ce qu'il possède une clientèle propre.

### 1.5.2.2 L'agent maritime

L'agent maritime, appelé aussi l'agent fret, est le représentant de l'armateur. Le consignataire peut être également un agent maritime. Pour accomplir cette fonction, il est chargé de la négociation et conclusion des contrats, de la gestion des finances, de la recherche de fret, de la mise en place d'une politique commerciale et de relations avec les autorités en charge des problèmes maritimes. L'étendue de son pouvoir de représentation est déterminée par le contrat de mandat signé par l'armateur.

### 1.5.3 Le commissionnaire de transport et le transitaire

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire de commerce qui organise d'une façon libre et autonome pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire tout ou une partie du transport, et ce avec les sous-traitants de son choix. Il agit en son propre nom et est responsable des fautes de ses sous-traitants en plus d'être responsable des siennes.

### 1.5.4 Le Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)

Le Non Operating Common Carrier est un entrepreneur multimodal ne possédant, en propre, aucun moyen de transport. Il achète des capacités de transport maritime qu'il offre ensuite à ses clients sous sa propre responsabilité et ce en leur délivrant un connaissement en son nom, intitulé « House Bill of Lading ». Il est recruteur de fret et procède souvent au groupage et dégroupage de la marchandise.

Il est en liaison avec :

- Les armateurs ou les agents maritimes pour le transport maritime ;
- Les chargeurs ;
- Les transitaires et commissionnaires de transport.

### 1.5.5 Le shiphandler (ou l'avitailleur)

Le shiphandler est un terme maritime qui désigne toute personne morale qui se charge d'approvisionner les navires dans les ports. Durant l'escale, les navires peuvent avoir besoin de vivres, d'eau douce, de soutes et de plusieurs sortes de fournitures nécessaires à la vie à bord et au fonctionnement du navire. C'est donc le shiphandler ou l'avitailleur qui est responsable de leur approvisionnement en matière de :

- Produits destinés à être consommés par l'équipage ou par les passagers.
- Produits destinés à être vendus aux passagers durant le voyage.
- Matériel et consommables nécessaires au fonctionnement du navire.

### 1.5.6 Le courtier maritime

Le courtier maritime (ou le Shipbroker) est un professionnel s'entremettant entre deux parties afin d'acheter ou de vendre un navire neuf ou d'occasion, ou également de louer (affréter)

un navire entre celui ayant une marchandise à transporter et celui possédant un navire correspondant à ses besoins. Son rôle est non seulement de rapprocher les deux parties, mais aussi de les aider dans la négociation, dans la conclusion du contrat et même dans la suite de son exécution.

### **1.5.7 Le courtier d'assurances maritimes**

Le courtier d'assurances maritimes est le représentant des assurés auprès des compagnies d'assurances. Ses clients sont les chargeurs (importateurs/exportateurs), les armateurs et agents maritimes, les transitaires et commissionnaires de transport. Ils lui confient la gestion du risque maritime, à savoir la négociation et la gestion des contrats, les litiges et contentieux ainsi que les recours contre les tiers. Il recherche pour leur compte, auprès des sociétés d'assurances, les garanties les mieux adaptées à leurs besoins et négocie les conditions de tarifs en faisant jouer la concurrence, d'où l'importance de son rôle de conseiller. Ses fournisseurs sont les compagnies d'assurances représentées par des agents d'assurances maritimes.

### **1.5.8 L'expert maritime**

L'expert maritime est un technicien apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets de technologie maritime et ce grâce à sa formation, ses connaissances et son expérience.

Il intervient suite à la demande des donneurs d'ordres du monde maritime qui sont :

- Les armateurs en cas d'avaries sur les navires ;
- Les agents maritimes, qui le convoquent pour le compte de l'armateur ;
- Les transitaires et les commissionnaires de transport qui représentent la marchandise
- Les tribunaux s'il s'agit d'experts judiciaires.

Il peut aussi intervenir, pour le compte des sociétés de classification des navires. Il est chargé d'effectuer pour le compte de ses donneurs d'ordres, et ce dans le cadre d'expertises contradictoires, le suivi des examens d'avaries causées aux navires, aux marchandises et aux installations portuaires. Il est aussi chargé de l'évaluation de la cause et du montant des dommages causés aux navires, aux ports, aux ouvrages maritimes, aux marchandises transportées et à l'environnement marin. L'expert maritime peut exercer son métier soit en profession libérale, soit en tant que salarié.

### 1.5.9 L'agent acconier

Dit aussi manutentionnaire ou stevedore. Il a pour mission la manutention de la marchandise, chargement et arrimage à bord du navire ou déchargement. Il veille aussi sur la marchandise en attendant son transport vers le destinataire, à l'exemple des containers frigorifiques qui doivent être branchés et sous une certaine température ainsi que s'assurer de leur bon fonctionnement.

## 1.6 Les avantages et les inconvénients du transport maritime

### 1.6.1 Les avantages

Ce mode de transport présente de multiples avantages se présentant comme suit :

- Il convient aux longues distances et permet de desservir de nombreuses zones géographiques;
- C'est le mode de transport le moins coûteux comparé aux autres modes, avec un taux de fret avantageux ;
- Le transport par mer est le plus écologique. Le bateau procure une faible émission des produits nocifs pour l'environnement.
- Il est économique car il consomme moins d'énergie
- Ce mode offre la possibilité de transporter tout type de marchandise, même si elle est lourde ou volumineuse comme les vrac liquides (pétrole, GNL,) et vrac solides comme les minéraux, les céréales...
- Il offre une possibilité de stockage dans les zones portuaires.
- Le mode le plus sûr.

### 1.6.2 Les inconvénients

On va citer quelques inconvénients de ce mode de transport:

- Les délais relativement longs, ce qui amène parfois à des retards dans la livraison de la marchandise ;
- L'encombrement existant dans les ports de certains pays ;
- La difficulté de surveiller l'emplacement exact des marchandises en transit ;
- Les ruptures de charge dans le cas d'une destination à l'intérieur des terres ;

- Le coût d'emballage et les primes d'assurance élevés ;
- La dépendance vis-à-vis de la route pour la partie finale du transport; - Il nécessite une opération de manutention ;
- Certains navires ne sont pas adéquat avec les exigences de certains ports.

## 2 Section 02: Les différents contrats et la réglementation de transport maritime

Dans cette section, nous allons examiner les divers contrats relatifs au transport maritime, puis nous nous pencherons sur la réglementation qui encadre cette activité. Nous présenterons quelques conventions importantes qui régissent le transport maritime. Enfin, nous conclurons cette partie en identifiant les organismes internationaux impliqués dans ce mode de transport.

### 2.1 Le contrat de transport

Le transport 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 selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre »
- 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 déterminés.<sup>1</sup>

« L'obligation principale du contrat. En somme, il est décrit comme un contrat synallagmatique bilatéral donnant lieu aux obligations réciproques de déplacer des personnes ou des biens, d'une part, et de payer le prix de cette prestation, d'autre part. Que ce soit en matière de transport de personnes ou de marchandises, le contrat de transport est caractérisé par l'obligation de résultat qui lui est inhérente »<sup>2</sup>

#### 2.1.1 Les parties du contrat de transport

Le contrat est passé entre un chargeur et un transporteur.

- Le chargeur représente la marchandise. Ce peut-être :
  - L'expéditeur réel,
  - Un mandataire de celui-ci (transitaire) ou un commissionnaire de transport,

---

<sup>1</sup> DEHAUTBOUT(D) et autres : **Transporter à l'internationale**, édition Foucher, 6<sup>e</sup> Edition ; Paris ; 2020 ; P124

<sup>2</sup> SANDI, (C): **l'essentiel du droit des transports**, édition Gualino, Paris, collection LES CARRES, 2012, P.25

- Le destinataire de la marchandise ou son représentant.
- Le transporteur, propriétaire ou affréteur du navire, est représenté en général par son agent.

### 2.1.1.1 Les obligations des parties:<sup>1</sup>

Les obligations des parties sont reprises dans le tableau suivant :

**Tableau N° I.1: Les obligations du chargeur et du transporteur**

Obligations du chargeur	Obligations du transporteur
-Déclaration écrite des marchandises transportées (marque, nombre ,quantité ,etc.)	- Émission du connaissement et Mise en état de navigabilité du navire compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter
-Marquage des colis avec indication du poids; n° du colis , port de destination et identification de destinataire .	- Prise en charge de la marchandise, Chargement et opérations de calage, arrimage à bord, puis transport, de façon appropriée et soigneuse.
-Emballage suffisant pour protéger la marchandise durant le transport et les manutentions portuaires.	- Transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage .
-Calage et arrimage à l'intérieur des conteneurs .	- Avis d'arrivée au destinataire, déchargement et livraison de la marchandise.

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

C'est le contrat de transport qui précise les obligations et les responsabilités de chaque partie.

<sup>1</sup> DUHAUTBOUT (D) et autres ; Op.cit ; p124

## 2.1.2 Les types de contrats de transport

Il existe deux types de contrats :

- **Le contrat d'affrètement:** où il est question de location d'un navire ou d'une partie du navire pour une durée définie.
- **Le contrat de transport:** Il engage le transporteur à transporter la marchandise d'un port à un autre et le chargeur à payer le fret. Il est matérialisé par le connaissement.

### 2.1.2.1 Le contrat d'affrètement

L'affrètement consiste à la mise à disposition d'un navire ou d'une partie du navire par le fréteur (propriétaire du navire) au profit du l'affréteur qui a besoin d'utiliser une capacité du navire pour son propre compte ou comme intermédiaire et donc moyennant rémunération (fret) le sous fréter à son tour .

L'acte qui résulte de l'affrètement est la « charte partie », où sont énoncé les engagements des parties. Le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire<sup>1</sup>, sauf convention contraire des parties.

La charte partie doit contenir les éléments suivants :<sup>2</sup>

- Les éléments d'individualisation du navire ;
- Les noms et domiciles du fréteur et de l'affréteur;
- Le taux de rémunération pour l'affrètement du navire;
- La durée du contrat ou l'indication des voyages à accomplir;
- Le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire.

#### 2.1.2.1.1 Les différents types d'affrètements

Il existe 3 types d'affrètements :

---

<sup>1</sup> 1 Le pavillon est un terme utilisé désigner l'insigne de la nationalité d'un navire. Les navires sont immatriculés sous pavillon algérien ou sous pavillon étranger. Ce sont les règlements du pays qui fixent les règles d'armement.

<sup>2</sup> Code maritime article 644.

- L'affrètement au voyage
- L'affrètement à temps
- L'affrètement coque nue

### 2.1.2.2 Le connaissement: (Bill of Lading)

Le connaissement ou bon de chargement de fret, abrégé B/L, est un titre qui représente la propriété de la marchandise. Selon l'article 749 du code maritime algérien, « Il constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime ».

Il matérialise le contrat de transport entre le chargeur et le transporteur maritime. Il est établi en quatre (04) exemplaires pour être délivré: un au commandant en chef du navire ; un à L'agent consignataire ; un au shipper ; un au réceptionnaire.

Le B/L est signé par le capitaine où il est mentionné la nature, poids et marques des marchandises avec engagement de les remettre dans l'état où il les a reçus au lieu de destination convenue, sauf péril ou accident en mer. Le B/L tout en étant un contrat de transport est aussi un titre endossable, ce qui permet au vendeur de transférer la propriété de la marchandise en cours de voyage, ou de le remettre comme gage au banquier en garantie des remboursements du crédit ayant servi à l'acquisition de la marchandise.

Le connaissement doit contenir les éléments suivants :

- Désignation de l'expéditeur;
- Date d'émission;
- Le destinataire, ce n'est pas forcément le destinataire final mais un intermédiaire qui endossera le connaissement contre les sécurités de paiement.
- La mention «à ordre» doit être rayée lorsque le connaissement est «non transmissible», donc «à personne dénommée»;
- La personne à prévenir à l'arrivée du navire; – Les indications réservées pour des transports maritimes successifs;
- La mention engageant le transporteur: marque, numéro, genre, nombre, poids, volume des colis; – La mention « embarqué» confirmant le chargement effectif, sinon mention «reçu pour embarquement»;

- Les réserves éventuelles; –Le «net de réserves» signifie que l'entreprise a pris en charge les marchandises apparemment en bon état
- La mention « surchargé» ou «clausé» signifie que la compagnie a émis des réserves soit sur l'état de la marchandise soit sur le nombre de colis;
- Signature obligatoire du transporteur ou de son représentant.

#### 2.1.2.2.1 Les catégories de connaissements <sup>1</sup>

Il existe cinq catégories de connaissements (Bill of Lading - B/L). Les trois premières sont émises par l'armateur assurant le transport maritime principal ou son représentant :

##### a) Le connaissement port / port (Ocean B/L)

Il ne couvre qu'un trajet maritime unique, de port de départ à port d'arrivée.

##### b) Le connaissement direct (Through B/L)

Il couvre, outre un trajet maritime principal, un pré- et/ou un post-acheminement, pour lequel l'émetteur du connaissement agit en tant que mandataire du chargeur.

##### c) Le connaissement de transport combiné (Combined Transport B/L)

Il couvre un trajet maritime principal et un pré et/ou un post-acheminement (pour un transport porte à porte par exemple), pour lesquels l'émetteur agit en tant que commissionnaire de transport.

##### d) Le connaissement FIATA (FIATA B/L)

Il confère au transitaire la responsabilité de l'ensemble du transport spécifié sur le document. Il est émis par un transitaire agissant comme consignataire de transport.

##### e) Le connaissement de charte partie (Charter Party B/L)

C'est le contrat de location d'un navire en vertu duquel l'armateur (le fréteur) met tout ou partie du navire à la disposition du chargeur (affréteur) pour le transport de la marchandise.

---

<sup>1</sup> MIANI.P et VENTURELLI.N ; Op.cit : p 119

### 2.1.2.3 Les types de connaissements<sup>1</sup>

On distingue trois types de connaissement :

#### a) Le connaissement au porteur ou en blanc

Il est sans spécification de destinataire ; la marchandise est remise de plein droit au porteur ; cette forme, qui comporte un risque évident de vol, est rarement utilisée.

#### b) Le connaissement à ordre

Il est négociable et transmissible par endossement du destinataire spécifié ; dans le cadre du recours au Crédit documentaire, le destinataire spécifié sera souvent la banque de l'importateur, qui endossera le connaissement au profit de son client dès lors que celui-ci aura soldé son crédit.

#### c) Le connaissement nominatif ou à personne dénommée

Il n'est pas négociable ; la mention « à ordre » est rayée ; la mention « non négociable » doit être apparente ; la marchandise ne peut être délivrée qu'au destinataire dont le nom est inscrit ; cette forme, qui enlève au connaissement l'un de ses principaux avantages, est rarement utilisée.

## 2.2 Les documents du transport maritime<sup>2</sup>

Outre le connaissement maritime et le contrat d'affrètement, il existe d'autres documents qui sont également nécessaires pour gérer toutes les opérations liées au transport de marchandises, ils servent aussi de coordonner entre les acteurs de la chaîne logistique.

Ces documents sont les suivants : documents accessoires de la gestion administrative, les documents au service des opérations et les documents des tiers.

---

<sup>1</sup> MIANI.P et VENTURELLI.N ; Op.cit : p119

<sup>2</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf>, consulté le 23/03/2023 à 18H03

## **2.2.1 Documents accessoires de la gestion administrative**

Les documents accessoires émis par l'agent maritime sont : le Schedule, la demande de cotation, la demande de positionnement, le draft, le booking, l'avis d'arrivée, la facture proforma, la facture, le container deposit receipt, le reçu de versement de caution et le delivery order.

### **2.2.1.1 Le Schedule:**

Ce document est établi par le consignataire sur la base des données qui lui sont fournies par l'armateur. Il contient les dates d'arrivée et de départ du navire par voyage et par port d'escale.

### **2.2.1.2 La demande de cotation**

La demande de cotation est établie par le chargeur et transmise à l'agence maritime (représentant de l'armateur) pour établissement d'un devis de transport.

Cette demande de cotation donne une description détaillée :

- De la marchandise ;
- Du type d'emballage ;
- Du type de transport choisi et la destination finale.

### **2.2.1.3 La cotation**

Ce document est établi par l'agent maritime pour le compte du chargeur. Il détermine les conditions de facturation de la marchandise pour le voyage

### **2.2.1.4 La demande de positionnement**

La demande de positionnement est un document qui est établi par le booking (service des réservations) et adressé à l'acconage pour la mise à disposition d'un ou plusieurs conteneurs pour un client dans le cadre d'une opération d'exportation.

### **2.2.1.5 La maquette**

La maquette est un formulaire établi par le représentant de l'armateur au chargeur pour faciliter et aider à faire la description de la marchandise.

### **2.2.1.6 Draft**

Le draft est un brouillon de connaissance qui est établi par l'agent maritime qui est soumis à une procédure interne de validation par le responsable shipping. Une fois validé, il sert à établir les différents types de connaissances.

### **2.2.1.7 Le booking (réservation)**

Ce document est établi par la section BOOKING de l'agence maritime. Il formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Son but est de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire.

### **2.2.1.8 L'avis d'arrivée**

L'avis d'arrivée est un document qui comporte des renseignements sur la date probable ou effective d'arrivée de la marchandise, la date et le lieu de livraison prévus. Il est émis par l'agence maritime et adressé au destinataire de la marchandise.

### **2.2.1.9 La facture pro-format**

La facture pro-forma est un document établi par le service facturation de l'agence maritime, qui indique le montant du fret de la marchandise et le coût d'une prestation liée à l'exploitation.

### **2.2.1.10 La facture**

Avant qu'un bon de livraison de la marchandise ne soit établi au propriétaire de la marchandise, ce dernier doit d'abord s'acquitter de tous les montants des différentes prestations (fret, surestaries, locations...). Cette facture reprend les montants des différentes prestations.

#### **2.2.1.11 Container deposit receipt**

Le « container deposit receipt » est un document qui indique le montant de la caution à verser pour la sortie d'un conteneur plein du port. Il est délivré par le service « document import » au destinataire de la marchandise.

#### **2.2.1.12 Reçu de versement de caution**

Le reçu de versement de caution est un document établi par le service de facturation de l'agence maritime, et qui atteste le dépôt d'une caution par un client avant la sortie de son conteneur.

#### **2.2.1.13 Bon de livraison (delivery order)**

Après le règlement du client de toutes les prestations dues à l'agence maritime, le bon de livraison sera délivré au client. Ce document autorise l'acconier à livrer la marchandise du client après le règlement des factures de manutention.

### **2.2.2 Les documents au service des opérations**

Il s'agit des documents établis par le service des opérations, pour accompagner et veiller au bon déroulement de certaines opérations sur le terrain. Ces documents sont les suivants :

#### **2.2.2.1 La demande de pilot**

La demande de pilot est un document adressé au commandant du port, qui valide la demande et désigne un pilote pour guider le bateau au port.

#### **2.2.2.2 La demande d'ouverture de bureau**

La demande d'ouverture de bureau est une demande adressée à la douane pour ouverture des opérations pour un navire donné.

#### **2.2.2.3 La demande de débarquement/embarquement :**

La demande de débarquement/embarquement est adressée au service de traitement des manifestes imports/exports de la douane, pour solliciter le débarquement/embarquement des marchandises au bateau.

#### **2.2.2.4 La demande d'écore**

La demande d'écore est adressée à la douane (brigade d'écore) pour solliciter le pointage des marchandises sur le bateau.

#### **2.2.2.5 La demande de shifting conteneur**

La demande de shifting conteneur est adressée à la brigade maritime de la douane, pour effectuer les opérations de manutention d'un conteneur dans le bateau.

#### **2.2.2.6 La demande shifting de navire**

C'est une demande adressée à l'autorité portuaire en cas de besoin pour un mouvement d'un poste à quai à un autre, en vue d'effectuer des opérations de la manutention (déchargement ou chargement).

#### **2.2.2.7 Le laissé passer de marin**

Après accostage du navire, pour permettre aux marins de sortir en dehors de l'enceinte portuaire, ils doivent avoir un laissé passer qui est établi par le service des opérations de l'agence maritime et visé par les autorités portuaires (police aux frontières).

#### **2.2.2.8 La demande d'escale**

C'est un document établi par le consignataire du navire et qui est adressé à l'autorité portuaire pour solliciter le contrôle d'un navire à la fin des opérations de manutention.

#### **2.2.2.9 La clearance**

C'est une déclaration remplie par le service des opérations et visé par la douane. Elle libère après contrôle le bateau et l'autorise à quitter le quai et le port.

### **2.2.3 Les documents des tiers**

Les documents des tiers sont établis par des prestataires au service des marchandises, tel que la douane, la direction de la conformité des produits (DCP), les services sanitaires, Phytosanitaire et de l'environnement...

## 2.3 Les conventions et les accords

Le transport maritime est régi essentiellement par trois conventions en plus de quelques accords, à savoir :

### 2.3.1 Les conventions

#### 2.3.1.1 La convention de Bruxelles <sup>1</sup>

##### 2.3.1.1.1 La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs

La « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance », signée à Bruxelles le 25 août 1924, dite aussi « règles de la Haye », a été ratifiée par 78 Etats. Elle s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion desquels un contrat de transport, appelé connaissance est établi dans l'un des états signataires.

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968 appelé « règles de Visby » et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 26 et 24 pays. Ils ne s'appliquent que dans les états signataires.

##### 2.3.1.1.2 Les opérations concernées par la convention

La convention de Bruxelles ne concerne que les transports maritimes sous connaissance, elle n'est pas applicable sur les contrats d'affrètement, le transport des animaux vivants, le transport en pontée et sur les opérations de chargement et déchargement.

#### 2.3.1.2 Les règles de Hambourg <sup>2</sup>

##### 2.3.1.2.1 Les règles de Hambourg

La « convention des Nations unies sur le transport des marchandises par mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1er novembre 1992, dite aussi « Règles de Hambourg », a été ratifiée à ce jour par 34 États, aucun n'étant représentatif d'une puissance maritime. Elle pourrait cependant concerner à terme de nombreux contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif. Elle traduit la volonté d'un changement de modèle par rapport aux différentes versions de la convention de Bruxelles, ceci dans le but d'équilibrer les intérêts des

---

<sup>1</sup> DEHAUTBOUT(D) et autres : **Transporter à l'internationale**, édition Foucher, 6<sup>e</sup> Edition ; Paris ; 2020 ; p 117

<sup>2</sup> DEHAUTBOUT(D) et autres ; op.cit ; p 118

pays en voie de développement avec ceux des « grandes nations maritimes », d'instaurer un meilleur compromis entre les intérêts du chargeur et ceux du transporteur et aussi de combler les lacunes des précédentes conventions telles qu'analysées au fil des décennies.

### **2.3.1.2.2 Les opérations concernées par la convention**

La convention de Hambourg, si elle exclut aussi les contrats d'affrètement, a une application plus étendue puisqu'elle concerne : – tous les contrats de transport de marchandises, qu'il y ait ou non émission d'un connaissement (transports en pontée et d'animaux vivants inclus) ; – toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison, y compris donc les opérations de manutention si elles sont effectuées alors que les marchandises sont sous la garde de la compagnie

### **2.3.1.3 Les règles de Rotterdam <sup>1</sup>**

#### **2.3.1.3.1 Les règles de Rotterdam**

L'assemblée générale des nations unies a adopté le 11 décembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », ouverte à la signature en septembre 2009 à Rotterdam, cette convention vise à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications. Les principales novations concernent :

- Son champ d'application, qui est plus étendu puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte (y compris donc les transports de pré- ou post-acheminement).
- La reconnaissance des messages électroniques et documents dématérialisés.
- De nouvelles règles de responsabilité avec disparition de la faute nautique et limite d'indemnisation portée à 3 DTS par kilo.

### **2.3.2 Les accords régissant le transport maritime des marchandises**

multiples accords de coopérations entre compagnie maritimes sont apparus depuis XIXe siècle.

---

<sup>1</sup> DEHAUTBOUT(D) et autres ; Op.cit :P118

### 2.3.2.1 Les conférences maritimes

Il s'agit d'un accord entre plusieurs compagnies maritimes qui a pour but d'organiser le secteur de transport maritime, en veillant à ce qu'il y ait une concurrence loyale et parfaite entre les compagnies membres en vue d'exploitation des lignes régulières en fixant par exemple les fréquences de départ d'un navire et le taux de fret. Tous les transporteurs qui opèrent sur le même itinéraire mais qui ne sont pas adhérents à la conférence sont appelés les outsiders.

### 2.3.2.2 Les accords de consortium <sup>1</sup>

Les consortiums sont des arrangements entre compagnies de lignes régulières qui ont pour objectif de fournir des services organisés en commun grâce à divers accords techniques, opérationnels ou commerciaux (utilisation en commun des navires, des installations portuaires, des services de recrutement du fret, etc.)

### 2.3.2.3 Les accords de pools

Ce sont des accords entre les grandes compagnies qui ont pour objectif d'utiliser des matériels modernes extrêmement coûteux à l'achat et à l'entretien (navires porte-conteneurs; parcs de stockage; etc.).

### 2.3.2.4 Les alliances stratégiques/mondiales

Les participants à des alliances stratégiques/globales visent à conclure des accords de coopération sur une base mondiale entre un groupe de compagnies. Ces accords ne s'appliquent pas à une seule route, ni à plusieurs transporteurs sur différentes routes commerciales, mais aux mêmes transporteurs sur certaines routes principales qui peuvent être décrites comme mondiales. L'objectif est donc de rechercher l'intégration opérationnelle complète des services de chacun des participants dans un tout. <sup>2</sup>

## 2.4 Organismes maritimes internationaux

Le secteur de transport maritime est régi par deux organisations principales qui sont l'OMI et le CMI.

---

<sup>1</sup> BELOTTI, (J) : Op.cit,P.248

<sup>2</sup> Ibid ; p 249.

### 2.4.1 L'Organisation maritime internationale

L'organisation maritime internationale a été créée en 1948 lors d'une conférence de l'ONU à Genève et entrée en vigueur en 1958, auparavant son nom était Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), pour devenir ensuite l'OMI en 1982. Elle compte actuellement 174 États membres. La mission principale de cette organisation est d'établir des normes uniformément applicables par les États membres, pour assurer la sécurité et la sûreté de transport maritime et améliorer sa performance environnementale par la réduction de la pollution de mer.

#### 2.4.1.1 Objectifs de l'organisation

Les objectifs de l'organisation sont : "d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution"<sup>1</sup>

### 2.4.2 Comité maritime international

Le comité maritime international a été créé en 1897 en Belgique ; ce comité, est la plus ancienne organisation internationale dans le domaine maritime. Sa mission principale est d'harmoniser et uniformiser les différentes législations maritimes au niveau mondial.

#### 2.4.3 Objectifs du comité

L'objectif du comité maritime international est d'uniformiser par tous les moyens le droit maritime, son but ultime est de fixer des règles qui régissent le transport maritime et qui seront applicable par tous les pays.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.imo.org/fr/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, consulté le 24/03/2023 à 14H43

<sup>2</sup> <https://comitemaritime.org/about-us/>, consulté le 24/03/2023 à 15H20

### 3 Section 3: La tarification du transport maritime

Bien que le prix de l'affrètement soit généralement déterminé par la loi de l'offre et de la demande, le coût de revient joue un rôle crucial pour les compagnies maritimes lorsqu'elles fixent leurs tarifs. Ainsi, dans le contexte des services réguliers, les compagnies calculent le fret en se basant sur un taux de base auquel s'ajoutent divers ajustements et frais supplémentaires

#### 3.1 Le coût de pré et de post acheminement <sup>1</sup>

Le transporteur responsable du pré et post acheminement facture le coût relatif au déplacement de la marchandise. Ce coût dépend à la fois de :

##### 3.1.1 La longueur

La distance qui sépare le lieu de chargement du lieu de déchargement et qui s'exprime par une unité de mesure : le kilomètre ; on obtient donc le Coût Kilométrique.

##### 3.1.2 La durée

Le temps nécessaire pour accomplir le trajet (heure, demi-journée ou la journée) ; c'est le coût périodique.

##### 3.1.3 La marge du transporteur terrestre

**Le coût de pré et de post acheminement = le Coût Kilométrique + le coût périodique +  
La marge du transporteur**

#### 3.2 Le fret de base

##### 3.2.1 Fret de base pour les marchandises conventionnelles <sup>2</sup>

Le fret de base est établi à l'unité payante (UP) qui à l'avantage du navire. Cette unité payante peut être soit la tonne ou le m<sup>3</sup>, sur la base d'une équivalence 1m<sup>3</sup>= 1tonne, donc on

<sup>1</sup> [file:///C:/Users/A/Downloads/538494d2c8dca%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/A/Downloads/538494d2c8dca%20(3).pdf), consulté le 24/03/2023 à 16H

<sup>2</sup> VENTURELLI(N) et MIANI(P) :Op.cit, p.112 .

doit mesurer le volume et le poids de la marchandise ; le chiffre retenu comme quantité d'unités payantes est le plus élevé des deux.

Si la valeur en tonne est plus élevée donc on parle d'une tarification « en lourd » et si la valeur en m<sup>3</sup> est la plus élevée on parle d'une tarification « en léger ».

Cette tarification concerne quelques marchandises spécifiques:

- La tonne pour des marchandises pondéreuses, telles que les métaux lourds ;
- Le mètre cube pour des marchandises volumiques telles les voitures de tourisme ou les autocars.

### **3.2.2 Fret de base pour les conteneurs<sup>1</sup>**

On distingue deux types de tarification, à savoir :

#### **3.2.2.1 Tarification pour conteneur complet**

##### **3.2.2.1.1 Pour les conteneurs homogènes**

La tarification est basée sur des barèmes qui sont prévus dans certaines compagnies en fonction de la classe de marchandises et de la quantité chargée, avec application d'un minimum par conteneur.

##### **3.2.2.1.2 Pour les conteneurs hétérogènes**

On applique en général un tarif forfaitaire (à la boîte); lequel dépend du type de conteneur et de la liaison concerné. Les prestations annexes sont facturées en sus : la location, le positionnement, les surestaries en cas d'immobilisation prolongée du conteneur...

#### **3.2.2.2 Tarification de groupage**

Dans ce cas on applique le même principe que pour le fret de base pour la marchandise conventionnelle

---

<sup>1</sup> DUBOIN (Jacques) et autres : **Pratique du commerce international**, exporter, édition Foucher, 26ème édition, Paris, 2017 , PP.597-598.

### 3.2.3 Fret de base pour le trafic roulier

Pour les Ro-Ro direct, le fret est le plus souvent indépendant de la nature des marchandises chargées. Il est soit forfaitaire (pour les voitures par exemple) soit calculé en fonction de la longueur de la remorque, avec un correctif de poids et de volume.

Pour les Ro-Ro indirect, les conteneurs sont taxés comme pour un porte-conteneurs, mais les frais de chargement peuvent être plus élevés. Pour le reste du indirect, les prestations de l'armement (fourniture de remorques-esclaves par exemple) sont facturées en sus du fret.<sup>1</sup>

## 3.3 Les correctifs

On distingue trois types de correctifs:<sup>2</sup>

### 3.3.1 Les correctifs liés à la nature de la marchandise:

#### 3.3.1.1 Surtaxe pour colis lourds

Elle concerne les colis qui dépassent un certain poids, en général au dessus de cinq tonnes.

#### 3.3.1.2 Surtaxe pour colis encombrants

Elle concerne les colis qui dépassent une certaine longueur, en général au dessus de 12,50 mètres.

#### 3.3.1.3 Surtaxe pour colis dangereux

Elle concerne les colis qui impliquent un chargement particulier, par exemple uniquement en pontée.

#### 3.3.1.4 Surtaxe « Ad valorem »

En cas d'avarie, si la responsabilité du transporteur est engagée, celui-ci n'indemniserait l'ayant droit de la marchandise que dans la limite du plafond défini par la convention applicable.

---

<sup>1</sup> DEHAUTBOUT(D) et autres ,p139

<sup>2</sup> VENTURELLI(N) et MIANI(P) : Op.cit, p 114.

Afin d'être indemnisé de la valeur réelle de la marchandise, le chargeur peut payer une surtaxe. Cette surtaxe est fonction de la valeur de la marchandise qui excède le plafond d'indemnité.

### 3.3.2 Les correctifs liés à des contraintes extérieures

Ils sont appelés aussi des correctifs conjoncturels

- La surcharge fuel ou BAF ( Bunker Adjustment Factor). C'est un pourcentage (de plus ou de moins) de fret de base qui sert à intégrer les variations des prix des fuels dus aux facteurs économiques.
- La surcharge monétaire ou CAF (Currency Adjustment Factor) .C'est un pourcentage de fret de base qui permet de tenir compte de fluctuation de la monnaie.
- Surcharge d'encombrement portuaire : c'est un frais qui est lié à l'encombrement qui entraîne des conditions d'escale anormales.
- La surcharge ISPS : ce sont des couts liés à la sécurisation des infrastructures .

### 3.3.3 Les correctifs liés à la nature du chargeur

Certaines conférences accordent un rabais au chargeur « contractant ».

## 3.4 Les ristournes

Deux types de ristournes sont pratiqués couramment , à savoir :<sup>1</sup>

### 3.4.1 Ristournes de fidélité

Ce sont des remises de fret destinées aux clients fidèles de l'entreprise maritime (qui ne s'adressent qu'à cette entreprise pour transporter sa marchandise). Elles vont de 8 à 9.5% du fret si elles sont déductibles immédiatement et jusqu'à 10% si elles sont reversées seulement tous les 6 mois.

### 3.4.2 Réduction du taux de fret

Le chargeur bénéficie de cette réduction lorsqu'il signe un contrat avec la compagnie maritime.

---

<sup>1</sup> DUBOIN (J) et autres : Op.cit., p.598.

### 3.5 Les frais de manutention portuaire

#### 3.5.1 Les liners –terms

« LINER » est un mot qui désigne un navire de ligne régulière alors que « TERMS » signifie « conditions ». Les LINER TERMS sont donc les conditions des connaissements maritimes de lignes régulières. Ils concernent la gestion des frais de manutention à l'embarquement ou au débarquement des marchandises. Les frais de manutention introduits dans le calcul du taux de fret par le transporteur seront par la suite imputés au chargeur, ou au destinataire de la marchandise en fonction de l'incoterm choisi ;<sup>1</sup>

#### 3.5.2 Les opérations de manutention portuaires<sup>2</sup>

Les opérations à l'embarquement sont :

- Mise sous palan ;
- Fourniture des élingues ;
- Accrochage ;
- Hissage ;
- Virage ;
- Descente en cale ;
- Arrimage.

Les opérations au débarquement sont les suivants :

- Désarrimage ;
- Fourniture des élingues ;
- Accrochage ;
- Hissage ;
- Virage ;
- Descente et mises sous palan quai ;
- Retrait des élingues ;
- Décrochage ;

---

<sup>1</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Liner-terms.htm> ,consulté le 26/02/2023 à 23H09

<sup>2</sup> BELOTTI, (J) :Op.cit, P.263

- Mise en entrepôts.

### 3.5.3 Les conditions de liner-terms

Dans les conditions des lignes régulières on distingue les opérations incluses dans le fret de base et les opérations prises en charge par le chargeur, on distingue donc :

- Bord : Le chargeur supporte les frais de manutentions portuaires au départ et à l'arrivée.
- Sous palan ;
- Le quai: dans ce cas tous les frais de manutention sont inclus dans le fret de base .

Les principales liner-terms utilisés dans le transport maritime international sont :<sup>1</sup>

#### 3.5.3.1 De bord à bord

##### À l'embarquement

- Le chargeur supporte les charges : d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord.
- Le transporteur supporte les frais d'arrimage sauf stipulation contraire.

##### Au débarquement

- Sont à la charge du navire, les frais de désarrimage, sauf stipulation contraire.
- Sont à la charge de la marchandise, donc du destinataire : la fourniture des élingues, les frais d'accrochage, hissage, virage, descente à quai le long du bord et éventuellement la mise sur magasin.

#### 3.5.3.2 De bord à sous palan

##### A l'embarquement

- Sont à la charge de la marchandise: les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues si nécessaire, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord.

---

<sup>1</sup> BELOTTI, (J):Op.cit, P.264-265

- Sont à la charge du navire, les frais d'arrimage, sauf stipulation contraire. Au débarquement: • Le transporteur prend en charge le recouvrement des frais: de désarrimage, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage, de descente à quai le long du bord.
- L'acheteur ou son représentant prend en charge les frais de: décrochage, éventuellement les frais de désélingage, la prise sous palan pour enlèvement, et aussi les frais relatifs à la mise en magasin.

### 3.5.3.3 De sous palan à sous palan

#### A l'embarquement

- Sont à la charge de la marchandise: les frais d'approche, de mise à l'aplomb du palan, de fourniture des élingues et d'accrochage.
- Sont à la charge du navire: les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

#### Au débarquement

- Sont à la charge du navire: les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan.
- Sont à la charge de la marchandise : les frais de décrochages sauf, éventuellement les frais de désélingage, de prise sous palan, enlèvement et mise en magasin.

### 3.5.3.4 De sous palan à quai

#### A l'embarquement

- Le chargeur supporte les frais: d'approche, de mise à l'aplomb du palan, la fourniture des élingues et l'accrochage.
- Le transporteur supporte les frais: de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

### **Au débarquement**

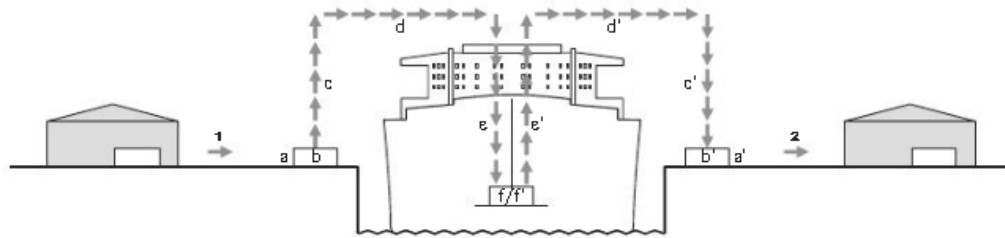
Sont à la charge du navire tous les frais des opérations de manutention. Sauf si l'importateur ou son représentant procède à l'enlèvement de ses marchandises un retard par rapport au délai prévu par le connaissement maritime le transporteur ne supporte pas les frais de magasinage.

#### **3.5.3.5 De quai à quai**

### **A l'embarquement**

- Le chargeur n'a en principe aucun frais à prévoir, sa seule obligation est de livrer la marchandise au quai de chargement.
- Sont à la charge du navire tous les frais de manutention pour la mise à bord. Au débarquement:
- Sont à la charge du transporteur tous les frais de manutention.
- La seule obligation du réceptionnaire est de procéder à l'enlèvement de sa marchandise dans les délais prévus par le connaissement maritime. Il n'a à supporter, dans le cas échéant, que les frais de magasinage.

**Tableau N°1.2: Les conditions de liner-terms**



Ce tableau explicite la répartition des frais entre navire et marchandise, dans le cadre des liner terms, et la détermination de la partie qui supporte les risques en cas d'avarie. L'interprétation précise de ces termes peut être l'objet d'une coutume particulière à un port. Elle est indiquée ici sous toutes réserves.

DE	bord	sous-palan	long du bord	quai			
↓					1	RAPPROCHEMENT (depuis magasin ou quai)	CHARGEMENT
↓					a	MISE À L'APLOMB DES CROCHETS DE PALAN	
↓					b	PRISE EN CHARGE SOUS PALAN ÉLINGAGE (fourniture d'élingues) ACCROCHAGE	
↓					c	HISSAGE	
↓					d	VIRAGE (brasseyage)	
↓					e	AMÉNAGE (mise à bord)	
↓					f	ARRIMAGE (décrochage, désélingage, et saisissage éventuel)	
↓						CALE	
↓					f'	DÉSARRIMAGE ÉLINGAGE ACCROCHAGE	DÉCHARGEMENT
↓					e'	HISSAGE	
↓					d'	VIRAGE (brasseyage)	
↓					c'	DESCENTE À L'APLOMB LE LONG DU BORD	
↓					a'	MISE À QUAI (ou sur chaland ou barge)	
↓					b'	DECROCHAGE DÉSÉLINGAGE LIVRAISON LE LONG DU BORD	
↓					2	ÉVACUATION (VERS QUAI OU MAGASIN)	
↓						ALLOTISSEMENT jusqu'à expiration du délai de connaissance (stockage, bâchage, magasin, gardiennage)	
A	bord	sous-palan	long du bord	quai			
	board	under ship's	along side ship	pier			

« À LA CHARGE DE LA MARCHANDISE »  
 (frais annexes qui seront facturés au chargeur en sus du tarif de fret *Liner Term*)  
 « À LA CHARGE DU NAVIRE »  
 (c'est-à-dire déjà couvert par le tarif de fret *Liner Term*)

Source: DEHAUTBOUT(D) et autres : **Transporter à l'internationale**, édition Foucher, -e édition, Paris 2020, P.136.

Le tableau ci-dessus présente la répartition des frais de manutentions selon les conditions des liners terms entre navire et marchandise.

### 3.6 Autres frais

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

### 3.7 Modes de paiement <sup>1</sup>

Lors de la négociation les parties sont libres de choisir le mode de paiement qui leur convient; globalement, ce choix est basé sur des critères précis, tels que la solvabilité de l'importateur et la relation de confiance qui existe entre les deux parties, qui peuvent choisir soit le règlement sur facture commerciale, le règlement par traite libre (lettre de change), par remise documentaire (Remdoc) ou par crédit documentaire (Credoc).

La facture commerciale et la lettre de change n'offrent aucune garantie, si c'est l'un de ces deux modes est utilisé, il est établi sur une relation de confiance réciproque.

Le règlement par LC n'apporte pas de garantie de paiement mais procure à l'exportateur la possibilité de mobiliser sa créance auprès de son banquier. L'importateur peut invoquer de nombreux motifs pour ne pas payer, tels que : la marchandise reçue n'est pas conforme, les conditions de délivrance des documents ne sont pas conformes aux contrat commercial etc.

C'est pourquoi l'exportateur est tenu d'obtenir avant la conclusion du contrat commercial des garanties de règlement afin de se protéger du risque de non-paiement:

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

---

<sup>1</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Paiement-international.htm> ,consulté le 27/03/2023 à 16H08

**Conclusion du chapitre :**

Pour conclure ce chapitre, le transport maritime joue un rôle essentiel dans le commerce international, étant donné que la grande majorité des marchandises échangées sont acheminées par voie maritime. Nous avons pu acquérir une compréhension approfondie de ce mode de transport, en abordant plusieurs éléments spécifiques.

Tout d'abord, nous avons examiné les différents types de navires adaptés au transport de diverses marchandises, ainsi que les acteurs impliqués dans la réalisation efficace de ce mode de transport et ses avantages qui en font le choix privilégié. Ensuite, nous avons exploré l'environnement réglementaire qui régit ce moyen de transport, ainsi que les différents contrats et documents associés.

Enfin, nous avons plongé dans les détails du calcul du fret maritime et des divers modes de paiement utilisés. Ce chapitre nous a permis de prendre conscience de toutes les caractéristiques et spécificités du transport maritime, mettant en évidence son importance cruciale dans le contexte du commerce mondial

**CHAPITRE II:  
LES LITIGES LIES A  
L'AFFRETEMENT  
MARITIME**

## Introduction du chapitre

Dans le cadre de ce chapitre, nous nous pencherons spécifiquement sur l'affrètement maritime, un élément essentiel du transport maritime. L'affrètement maritime consiste à louer, en totalité ou en partie, un navire pour le transport de marchandises. Cette pratique offre une souplesse et une adaptabilité précieuses aux acteurs du commerce international. Notre exploration de l'affrètement maritime et de la gestion des litiges sera divisée en trois sections distinctes, chacune se concentrant sur un aspect clé de ce domaine.

Dans la première section, nous examinerons les différents types d'affrètement maritime, tels que l'affrètement à temps, l'affrètement au voyage et l'affrètement coque nue. Nous mettrons l'accent sur les spécificités et les implications de chaque type, permettant ainsi une compréhension approfondie des options disponibles pour les parties impliquées.

La deuxième section se focalisera sur les sources des litiges dans l'affrètement maritime. Nous identifierons les principales causes de conflits et de différends entre les parties prenantes. Une compréhension approfondie de ces sources de litiges nous permettra d'appréhender les risques potentiels et d'adopter des stratégies de prévention adéquates.

Enfin, dans la troisième section, nous analyserons les modes de prévention et de résolution des litiges dans l'affrètement maritime. Nous explorerons les meilleures pratiques et les mécanismes de prévention. Nous examinerons également différentes approches de résolution des litiges, en mettant en évidence les avantages et les limites de chacune. Cette étude approfondie des méthodes de prévention et de résolution des litiges nous permettra de développer une approche proactive dans la gestion des conflits.

En résumé, ce chapitre nous fournira une vision globale de l'affrètement maritime et de la gestion des litiges qui lui sont associés. En examinant les différents types d'affrètement, les sources de litiges et les méthodes de prévention et de résolution, nous serons mieux préparés à faire face aux défis et à exploiter les opportunités inhérentes à ce domaine dynamique du transport maritime.

## 1 Section 1 : Le contrat d'affrètement maritime

Pour introduire cette section, nous allons aborder plusieurs aspects essentiels du domaine de l'affrètement maritime. Dans un premier temps, nous examinerons les règles générales régissant les contrats d'affrètement, en soulignant leurs caractéristiques spécifiques. Ensuite, nous nous concentrerons sur l'affrètement maritime conformément au code maritime algérien, où nous étudierons les différents types d'affrètement maritime. Par la suite, nous examinerons la distinction entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport. Enfin, nous conclurons en explorant les variations du contrat d'affrètement, en mettant en évidence les particularités et les implications juridiques de chacune d'entre elles.

### 1.1 Règles communes aux contrats d'affrètement

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 ».

#### 1.1.1 Définition<sup>1</sup>

Le contrat d'affrètement est 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 deux 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. 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.<sup>2</sup>

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

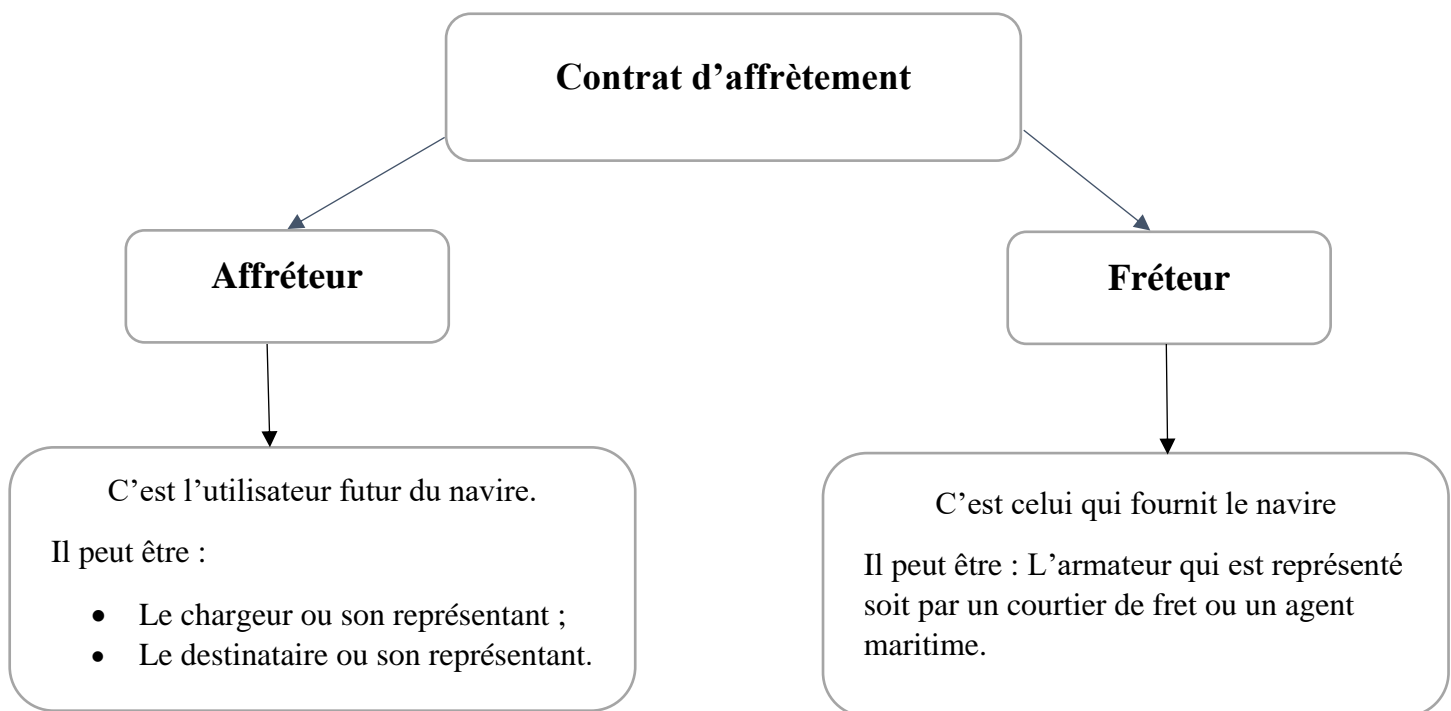
<sup>1</sup> CHEVALIER(D) et DUPHIL (F) : **Transporter à l'étranger**. Editions Foucher ;2009 ; p 66.

<sup>2</sup> BAUCHET, P : **Le transport maritime dans le commerce international**, édition Economica, Paris, 1991. P45

### c) Un exploitant commercial

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) En somme Il s'agit de deux métiers complètement différents, mais très complémentaires ; L'illustration ci-dessous présente les différentes parties du contrat d'affrètement :

**Figure II.1: Les parties du contrat d'affrètement**



Source : Tighilt (F) et autres, « La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret » Publié le : 18/07/2021, p244

### 1.1.2 La gestion du navire<sup>1</sup>

#### 1.1.2.1 La gestion nautique

C'est le fait d'assumer la responsabilité de la conduite d'un navire au travers des périls de la mer pour éviter ou limiter les dommages au navire et à sa cargaison en soignant la

<sup>1</sup><https://fr.scribd.com/doc/24726121/Commerce-Maritime-Et-Contentieux>; consulté le 05/05/2023 à 20H

navigation, l'arrimage, la sécurité générale du navire et de son équipage. C'est donc avant tout la responsabilité du capitaine et des officiers.

### **1.1.2.2 La gestion technique**

C'est le fait d'assumer la responsabilité de la maintenance et de l'administration d'un navire. On parlera de navire en bon état de navigabilité. Cette notion est de la plus grande importance dans le règlement des litiges d'affrètement. C'est donc l'équipement, l'armement, le paiement de l'équipage, l'entretien et les réparations éventuelles du navire, sans oublier les assurances qui le couvrent. Cette gestion est quelquefois confondue dans la gestion nautique.

### **1.1.2.3 La gestion commerciale**

C'est l'approvisionnement de la machine, les dépenses d'escales, et les frais de ports. En fait, tous les frais liés à la marchandise.

### **1.1.2.4 La gestion financière**

C'est la gestion du financement d'un navire (Achat, Vente, Affrètement, Copropriété, leasing, etc.) en fait toutes les formes possibles de se procurer un navire pour lui faire gagner de l'argent commercialement sans que le coût financier d'acquisition ne soit supérieur aux rentrées produites par son exploitation.

## **1.2 L'affrètement maritime selon le code maritime algérien**

### **1.2.1 Les grandes catégories de transport maritime**

L'industrie du transport maritime est constituée de plusieurs sous-secteurs, qui sont soumis à des régimes réglementaires et commerciaux différents et dont les besoins sont desservis par différents types de navires spécialisés. Le transport maritime peut être subdivisé en trois différentes grandes catégories<sup>1</sup> :

#### **1.2.1.1 Les services de transport maritime de passagers :**

Qui sont très spécialisés, sont assurés par des navires de croisière et des transbordeurs.

#### **1.2.1.2 Les services de lignes régulières :<sup>2</sup>**

Sont des services réguliers programmés entre des ports connus à l'avance. Ils transportent des marchandises pour plusieurs chargeurs à la fois. Dans la plupart des pays, des compagnies de

---

<sup>1</sup> Tighilt (F) et autres, « La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret » Publié le : 18/07/2021, p244

<sup>2</sup> VENTURELLI, N ET MIANI, P : **Transport logistique**. 8ème édition, le génie des glaciers, 2010. P 89.

lignes régulières bénéficient, dans certaines conditions d'exemptions au titre des législations antitrust, qui leur permettent de conclure des accords de coopération.

### 1.2.1.3 Le tramping <sup>1</sup>

(Les services de transport de marchandises en vrac « navires qui sont affrétés ») qui littéralement signifie vagabondage ou transport à la demande, comprend toutes les activités qui sont différentes de la ligne régulière et le transport des passagers. Le service de transport de marchandises en vrac est la mise à disposition par un fréteur (armateur, owner), moyennant rémunération, d'une capacité de transport pour un trajet bien précis ou pour une durée déterminée au profit d'un affréteur (chargeur). Destinés à être utilisés sur divers trafics. Les armateurs au tramping s'emploient à offrir leurs navires aux bons moments dans les lieux où le besoin de tonnage leur permet d'avoir une rémunération satisfaisante.

## 1.2.2 Le contrat d'affrètement dans le code maritime algérien

### 1.2.3 L'affrètement coque nue : (B/B : Bare-boat Charter) <sup>2</sup>

Cette forme d'affrètement se rencontre lorsque le besoin est long. L'affréteur souhaite s'occuper lui-même de la gestion nautique. Il a la pleine responsabilité du management et de l'exploitation commerciale. L'affréteur loue le navire à l'armateur pour une longue durée et amène son propre équipage. La gestion nautique et commerciale du navire est à la charge du fréteur. L'affrètement « coque nue » peut être aussi utilisé comme mode de financement par des armateurs qui n'ont pas la surface financière voulu pour acheter un navire. Les contrats coque nue sont utilisés par des armements voulant augmenter leur flotte avec des navires neufs sans recourir au crédit bancaire et / ou sans immobiliser de capital en raison d'une capacité d'investissement limitée ou simplement d'un choix stratégique. La période de location du navire couvre généralement la période de son amortissement. À terme, l'armement peut racheter le navire à des conditions préférentielles. De ce qui précède, on peut dire qu'un armateur est en principe le propriétaire du navire, seulement l'armateur n'est pas toujours le vrai propriétaire. En effet, ce dernier peut louer en coque nue à un armateur qui se charge d'armer en personnel, d'entretenir, de réparer et d'assurer le navire. On peut donner comme exemple, un groupe financier qui fait construire un bateau et le confie à une société d'armement qui « l'arme » et

---

<sup>1</sup> CASSAGNOU, B. **Les grandes mutations de la marine marchande française** (1945-1995) ; Volume II. Institut de la gestion publique et du développement économique ; 2002.

<sup>2</sup> Code Maritime Algérien ; articles 723 à 737. (1998).

l'exploite commercialement, dans cette situation les fonctions de propriétaire et d'armateur sont alors nettement séparés.

### **Les Chartes partie de l'affrètement coque nue :**

- 1) (bareboat ou demise charter)
- 2) BARECON A (document standard) et BARECON B (navire neufs).

#### **1.2.4 L'Affrètement à temps (T/C : time charter)<sup>1</sup>**

L'affrètement à temps est une forme de location d'un navire pour une période allant de 3 à 12 mois. Le montant de la location dépend de l'offre et de la demande. L'armateur conserve la gestion nautique, par contre l'affrèteur prend en charge la gestion commerciale. Ce type d'affrètement est utilisé par les armateurs de ligne régulière. Lors de l'ouverture d'une nouvelle ligne, cela peut leur permettre de ne pas investir beaucoup d'argent immédiatement. Beaucoup d'armateurs ont des flottes composées de navires en propriété et de navires affrétés. Les armateurs qui souhaitent augmenter temporairement leur capacité de transport ont la possibilité d'affréter des navires à temps et les louer au voyage à des chargeurs.

#### **Les chartes-partie à temps (time charter)**

- La charte-partie Marine Nationale N°1, contrat administratif pour l'affrètement des navires de la Marine Marchande par la Marine Nationale.
- La charte-partie BALTIME39 est traditionnellement celle de l'affrètement à temps (BOXTIME pour les conteneurs).
- La compagnie COOL Carrier est un des plus gros affrèteur à temps du monde (charte à temps, à règlement mensuel).
- NYPE 93 New York Produce Exchange (marchandises solides, vrac, paquebots)
- ASBATIME (vrac sec/grain).
- SUPPLYTIME (pour les navires offshore).
- LINERTIME 68 (lignes régulières pour des trafics océaniques)
- Shelltime, Beepeetime (transport de pétrole).

---

<sup>1</sup> Code Maritime Algérien ; articles 695 à 722 .(1998).

### 1.2.5 L'affrètement au voyage (V/C : voyage charter)<sup>1</sup>

L'affrètement au voyage, est le mode le plus ancien d'exploitation du navire. Dans cette formule d'affrètement, le fréteur met à la disposition de l'affrèteur un navire ayant une capacité donnée pour recevoir une cargaison déterminée et qui doit effectuer un voyage précis dans un délai déterminé (location d'un navire pour un seul et unique voyage). Dans cette forme d'affrètement, l'armateur garde la gestion nautique (recrutement de l'équipage, entretien, assurance...) et commerciale du navire. Le taux de fret dépend du marché. Le contrat au voyage peut porter sur un voyage (spot), sur plusieurs voyages consécutifs (consécutive voyage), sur plusieurs voyages non consécutifs dans une période donnée (Contract of Affreightment ou COA).

#### Les charte-partie au voyage

- LUTÉTIA 1929
- GENCON 1922 (1976, 1994) rédigée en français, NUVOY 1984, MULTIFORM 1986 (C/P large couverture de marchandises)
- La BRITCON
- SYNACOMEX 1990 rédigée en français, CENTROCON (pour les céréales en vrac),
- FERTIVOY 1988 (pour les transport d'engrais).
- AFRICANPHOS 1950 (pour les phosphates africains rédigée en français).
- Stemmor charter party 1983, IRON ORE, ENVIROCOAL 1991 ( pour le charbon)
- AMWELSH 1953 (exportation de bois de la côte Est des USA).
- Baltimore Form C Grain 1913 (céréales au départ du Nord des USA).
- Sugar 1977 (sucre ou autre marchandise).

## 1.3 Le contrat d'affrètement et le contrat de transport <sup>2</sup>

### 1.3.1 Evolution de la question

Ce sont deux contrats si voisins qu'ils ont été pendant longtemps confondus. D'ailleurs, dans les lois maritimes antérieures à 1966, année d'adoption de la loi française, toutes les règles relatives à l'affrètement maritime étaient toujours insérées dans les chapitres ayant trait au transport. Cette confusion est, du reste, bien entretenue par les praticiens, chez

<sup>1</sup> Code Maritime Algérien ; articles 650 à 694 .(1998)

<sup>2</sup> [https://biblio.ohada.org/pmb/opac\\_css/doc\\_num.php?explnum\\_id=475/consulté](https://biblio.ohada.org/pmb/opac_css/doc_num.php?explnum_id=475/consulté) le 12/05/2023 à 13H24.

qui le terme transport englobe également l'affrètement. La distinction a été affinée à la fin des années 1950 et surtout au début des années 1960 avec une consécration en législation par la loi, française du 18 juin 1966 relative au transport et à l'affrètement. Aujourd'hui, cette distinction n'est plus contestée ni en doctrine encore moins en jurisprudence.

### **1.3.2 Critères de distinction**

Il est très utile de distinguer le contrat de transport du contrat d'affrètement, du fait qu'ils ne sont pas soumis au même régime juridique. Quelques critères clefs peuvent être retenus notamment l'objet du contrat, le document constatant le contrat, la liberté des parties.

#### **1.3.2.1 L'objet du contrat**

Dans l'un et l'autre contrat, les parties n'envisagent pas la même chose. En effet, dans le contrat de transport, il s'agit de déplacer une marchandise (ou des passagers) d'un lieu (port) à un autre ; alors que dans l'affrètement, il s'agit plutôt, d'une mise à disposition d'un engin (navire) d'une personne (fréteur) au profit d'une autre (affréteur). Cette différence est fondamentale Car, il ne saurait y avoir contrat de transport sans déplacement et tout contrat dont l'objet exclusif est ce déplacement doit toujours être qualifié de contrat de transport. Mise à disposition d'un engin et déplacement d'une marchandise sont à l'évidence différents à tout point de vue. Toutefois, l'affréteur qui exploite un navire mis à sa disposition, a toujours le loisir d'effectuer des opérations de transport pour le compte de tiers : c'est d'ailleurs un usage très fréquent dans la pratique.

#### **1.3.2.2 Le document contractuel**

L'instrumentum qui constate le contrat n'est pas non plus le même dans l'un et l'autre cas. En effet, le contrat de transport est en général constaté dans un document appelé connaissance Alors que le contrat d'affrètement maritime fait toujours l'objet d'une charte-partie .Il est vrai que dans et l'autre cas ce sont des imprimés confectionnés à l'avance par le transporteur ou le fréteur mais dans le cas de l'affrètement, l'affréteur a en général plus de marge de négociation car sensé être bien plus averti.

#### **1.3.2.3 La liberté des parties <sup>1</sup>**

C'est un autre trait de distinction entre les deux types de contrat. En effet, le contrat de transport, tous modes confondus, est réputé être un contrat éminemment protectionniste contrairement à l'affrètement très libéral. L'usager étant toujours protégé. La réglementation

---

<sup>1</sup> Code Maritime Algérien ; articles 641 ;(1998).

relative au contrat de transport est, en général, faite de normes impératives dans leur champ d'application et ne laisse donc, en principe, aucune marge de manœuvre aux parties pour insérer des clauses particulières dans leur contrat. Alors que, c'est exactement le contraire en matière d'affrètement où la liberté des parties est sauvegardée à tous points de vue et donc les clauses contractuelles de toute sorte sont en principe permises. L'explication qu'on donne, en général, de ce traitement différencié, c'est que les usagers en matière de contrat de transport sont réputés être économiquement très faibles que les transporteurs et de ce point de vue ont besoin de protection de la part du législateur. Par contre, une personne qui décide de procéder à un affrètement, surtout de navire, est sensé avoir les moyens matériels, financiers et humains nécessaires pour défendre ses intérêts. Ce qui n'est pas inexact, du reste.

#### **1.4 Variantes du contrat d'affrètement <sup>1</sup>**

Ces formes de contrat d'affrètement ne figurent pas dans la loi de 1966, mais se pratiquent dans la réalité.

##### **1.4.1 Le contrat de leasing**

###### **1.4.1.1 Définition**

C'est une méthode de financement (crédit-bail ou LOA) qui permet l'utilisation d'un navire sur la base de la location avec une option d'achat, en renonçant à l'acquisition totalement ou temporairement. Cette forme de contrat est aussi utilisée dans le transport terrestre et fluvial.

L'intérêt du leasing est de garder des disponibilités en capital car on ne paye que le loyer amélioré. Les dépenses de location sont amorties par l'exploitation et les recettes qu'elle génère.

Dans tous les contrats, il est stipulé que le navire deviendra ultérieurement propriété du preneur de leasing après échéance de la durée de la location. C'est donc un affrètement coque nue avec promesse de vente, il faut cependant bien distinguer le leasing de l'affrètement. Dans le leasing le propriétaire n'a rien à voir avec la mise en service commerciale du navire. C'est au preneur de leasing qu'incombent les responsabilités d'un armateur.

---

<sup>1</sup> <https://fr.slideshare.net/rabahparadise2/commerce-maritimeetcontentieux-23952426> .consulté le 19/05/2023 à 19h08

Les différentes formes de leasing sont:

- Soit remise du navire pour un certain temps d'usage
- Soit remise du navire pour un certain temps d'usage et prêt en usufruit.
- Soit aliénation du navire.

Il existe d'autre part des leasing à court, moyen, et long terme. En général pour les navires ils sont plutôt à long terme (7 à 15 ans).

#### **1.4.1.2 Obligation du donneur de leasing**

Donner un navire en parfait état.

- Cession de propriété après échéances contractuelles en contrepartie d'un paiement à la date par une dernière mensualité, ou par paiement à la date d'une somme convenue.
- Obligation du preneur de leasing:
  - Payer les échéances mensuelles ou trimestrielles.
  - Régler la dernière échéance ou la somme convenue pour accéder à la propriété.
  - Assurer et entretenir le navire.
  - Assurer la gestion commerciale et nautique et en assumer les conséquences.

#### **1.4.2 Leaseback**

C'est une opération en 2 temps qui consiste à vendre le navire à une société (souvent financière) et à l'affréter aussitôt ce qui permet de réduire la charge financière, de démultiplier les intervenants et intermédiaires et de disposer de fonds de trésorerie tout en conservant les bénéfices de l'exploitation du navire.

#### **1.4.3 Affrètement en voyages consécutifs ou trip charter**

C'est un contrat qui prévoit une succession de voyages les uns derrière les autres.

#### **1.4.4 Affrètement en travers, en bloc au forfait ou lumpsum charter**

C'est un contrat qui en échange d'un fret global, met à la disposition de l'affréteur, un ou des navires, dont un certain port en lourd utile et un volume correspondant sont garantis par contrat. L'affréteur charge au poids ou au volume et est taxé suivant le forfait. Lors de la remise de la Notice of Readiness le Capitaine donnera le port en lourd disponible ainsi que le volume par cale.

### 1.4.5 Contrat de tonnage ou contrat de volume

Utilisé pour de grandes quantités en plusieurs voyages. C'est un accord entre deux intervenants pour la remise de tout ou partie des expéditions durant un temps et sur un déplacement déterminé. On peut le retrouver sous forme de contrat de transport ou d'affrètement. Le contrat oblige l'affréteur à fournir une quantité déterminée de marchandises définies et l'armateur à transporter dans un temps donné. Concrètement ce contrat s'apparente, pour l'armateur, à une succession d'affrètements au voyage, généralement non consécutifs, pour lesquels il garde toujours le choix du ou des navires à nommer, afin d'enlever les diverses cargaisons. Le contrat peut être à court, moyen ou long termes (5 ans), il contient alors une clause d'indexation de fret estimé en fonction de l'évolution de certains paramètres.

#### Exemple de contrat de tonnage

Contrat de fourniture de gaz au départ de la côte d'Afrique. 18 mois minimum avec une garantie d'emploi du navire 75 jours par période de 3 mois avec un niveau de fret défini suivant les voyages spécifiés plus d'autres voyages au spot à taux variables mais similaires aux voyages prévues à taux négociés (C/P ASBATANKVOY).

### 1.4.6 Note d'engagement de fret ou booking note ou berth note

#### 1.4.6.1 Définition

C'est un contrat désigné en Français par " arrêté de fret" ou " note d'engagement de fret " créé par la pratique maritime. Un chargeur a l'assurance de pouvoir trouver sur un navire un emplacement propre à l'embarquement de sa marchandise. Il recherche la certitude de voir en particulier, ses cargaisons encombrantes mises à bord dans les meilleurs délais. L'armateur tient la promesse de fret permettant de réaliser les meilleurs coefficients de remplissage de son navire et il cherchera à minimiser le risque commercial en étant assuré que la mise à disposition à un chargeur donné ne lui fasse pas perdre un autre marché qui pourrait se présenter.

C'est un instrument de simplification des relations contractuelles et de stabilisation du marché des transports maritimes. Elle n'obéit à aucune règle de forme précise, ni à aucune règle de fond de telle sorte que la jurisprudence l'assimile tantôt à une simple promesse de réservation, à un contrat de transport, ou à un contrat d'affrètement selon les stipulations

qu'elle contient. Si la booking note contient tous les éléments requis pour l'établissement d'une charte-partie, elle peut être considérée comme telle.

#### **1.4.6.2 Rôle par rapport au contrat d'affrètement**

La booking note est analysée comme un contrat d'affrètement entier ou partiel si elle contient les indications indispensables à l'établissement de ce contrat (taux de staries, surestaries, etc.). Il y a recherche de volonté si tant est que l'armateur a voulu transporter ou mettre un navire à disposition.

#### **1.4.6.3 Rôle par rapport au contrat de transport**

La booking note se soumet expressément aux règles des contrats de transport (ex loi de 66 ou Bruxelles 24 ou Hambourg 78 ). L'armateur est transporteur, s'engage à un déplacement et prend en charge les marchandises. Il peut y avoir ou non établissement d'un connaissement (suivant utilisation du crédit documentaire).

#### **1.4.6.4 Engagement des parties**

Réservation et engagement de déplacer la marchandise prise par l'armateur. C'est plus qu'une promesse de location. La défection du chargeur donne lieu à sanction pécuniaire en payant la totalité du fret ou une indemnité contractuelle. Prescription des litiges par 1 an (loi française) par 6 ans (loi anglaise).

#### **1.4.7 Le consortium d'armateur sous forme d'affrètement d'espaces**

Chaque navire est l'objet d'un affrètement partiel à temps et croisé. L'affréteur a moins de pouvoirs que dans l'affrètement classique. Ce type d'accord est le plus fréquent à l'heure actuelle dans la réservation de cellules sur les porte-conteneurs.

Il est possible de charger avec ses propres connaissements sur un navire d'une autre compagnie. L'accord ne donne lieu ni à rédaction d'une charte-partie ni d'une booking note. On trouve ce type d'accord dans la pratique pour l'acheminement des marchandises

La rédaction d'un tel document n'est soumise à aucune forme solennelle et l'existence d'une convention intitulée "charte-partie" n'est pas suffisante pour qu'il y ait obligatoirement affrètement. Dans la mesure où aucun prix de location n'est stipulé, les frais d'exploitation restent à la charge de l'armateur et on octroie au prétendu affréteur une commission sur fret. La convention est un contrat de courtage de fret et non une charte-partie (c'est un mandat). Il peut y avoir simplement un échange de Fax ou de Telex sans transcription sur une charte-partie, une booking note ou une récapitulation (en Anglais Recap) établie par un courtier

d'affrètement et soumise à l'approbation des parties. Dans ce cas on ne peut faire la différence entre une réservation d'espace (contrat de transport) et une réservation d'affrètement (contrat d'affrètement) ce qui donne lieu à toutes les possibilités de jugement en cas de litige.

#### **1.4.8 Charte partie croisée ou échange mutuel d'espace (slot exchange agreement)**

Système d'échange de capacité de transport identiques ou éventuellement différentes sur des navires généralement semblables et sur une ligne régulière. Ce système permet d'offrir des départs plus réguliers aux clients.

#### **1.4.9 Slot Hire**

Une pratique actuelle consiste à réserver des slots (le contrat stipule *used or not used*) sur un navire en fin d'année pour l'année suivante, afin de les revendre aux conditions du marché pendant cette période. Le transporteur assure ainsi une partie de ses rentrées financières et les loueurs espèrent faire un bénéfice sur la revente, si tant est que les conditions du marché s'y prêtent.

#### **1.4.10 Vetting**

C'est un ensemble de critères et de procédures définis par les chargeurs pour cataloguer un navire afin de savoir s'il est raisonnable de l'affréter ou non. Les inspecteurs sont d'anciens navigants très spécialisés et extrêmement rigoureux dans les sélections (l'opinion publique n'y est pas étrangère)

#### **1.4.11 Convoyage**

Le convoyage d'un navire de plaisance est un contrat de service (ou d'entreprise) qui n'a pas d'obligation de résultat.

Dans cette section, nous avons abordé différents aspects clés de l'affrètement maritime. Nous avons examiné les règles générales régissant les contrats d'affrètement, les types d'affrètement maritime selon le code maritime algérien, et fait une distinction entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport. Nous avons également exploré les variations du contrat d'affrètement, en mettant en évidence leurs particularités juridiques. Ces éléments nous permettent maintenant de passer à l'étude des litiges et de leurs sources dans le cadre de l'affrètement maritime, afin de mieux comprendre les défis juridiques auxquels les parties peuvent être confrontées et d'explorer les mécanismes de résolution de ces litiges

## 2 Section 2 : Les sources de litiges dans les affrètements maritimes internationaux

L'affrètement maritime est une activité complexe qui peut donner lieu à différents litiges. Ces différends peuvent survenir en raison de divers facteurs tels que l'inexécution contractuelle, la résolution, les divergences culturelles et linguistiques, ainsi que les changements dans les conditions du marché. Comprendre ces sources de litiges est essentiel pour anticiper et résoudre efficacement les conflits. Dans cette section, nous examinerons les nuances entre conflit, litige et différend, ainsi que l'inexécution contractuelle dans l'affrètement maritime en termes d'obligations et de responsabilités de chaque partie. Nous aborderons également la résolution, les défis posés par les divergences culturelles et linguistiques, ainsi que les changements dans les conditions du marché.

### 2.1 Les nuances entre conflit, litige et différend<sup>1</sup>

#### 2.1.1 Le conflit

D'après le vocabulaire juridique, il s'agit d'une « opposition de vue ou d'intérêts », une « mésentente pouvant dégénérer en litige ou en procès ou en affrontement de fait ». Ainsi, le conflit apparaît non seulement préexistant au litige, mais il constitue aussi une approche plus large d'une opposition entre des personnes. Un conflit peut en effet être multidimensionnel : juridique, familial, financier, etc.

Tel est le cas du conflit armé, notion notamment utilisée en droit international humanitaire, dans les Conventions de Genève de 1949 et leurs protocoles additionnels.

Ils visent plus modestement à éradiquer certaines mésententes familiales, des litiges d'un montant modeste opposant un professionnel à un consommateur en droit de la consommation, des troubles de voisinage, des différends commerciaux ou encore ceux qui opposent un service public et un usager. Malgré tout, le terme de conflit continue de recevoir la préférence de certains auteurs en la matière.

#### 2.1.2 Un différend

Consiste enfin, d'après le Littré, en une « contestation sur quelque point déterminé ». Autrement dit, des personnes s'affrontent sur une ou plusieurs questions auxquelles il leur appartiendra de trouver des réponses par elles-mêmes ou avec l'aide d'un tiers et ce, sans qu'une quelconque référence soit faite au juge. Par conséquent, le différend constitue un terme suffisamment large et neutre pour englober plusieurs dimensions (différend juridique,

---

<sup>1</sup>DUMAS ROMAIN, **fiche de mode alternatifs de règlement des différends**, Ellipses, 2023. Fiche 1

économique, familial) et relativement consensuel car il est employé dans des contextes, certes litigieux, mais de moindre intensité que certains conflits

### 2.1.3 Litige

Pour tout juriste, le terme de litige apparaît très évocateur. Issu du terme latin litigium, composé à partir du nom « lis, litis » qui signifie le procès et du verbe agere (conduire), le litige désigne littéralement la conduite d'un procès. Il s'agit donc d'une opposition entre des personnes sur une ou plusieurs questions de droit, susceptibles de trouver une issue par la saisine d'une juridiction. Or, ce terme s'avère restrictif car une opposition entre des personnes peut impliquer un désaccord, non seulement sur des questions juridiques, mais aussi comporter d'autres dimensions. Par exemple, si les parties qui s'affrontent sont issues d'une même famille, le différend qui les oppose peut présenter à la fois des aspects juridiques, sentimentaux, financiers ou psychologiques. Par conséquent, réduire leur opposition à sa seule dimension juridique peut générer l'un des deux risques suivants : ne pas prendre en compte la mésentente dans sa globalité ou passer à côté de ce qui pose réellement difficulté.

## 2.2 Causes de conflits associées à l'affrètement maritime

### 2.2.1 L'inexécution <sup>1</sup>

Selon l'article 107 du code civil algérien : « le contrat doit être exécuté conformément à son contenu, et de bonne foi. Il oblige le contractant, non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à tout ce que la loi, l'usage et l'équité considèrent comme une suite nécessaire de ce contrat d'après la nature de l'obligation. Toutefois, lorsque, par suite d'événements exceptionnels, imprévisibles et ayant un caractère de généralité, l'exécution de l'obligation contractuelle, sans devenir impossible, devient excessivement onéreuse, de façon à menacer le débiteur d'une perte exorbitante, le juge peut, suivant les circonstances et après avoir pris en considération les intérêts des parties, réduire dans la mesure du raisonnable, l'obligation devenue excessive. Toute convention contraire est nulle. »

L'inexécution dans les contrats internationaux fait référence à la situation où l'une des parties ne remplit pas ses obligations contractuelles telles qu'elles sont convenues.

---

<sup>1</sup> BENYOUNES(F) : **Les modes alternatifs de règlements des conflits dans les contrats du commerce international**, mémoire de licence en sciences commerciale (option commerce international), Ecole des hautes études commerciales d'Alger ,2010,p25.

## 2.2.2 L'inexécution dans l'affrètement maritime :

L'inexécution, dans le cadre de l'affrètement maritime, revêt une importance particulière car elle peut provenir d'une non-conformité aux responsabilités spécifiques énoncées dans la charte-partie. En effet, si l'une des parties impliquées ne respecte pas scrupuleusement les obligations qui lui incombent contractuellement, cela peut engendrer une source de différend potentiel entre les parties.

### 2.2.2.1 Les obligations des parties dans le contrat d'affrètement maritime :

#### 2.2.2.1.1 Dans l'affrètement coque nue :

##### a) Obligations du fréteur:<sup>1</sup>

- Il doit présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné dans la charte-partie.
- Le navire doit être en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné. Il conserve cependant la charge des réparations et des remplacements qui sont dus au vice propre du navire. Un navire atteint de vice propre n'est pas en bon état de navigabilité. Dans la mesure où le vice propre a immobilisé le navire plus de 24 heures, aucun fret n'est dû et le fréteur devra réparer les conséquences du manquement à ses obligations. Il peut prendre à sa charge les primes d'assurance suivant l'accord conclu avec l'affréteur.

##### b) Droits et Obligations de l'affréteur:<sup>2</sup>

Sauf cas de limitation prévu par la charte-partie, l'affréteur va disposer du navire selon ses volontés. Il peut l'exploiter pour son propre compte, ou le sous-affréter.

Il doit cependant:

- Payer le loyer convenu (généralement calculé en temps, jours, mois, etc.).
- Entretenir le navire et donc le maintenir en bon état de navigabilité (réparations normales) sauf cas de vice propre du navire.
- Recruter et payer l'équipage et les dettes afférentes à son emploi (sociales/fiscales).
- Payer le ou les officiers mis à bord par le fréteur.
- Assurer le navire sauf convention contraire entre les parties.
- Supporter tous les frais d'exploitation (taxes portuaires, soutes, frais commerciaux).

---

<sup>1</sup> Code maritime Algérien, les articles de 725 à 727

<sup>2</sup> Code maritime Algérien, les articles de 728 à 737

- Restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu. En cas de retard, il devra une indemnité égale au prix du loyer pendant les 15 premiers jours puis au double de celui-ci ensuite (sauf démonstration par le fréteur d'un préjudice plus important).
- Arborer un pavillon de compagnie et peindre ses couleurs sur la cheminée.

### c) Responsabilités

Dans les rapports entre fréteur et affréteur chacun est responsable envers l'autre de ses manquements aux obligations contractuelles. Il devra réparer toutes les conséquences de ses défaillances.

A l'égard des tiers, l'affréteur garantit le fréteur de tous les recours de tiers qui sont les conséquences de l'exploitation du navire. C'est donc l'affréteur seul qui supporte les dommages causés par le navire, du fait de son utilisation. Dans le cas de tiers qui ignorent la charte-partie et assignent en responsabilité le fréteur, c'est cependant l'affréteur qui paiera la dette malgré l'obligation du fréteur envers les tiers assignant.

#### 2.2.2.1.2 Dans l'affrètement a temps

##### a) Obligations du fréteur<sup>1</sup>

- Mettre un navire déterminé, en bon état de navigabilité, aux lieux et dates convenus dans la charte, à la disposition de l'affréteur. C'est la délivrance qui fait courir la charte-partie, donc le paiement du fret, qui est réglé le plus souvent au mois et n'est pas acquis à tout événement. En cas de défaut de paiement, l'armateur/fréteur peut reprendre son navire sans procédures, ni préavis.
- Maintenir le navire en état de navigabilité pendant la durée de la charte-partie. Le fréteur ne perd pas le contrôle de son navire puisqu'il conserve la gestion nautique (les contraventions de grande voirie sont des frais nautiques).
- Assurer les réparations et pourvoir aux remplacements dus aux vices propres du navire.
- Armer le navire avec un équipage qualifié et au complet, nécessaire à sa bonne marche.
- Payer cet équipage à l'exception des heures supplémentaires engendrées par le service commercial.
- Assurer le navire.

---

<sup>1</sup> Code maritime Algérien, les articles de 696 à 700

- Être responsable des dommages subis par la marchandise s'ils sont dus à un manquement à ses obligations.

- **Situation particulière du capitaine<sup>1</sup>**

Il est payé et engagé par le fréteur, mais la charte-partie précise qu'il est mis à la disposition de l'affréteur et qu'il sera à ses ordres pour tout ce qui concerne la gestion commerciale. Le capitaine devra donc exécuter avec célérité, tous les voyages que lui commandera l'affréteur. En cas de désaccord, ce dernier ne pourra changer le capitaine qu'avec l'accord du fréteur. La faute nautique du capitaine, ou des préposés, exonère le fréteur.

- **b) Obligations de l'affréteur<sup>2</sup>**

- L'affréteur s'engage à employer le navire à des trafics légaux pour le transport de marchandises licites, "entre des ports ou lieux bons et sûrs, ou il pourra demeurer toujours à flot et en sécurité dans les limites données". Il est parfois spécifié que certaines marchandises sont interdites. La gestion commerciale lui appartient.
- Il peut prendre la qualité juridique de transporteur et peut donc émettre les connaissements à son nom.
- Il doit prendre à sa charge tous les frais incombant à l'exploitation commerciale du navire, et en particulier ses soutes.
- Il gère le navire pour son propre compte et ne renseigne pas obligatoirement le fréteur sur les ports de chargement ou de déchargement. De même, les limites géographiques, sauf convention contraire, ne sont pas bornées.
- Il doit payer le fret convenu
- Il peut aussi sous-affréter le navire, ou faire du transport privé en transportant ses propres marchandises.
- Le fret est fixé à un taux journalier ou mensuel, entre le jour de mise à disposition et celui de livraison (delivery), c'est à dire le lieu et date prévu sur le contrat. Il est payable d'avance, et n'est pas acquis à tout événement, en particulier les périodes où le navire est inutilisable commercialement pour plus de 24 heures (clause off-hire). Ceci tient à ce que le fréteur à

---

<sup>1</sup> Code maritime Algérien, article 701

<sup>2</sup> Code maritime Algérien, les articles de 703 à 722

temps est tenu de maintenir son navire en bon état de navigabilité. Par contre, en cas de non-paiement du fret, le fréteur peut rompre le contrat sans préavis ni formalités.

### c) Responsabilités

#### • Entre affréteur et fréteur:

Chacun est tenu de réparer les suites dommageables des manquements à ses obligations contractuelles.

L'affréteur devra réparation en cas d'avaries survenues dans un port dangereux, ou pour tous dégâts occasionnés par l'exploitation commerciale du navire. Les dégâts s'entendent comme les avaries matérielles, mais également économiques.

La responsabilité du fréteur sera engagée par suite de l'innavigabilité du navire, de faute de l'équipage (fautes non-nautiques: ex: mauvais choix du capitaine). C'est à l'affréteur d'établir la faute du capitaine ou de l'équipage, car le fréteur n'est à priori pas responsable des dommages subis par une cargaison qu'il ne connaît pas.

L'équipage obéit d'une façon générale à son commettant (le fréteur), mais également aux instructions que lui donne l'affréteur (pour ce qui concerne la gestion commerciale). C'est pour cette raison que l'affréteur est responsable des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage.

Le consignataire doit faire la part entre frais commerciaux qui reviennent à l'affréteur, et frais nautiques qui reviennent au fréteur. Même si l'un de ceux ci l'a requis pour l'une ou l'autre des catégories de frais.

En cas de problèmes, le consignataire ne peut agir que contre celui qui l'a requis, pas contre le propriétaire du navire ou l'armateur gérant, mais contre l'affréteur. Si celui-ci est insolvable, le consignataire en assume les frais.

#### • A l'égard des tiers :

Le fréteur est responsable des dégâts occasionnés par son navire à moins qu'ils n'aient été causés de par son exploitation commerciale. Sa responsabilité peut cependant être engagée dans la mesure où il a conservé une partie de la gestion du navire, mais on doit en apporter la preuve.

L'affréteur place souvent à bord du navire qu'il affrète, un de ses employés : le subrécargue (supercargo), qui va le représenter et défendre ses intérêts en participant à la

gestion commerciale du navire. Il facilite les escales et les relations portuaires par sa connaissance de la ligne et de ses habitudes, du trafic et des cargaisons, enfin des us et coutumes locales.

Le fréteur a un privilège sur les marchandises embarquées quel que soit leur propriétaire. L'injustice peut se révéler flagrante pour le propriétaire des marchandises (sous-affréteur qui a déjà réglé le fret).

### 2.2.2.1.3 Dans l'affrètement au voyage <sup>1</sup>

#### a) Obligations du fréteur :

- Le navire est désigné mais il est admis d'en fournir un équivalent.
- Le fréteur s'oblige à présenter à une date fixée (ou aux environs d'une date fixée) un navire spécifié, dans un port défini, la cargaison étant immédiatement définie.
- Le fréteur doit maintenir pendant le ou les voyages prévus le navire en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour effectuer les opérations prévues. Il assume donc l'obligation de fournir un navire et de le conduire à destination.

#### b) Responsabilité du fréteur :

- Il est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine, dans les limites fixées par la charte-partie.
- Il peut cependant se libérer de cette responsabilité en établissant qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, et que les dommages ne sont pas le fruit d'un manquement à ses obligations. Ce qui signifie que le fréteur pourra invoquer :
  - Le vice propre de la marchandise.
  - La faute de l'affréteur.
  - La force majeure
  - Que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Dans les chartes-parties, sauf mention contraire l'armateur assume les risques nautiques (attente due à la marée). L'avarie ou la perte rend, à priori responsable, le fréteur qui est tenu de réparer. La présomption qui pèse sur lui peut être renversée par la preuve qu'il a fait diligence, ou que son capitaine a commis une faute nautique.

---

<sup>1</sup> Code Maritime Algérien ; articles 650 à 694

En cas de responsabilité prouvée, le fréteur devra réparer tout le dommage subi par l'affréteur et ne pourra se prévaloir des dispositions législatives de limitation en faveur du transporteur. Il peut cependant insérer une clause limitative de réparation.

Les règles légales en matière d'affrètement sont supplétives et les charte-partie au voyage ne manquent pas d'utiliser cette faculté de les écarter.

**c) Responsabilité et obligations de l'affréteur :**

Il s'oblige à amener toute la marchandise prévue au contrat, en vue de son chargement le long du bord, et à ses frais et risques. On peut avoir recours à des allèges dont les frais seront à sa charge si on utilise la clause Bord-Bord. Dans certains cas ils pourront être à la charge du fréteur.

Sauf dispositions contraires ou usage bien établi, on peut admettre que l'obligation de l'affréteur est remplie dès que la marchandise a franchi la lisse du navire. Beaucoup de clauses précisent que la marchandise sera amenée, mise à bord, arrimée, et débarquée aux frais et risques de l'affréteur. Le navire quant à lui, fournissant ses appareils, ses treuils, son énergie, ainsi que les hommes nécessaires à leur fonctionnement.

**d) Obligation de l'affréteur pour le paiement du fret :**

L'affréteur est tenu de payer le fret convenu, fixé pour le voyage. Les modalités de paiement sont fixées dans la charte. La totalité du fret est due, même si le chargement est inférieur à celui prévu. C'est le faux-fret calculé au même taux que le fret. L'affréteur pourra cependant invoquer la plus grande célérité des opérations commerciales du fait de ce manque. Le fret pourra aussi être payé sur le poids délivré ou poids "connaissance". On tiendra dans ce dernier cas compte de la freinte de route (tassement des liquides et solides en vrac durant le voyage).

**Tableau II.1: Répartition des postes de coût entre fréteur et affréteur lors de l'affrètement d'un navire**

	<b>Voyage charter</b>	<b>Time charter</b>	<b>Bareboat charter</b>
<b>VOYAGE</b>			
Manutention	<b>affréteur</b>	<b>affréteur</b>	<b>affréteur</b>
Droits de port	<b>postes négociés</b>	<b>affréteur</b>	<b>affréteur</b>
Droits de canaux	<b>fréteur</b>	<b>affréteur</b>	<b>affréteur</b>
Soutes	<b>fréteur</b>	<b>affréteur</b>	<b>affréteur</b>
<b>OPÉRATION</b>			
Administration	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>affréteur</b>
Assurance et P&I	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>affréteur</b>
Équipage	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>affréteur</b>
Entretien, maintenance	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>postes négociés</b>
Réparations	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>postes négociés</b>
<b>CAPITAL</b>			
Traites du navire	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>
Intérêts de l'emprunt	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>
Dividendes si entreprise cotée en Bourse	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>	<b>fréteur</b>

**Source :** Lacoste, R. (2015), Transport des céréales « Navires, couverture des risques, conteneurisation : un système en pleine évolution », Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). P 245

### 2.2.2 La résolution <sup>1</sup>

Les contrats de l'affrètement maritime, en raison de leur durée prolongée, peuvent mettre en péril la sécurité juridique des transactions internationales en cas d'inexécution, ce qui peut inciter certaines parties à rompre volontairement leur contrat afin de tirer parti d'autres marchés plus avantageux ou de ressources plus lucratives. Il est essentiel de distinguer la résolution de la résiliation, deux termes souvent confondus bien qu'ils désignent des concepts différents. Bien qu'ils impliquent tous deux la fin d'un contrat, leurs effets et leur application diffèrent. La résolution survient dans les deux cas suivants :

<sup>1</sup> BENYOUNES(F) :Op.cit ,p26

### 2.2.2.1 Inexécution essentielle par l'une des parties :

- Privant substantiellement l'autre partie de ce à quoi elle pouvait légitimement s'attendre en vertu du contrat.
- Portant sur une obligation centrale du contrat.
- Résultant d'une négligence grave ou d'une intention délibérée.
- Ou d'autres circonstances.

### 2.2.2.2 Impossibilité d'exécution en raison d'un cas de force majeure.

Une fois le contrat résolu, il sera considéré comme n'ayant jamais existé, annulant rétroactivement les engagements initiaux et les effets obligatoires.

### 2.2.3 Divergences culturelles et linguistiques <sup>1</sup>

Les différences culturelles et linguistiques entre les parties impliquées dans un contrat d'affrètement peuvent entraîner des malentendus et des difficultés de communication lors de la négociation et de la rédaction du contrat. Des services de traduction ou des experts en droit maritime peuvent être nécessaires pour faciliter la compréhension mutuelle.

#### 2.2.3.2 Barrières linguistiques :

Lorsque les parties impliquées dans un contrat d'affrètement maritime proviennent de pays différents, il est possible qu'elles ne partagent pas la même langue maternelle. Les barrières linguistiques peuvent entraîner des malentendus lors de la négociation, de la rédaction du contrat et de la communication tout au long de l'exécution du contrat. Les erreurs de traduction ou d'interprétation peuvent entraîner des différences de compréhension et, par conséquent, des désaccords et des litiges.

#### 2.2.3.3 Différences culturelles :

Les différences culturelles entre les parties impliquées peuvent influencer leurs attentes, leurs valeurs et leurs comportements dans le cadre du contrat d'affrètement maritime. Les normes culturelles en matière de communication, de prise de décision, de ponctualité, de

---

<sup>1</sup> ARGOD-DUTARD, Françoise : [QUELLES PERSPECTIVES POUR LA LANGUE FRANÇAISE ?](#), Le développement international des entreprises : quelle langue pour quels échanges ?, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2004 ; p160

hiérarchie, etc., peuvent varier d'un pays à l'autre. Ces différences culturelles peuvent entraîner des malentendus, des tensions et des conflits lors de l'exécution du contrat.

#### **2.2.4 Changements dans les conditions du marché :<sup>1</sup>**

Les changements dans les conditions du marché sont un facteur important pouvant conduire à des litiges dans le domaine de l'affrètement maritime.

##### **2.2.4.1 Fluctuations des taux de fret :**

Les taux de fret peuvent varier en fonction de plusieurs facteurs tels que l'offre et la demande de navires, les saisons de transport, les conditions économiques mondiales, etc. Ces fluctuations peuvent avoir un impact sur la rentabilité d'un contrat d'affrètement, en particulier lorsque les taux de fret diminuent, ce qui peut entraîner des litiges entre les parties contractantes.

##### **2.2.4.2 Changements dans la demande et l'offre**

Les fluctuations de la demande de transport maritime, qu'il s'agisse de marchandises spécifiques ou de l'ensemble du marché, peuvent entraîner des déséquilibres entre l'offre et la demande de navires. Si les conditions du marché évoluent de manière significative par rapport à celles prévues initialement dans le contrat d'affrètement, cela peut conduire à des désaccords sur les modalités d'exécution du contrat.

##### **2.2.4.3 Fluctuations des prix du carburant :**

Les prix du carburant, notamment du pétrole, ont tendance à varier considérablement au fil du temps. Ces variations peuvent impacter les coûts d'exploitation des navires et, par conséquent, les conditions financières du contrat d'affrètement. Si les parties n'ont pas prévu de mécanismes d'ajustement en cas de fluctuation des prix du carburant, cela peut engendrer des différends sur la répartition des coûts supplémentaires.

##### **2.2.4.4 Évolution de la réglementation :**

Les réglementations maritimes, environnementales ou commerciales peuvent changer au fil du temps, ce qui peut avoir des répercussions sur les opérations d'affrètement. Par exemple, l'introduction de nouvelles normes environnementales peut entraîner des coûts supplémentaires pour se conformer aux nouvelles exigences, ce qui peut être source de désaccords entre les parties.

---

<sup>1</sup> Document fournis par la compagnie **HYPROC SHIPPING COMPANY**. Le département « CHARTRING AND OTHER CONTRACT »

Le secteur de l'affrètement maritime est sujet à divers litiges qui peuvent survenir en raison de plusieurs facteurs. Ces litiges peuvent résulter de l'inexécution contractuelle, de la résolution, des divergences culturelles et linguistiques, ainsi que des changements dans les conditions du marché. Il est crucial de comprendre les nuances entre conflit, litige et différend afin de gérer efficacement ces situations et prévenir leur escalade. En établissant clairement les obligations et responsabilités de chaque partie dans le contrat d'affrètement maritime, il est possible de minimiser les risques de litiges. En transition vers la prochaine section sur les modes de résolution des litiges, nous allons explorer les différentes méthodes pour parvenir à des solutions équitables et efficaces en cas de litiges dans les affrètements maritimes.

### **3 Section 3 : Les méthodes de prévention et de résolution des litiges dans les affrètements maritimes internationaux**

La résolution des litiges joue un rôle essentiel dans le domaine de l'affrètement maritime, permettant de régler les différends de manière juste et efficace. En raison de la complexité de cette activité et des multiples parties impliquées, il est inévitable que des litiges surgissent, qu'il s'agisse de désaccords contractuels, d'inexécution des obligations ou d'autres problèmes. Cette section se concentre sur les préventions des litiges et les mécanismes de résolution de ces litiges dans l'affrètement maritime, en mettant en lumière les méthodes couramment utilisées, telles que la médiation, l'arbitrage et les litiges judiciaires. Comprendre ces processus de résolution des litiges est crucial pour promouvoir la stabilité et la confiance dans l'industrie de l'affrètement maritime, tout en offrant des solutions équitables aux parties impliquées.

#### **3.1 Les préventions des litiges :**

##### **3.1.1 La rédaction précise et claire de la charte partie :**

###### **3.1.1.1 Historique:<sup>1</sup>**

De l'italien Carta Partita, vient de l'ancienne pratique qui consistait à déchirer en deux morceaux le document, rédigé par deux intervenants parvenus à un accord. Elle peut s'appliquer à tous les navires dont le tonnage est supérieur à 10 Tjb . C'est l'acte qui énonce les engagements des parties.

---

<sup>1</sup> <https://fr.scribd.com/doc/24726121/Commerce-Maritime-Et-Contentieux;consulté> le 05/04/2023 à 16h

En fait, le document est un imprimé-type, variable suivant le type d'affrètement et la marchandise.

Il se présente souvent en deux parties:

- **Premièrement** : l'imprimé-type rédigé de manière globale, et dans lequel on complète des parties laissées en blanc, et où l'on raye des mentions écrites suivant les accords conclus entre fréteurs et affréteurs.
- **Deuxièmement** : Une partie dactylographiée qui contient des additifs numérotés dont les références ont été inscrites dans les différentes parties concernées de l'imprimé-type.

On appelle clauses, les différentes mentions contenues dans ce document. La mention fondamentale est la durée du contrat et la charte-partie est rédigée en deux exemplaires originaux, ou le plus souvent établie par un courtier d'affrètement qui la garde avec lui à la disposition des deux parties. Les dispositions légales de la réglementation sont supplétives et s'appliquent donc, à défaut de celles des parties.

### 3.2 Les modes de résolution à l'amiable :

#### 3.2.1 La conciliation: <sup>1</sup>

Lorsque les négociations échouent, la médiation est utilisée comme un mécanisme pour résoudre le différend. Elle implique la présence d'un tiers qui agit comme médiateur et aide à trouver une solution. À ce stade, les facteurs psychologiques jouent un rôle important, car la présence du médiateur aide à faciliter la communication, à réduire les tensions et à encourager les parties à trouver un terrain d'entente.

Etymologiquement la conciliation présente une certaine ambiguïté, car elle peut avoir deux interprétations à savoir :

- Le fait que les parties se concilient d'elles même c'est-à-dire qu'elles arrivent à un accord sans la présence d'un tiers ;
- Ou la procédure de la conciliation c'est-à-dire faire appel à un tiers en vue d'arriver à un accord.

---

<sup>1</sup> BENYOUNES(F) :Op.cit ;p32

La procédure de conciliation est essentiellement une intervention intermédiaire, et bien qu'elle soit prévue par la loi dans de nombreux cas, elle n'a jamais été clairement définie, ce qui signifie qu'il n'y a pas de méthodologie précise pour sa mise en œuvre. De plus, elle est rarement utilisée dans le domaine commercial, en particulier dans les affaires internationales, à moins qu'elle ne soit imposée. Cela est principalement dû au rôle limité du conciliateur, qui agit en vue de parvenir à un accord entre les parties sans même aborder la question juridique en profondeur.

### 3.2.2 La médiation :

La médiation est une pratique ancienne, mais elle a suscité un besoin croissant dans le contexte actuel, ce qui a donné naissance au concept moderne de médiation. Indéniablement, la médiation est la principale méthode de résolution alternative des conflits et celle qui rencontre le plus grand succès à travers le monde.<sup>1</sup>

Cette dernière peut être définie comme étant, l'ensemble des techniques employées en vue de rapprocher les points de vue, elle peut en effet consister en un ensemble de propositions émises par le médiateur, dans le but de réconcilier les points de vue divergents des parties.

Elle se distingue donc de la conciliation par son dynamisme, que nous pouvons justifier par le rôle plus actif du médiateur, qui va tenter de détacher les gens du problème, en les faisant négocier sur les intérêts plutôt que sur les positions, et en les poussant à explorer le champ des possibles en vue de découvrir des alternatives créatives.<sup>2</sup>

Pour ce qui est du médiateur il joue un rôle de facilitateur, et est désigné dans les cas suivants :

- Si c'est un juriste ou un technicien ;
- S'il fait partie d'une liste ;
- En faisant appel à un centre spécialisé qui s'occupe de sa désignation.

Il doit aussi obéir à certaines règles dites fondamentales à savoir :

- Son indépendance ;
- Son impartialité ;

---

<sup>1</sup> GARBY(T), **la gestion des conflits**, Economica, 2004, (page 69)

<sup>2</sup> BENYOUNES(F) :Op.cit ;p33

- Sa neutralité ;
- Son obligation de confidentialité ;
- Son obligation d'informer les parties sur la médiation ;
- Sa disponibilité.

La médiation, en tant que négociation assistée, peut être appliquée à tous les types de conflits. Cependant, en raison du manque de clarté entourant ce concept, les arguments en faveur de la médiation ne sont pas toujours solides. Malgré cela, la médiation reste fréquente dans les litiges commerciaux, notamment lorsque les parties souhaitent maintenir leur relation d'affaires ou ont d'autres contrats en cours. Actuellement, la médiation est la méthode non contentieuse la plus couramment utilisée pour résoudre les conflits. Trois raisons principales expliquent cette popularité :

- Son taux de succès appuyé par des statistiques qui l'estiment entre 70% et 90% et en se basant sur le fait que ce mécanisme est basé sur le consentement des parties nous pouvons en déduire que de 70% à 90% des parties en sortent satisfaites ce qui nous conduit à dire que aucun autre mode de règlement des différends ne peut ambitionner de tels résultats ;
- Elle agit en conjonction et non en contradiction avec les autres procédures, elle peut donc résulter de la négociation ou du contentieux et peut de la sorte être invoquée à tous les stades ;
- L'aparté qui est l'outil qui permet au médiateur de s'entretenir séparément avec chacune des parties ce qui lui permet de mieux les cerner et d'identifier les fautes de chacune d'entre elles ainsi que les concessions qu'elles sont prêtes à accorder à leurs partenaires. En somme la médiation fait partie du domaine de la négociation, elle peut évoluer occasionnellement vers l'avis mais ne va jamais vers la décision

#### **3.1.1.1.1 La négociation:<sup>1</sup>**

La négociation est un processus volontaire et informel de règlement des différends. Elle consiste en une communication directe ou indirecte entre deux ou plusieurs parties en vue d'endiguer, voire de résoudre un litige les opposant. La négociation se déroule dans la plupart des cas dans le secret. Dans le cas où le processus aboutisse. L'accord trouvé prendra une

---

<sup>1</sup> DOMANTI(N)et BOUAROUA(S) : **l'arbitrage dans le transport maritime**, Mémoire en master en droit économique et du commerce internationale ,faculté des sciences juridiques économique et social de Tanger ,p20

forme écrite (déclaration commune, échanges de notes, traite...) et acquerra force obligatoire dès qu'il aura été signé.

Les négociations bilatérales ou multilatérales constituent le mode de règlement pacifique le plus couramment utilisé quel qu'en soient l'objet et la nature des litiges ou des différends ; mais elles n'excluent pas nécessairement les autres moyens

### **3.2.2.1.1 Avantages et inconvénients de la négociation :**

Si la négociation est souvent prisée, préférée et encouragée dans les rapports internationaux, il n'en empêche qu'elle est parfois méprisée de par ses inconvénients accablants et les dérives auxquelles elle peut conduire.

- **Les avantages :**

Au regard de la procédure, la négociation est probablement le mode de règlement des conflits le plus flexible puisque n'y participent que les intéressés, de même que leurs représentants, le cas échéant. Les parties sont libres de préparer les négociations en conformité avec leurs propres besoins. Elles fixent notamment l'ordre du jour, décident si les négociations seront publiques ou secrètes, déterminent le nombre de participants, etc. En s'assurant que toutes les parties intéressées ont été consultées sur leur volonté de participer et qu'il existe des moyens adéquats d'empêcher les injustices au cours du processus (c'est-à-dire un déséquilibre de pouvoir entre les parties). Les parties ont de meilleures chances d'en arriver à un accord satisfaisant.

La négociation est un processus volontaire. Personne n'est forcé d'y participer.

Par les négociations, les parties n'ont généralement pas à recourir à une tierce partie impartiale. Cet aspect de la négociation est important dans la mesure où il arrive que les parties préfèrent qu'aucune autre partie étrangère ne participe au processus, notamment lorsque la question qui doit être abordée ou le différend qu'il faut régler est de nature très secrète, très sensible, très délicate ou très marginale pour permettre l'intervention d'un tiers.

En négociant de bonne foi, les parties pourraient arriver un accord qui tient compte de leurs intérêts. Les négociations ainsi conduites peuvent permettre de préserver et, dans certains cas, d'améliorer les rapports entre les parties.

La négociation pourra s'avérer moins coûteuse et moins longue qu'un autre mode de règlement des différends internationaux.

- **Inconvénients :**

L'inconvénient le plus fâcheux que pourrait comporter une entreprise de négociation est un déséquilibre des pouvoirs entre les parties. Une négociation particulière peut en effet ne pas aboutir à un résultat positif si les parties n'ont pas le même pouvoir; la partie la plus faible peut ainsi se trouver dans une moins bonne position. En outre. Lorsqu'une partie intéressée est exclue ou est mal représentée au cours des négociations, l'accord serait moins valable et pourrait faire l'objet d'une contestation. En effet, l'entente pourrait être perçue par un Etat participant ou par d'autres Etats de l'extérieur du processus comme étant injuste, même si le fond de l'entente est tout à fait acceptable.

Entamer un processus de négociation directe en l'absence d'une tierce partie impartiale peut amener les participants à être incapables de conclure une entente. En effet, une puissance conciliante faisant défaut, les parties ne seront peut-être pas en mesure de faire quelque progrès que ce soit pour trouver une solution. Par ailleurs, l'absence d'une tierce partie impartiale peut amener une partie à tenter d'abuser l'autre.

Certains différends ne se prêtent tout simplement pas à la négociation. Il n'y aura pratiquement aucune chance de conclure une entente lorsque les parties sont séparées par des idéologies ou des croyances contraires qui leur permettent de faire peu de concessions réciproques.

La négociation peut aussi se révéler comme une simple manœuvre qu'une partie pourrait utiliser pour essayer de gagner du temps et empêcher une autre partie de faire valoir ses droits par d'autres moyens de règlement des différends; le processus de négociation ne peut en effet garantir la bonne foi d'une partie ni le fait qu'elle soit digne de confiance.

### **3.3 Mode de règlement traditionnelles :**

#### **3.3.1 L'arbitrage international:**

« L'arbitrage est un mode privé de règlement des litiges, fondé sur la convention des parties ; il se caractérise par la soumission d'un litige à de simples particuliers choisis, directement ou non, par les parties. En matière internationale, cette définition est préférable à celle, négative, du droit interne, pour qui la caractéristique principale de l'arbitrage serait la soustraction du litige aux juridictions de droit commun »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Répertoire du droit international privé suisse, par DUTOIT, KNOPFER, LALIVE, MERCIER, « l'arbitrage commercial international »,.

Nous pouvons donc dire, L'arbitrage est un mécanisme privé et non judiciaire de résolution des conflits dans lequel les parties impliquées décident de soumettre leur différend à des arbitres choisis mutuellement. Ces arbitres peuvent être des professionnels du droit ou non, et sont sélectionnés directement ou indirectement par les parties. L'expression "arbitrage commercial international" est apparue dans les années soixante<sup>1</sup> lors de la convention européenne et est également largement utilisée dans la loi-type de la CNUDCI<sup>2</sup>. Elle fait référence à tout arbitrage qui :

- Porte sur une opération de nature économique ;
- Met en jeu les intérêts du commerce international ;
- Et/ou implique des pays différents (les lieux d'établissement des parties, le siège de l'arbitrage...etc.).

### **3.3.2 La convention d'arbitrage:**

C'est un accord par lequel les parties conviennent de soumettre les conflits actuels ou futurs entre elles à un ou plusieurs arbitres. Cet accord concerne des questions de droit spécifiques, qu'elles soient contractuelles ou non, et impliquant les intérêts du commerce international.

La convention d'arbitrage constitue est un élément essentiel de l'arbitrage, et représente un acte souvent simple et concis, mais doté d'un régime juridique complexe. Cependant, sa négociation peut être difficile car elle implique généralement un rapport de force, rendant ainsi difficile pour une entreprise d'inclure dans le contrat la clause qui lui semble la plus avantageuse.

Il existe deux types de convention d'arbitrage :

#### **3.3.2.1 La clause compromissoire :**

La clause compromissoire est une disposition contractuelle par laquelle les parties conviennent d'inclure dans leur contrat une clause les obligeant à soumettre tout conflit éventuel à l'arbitrage.

Toutefois, toute clause compromissoire doit indispensablement stipuler les dispositions suivantes :

<sup>1</sup> Convention de Genève du 21 avril 1961

<sup>2</sup> Loi-type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international, 21 juin 1985

- Le nombre d'arbitres ;
- L'autorité de désignation des arbitres ou la désignation de l'arbitre lui-même ;
- Le lieu ainsi que la langue de l'arbitrage.

On peut aussi y insérer les dispositions suivantes :

- Le droit applicable à la procédure d'arbitrage ;
- Les délais de la procédure ;
- La répartition des couts de l'arbitrage ;
- La confidentialité ;
- Le champ d'application de la clause.

### 3.3.2.2 Le compromis :

Le compromis est un accord par lequel les parties décident de soumettre un conflit déjà existant qui les oppose à l'arbitrage. On parle alors de compromis d'arbitrage. Selon le code de procédure civile, les parties ont la possibilité de convenir d'un compromis même pendant une procédure engagée devant une juridiction.

Le compromis doit mentionner, sous peine de nullité les dispositions suivantes :

- L'objet du litige ;
- La désignation des arbitres, ou les modalités de leur désignation ;
- L'affirmation de la volonté de faire juger le litige par ces mêmes arbitres

### 3.3.3 Avantages et inconvénients de l'arbitrage : <sup>1</sup>

La doctrine a depuis longtemps analysé avec soins et perspicacité les avantages et les inconvénients de la procédure de l'arbitrage. Cette analyse l'a été par rapport à d'autres moyens de règlement pacifique des différends notamment les juridictions permanentes. Pour une partie de la doctrine, ces dernières peuvent en effet se réunir plus aisément sans que, comme à l'arbitrage, la désignation de leurs membres conduise à de longues voir d'interminables négociations. Les membres de ces juridictions jouissent d'une indépendance garantie par leur statut et par la durée de leur mandat. Enfin, les juges, plus que les arbitres, se prononcent conformément à une jurisprudence bien établie et de ce fait plus aisément prévisible.

---

<sup>1</sup> DOMANTI(N)et BOUAROUA(S) :Op.cit ;p23

Une autre partie de la doctrine note, en sens inverse, que les délais requis pour la désignation des arbitres sont généralement brefs et peuvent être utilisés pour la mise au point des thèses des parties. Par ailleurs, les tribunaux préconstitués peuvent être aisément tenté par le « gouvernement des juges », sans toutefois que la cohérence de leur jurisprudence soit nécessairement assurée. Bien plus, les tribunaux arbitraux eux-mêmes tiennent d'autant plus compte des précédents existants que ceux-ci, en droit international public, ne sont pas Très nombreux

Généralement, ont été reconnu à l'arbitrage, entres autres points forts, sa souplesse (en ce sens qu'il permette aux partie la définition du litige, le choix des arbitres et du droit applicable), le contrôle des parties sur le déroulement du procès (publicité ou non des débats et des documents de la procédure écrite), simplicité et rapidité, etc.

Le recours à l'arbitrage est l'émanation d'un accord où les parties en litige consentent de recourir à cette méthode juridictionnelle de solution des différends internationaux pour résoudre un conflit les opposant. Le consentement des Etats peut être donné par un accord spécial postérieur à la naissance du litige (compromis d'arbitrage); il peut être donné également, avant même la naissance du litige, soit par une clause compromissoire soit par un traité d'arbitrage obligatoire. Dans ce dernier cas, les parties s'engageront en cas de litige à venir à élaborer un accord règlementant l'arbitrage (compromis d'arbitrage).

Pour conclure la résolution des litiges dans le domaine de l'affrètement maritime revêt une importance primordiale pour parvenir à un règlement équitable et efficace des différends. Cette section met en évidence les méthodes couramment utilisées, telles que la médiation, l'arbitrage et les litiges judiciaires, pour résoudre les litiges dans l'affrètement maritime. Comprendre ces processus permet de promouvoir la stabilité et la confiance au sein de l'industrie, tout en offrant des solutions équitables aux parties impliquées. En favorisant des mécanismes de résolution des litiges efficaces, il est possible de prévenir les tensions et de maintenir un environnement commercial sain, favorisant la collaboration et le développement de l'affrètement maritime.

## Conclusion chapitre

Ce chapitre vise à fournir une compréhension approfondie de divers aspects essentiels du domaine de l'affrètement maritime. Il aborde les règles générales régissant les contrats d'affrètement, en mettant en évidence leurs caractéristiques spécifiques. De plus, il examine l'affrètement maritime conformément au code maritime algérien, en étudiant les différents types d'affrètement existants. Une distinction claire entre le contrat d'affrètement et le contrat de transport est également établie pour clarifier les différences entre ces deux entités juridiques.

La section suivante se concentre sur les sources de litiges dans l'affrètement maritime. Les litiges peuvent surgir en raison de l'inexécution contractuelle, des divergences culturelles et linguistiques, ainsi que des changements dans les conditions du marché. Cette partie explore les nuances entre conflit, litige et différend, et examine en détail les obligations et les responsabilités de chaque partie dans le cadre de l'inexécution contractuelle.

Enfin, l'importance de la résolution des litiges est soulignée. Cette section met en évidence les mécanismes couramment utilisés, tels que la médiation, l'arbitrage et les litiges judiciaires, pour résoudre les litiges dans l'affrètement maritime. Comprendre ces processus est essentiel pour promouvoir la stabilité et la confiance au sein de l'industrie, tout en offrant des solutions équitables aux parties impliquées.

Dans l'ensemble, ce chapitre offre un aperçu complet de l'affrètement maritime, en couvrant les aspects contractuels, les sources de litiges et les mécanismes de résolution des conflits. Il vise à fournir aux lecteurs les connaissances nécessaires pour naviguer dans ce domaine complexe et promouvoir des pratiques commerciales harmonieuses et équitables.

**CHAPITRE III :**  
**LA GESTION DES LITIGES**  
**LIES A L’AFFRETEMENT**  
**MARITIME AU SEIN DE**  
**HYPROC SHIPPING**  
**COMAPNY**

### **Introduction du chapitre**

Les deux chapitres précédents ont fourni une compréhension approfondie de l'aspect théorique du transport maritime en général, avec un accent particulier sur l'affrètement maritime. Ces connaissances préalables nous ont préparés à aborder notre étude de cas pratique dans le domaine de la gestion des litiges liés à l'affrètement maritime. Dans le cadre de cette étude, nous nous pencherons spécifiquement sur la société Hyproc Shipping Company.

Hyproc Shipping Company, en tant qu'acteur majeur de l'industrie maritime, est confrontée à divers défis et litiges dans ses activités d'affrètement. Notre objectif est d'analyser et d'évaluer ces litiges, en examinant les circonstances spécifiques dans lesquelles ils surviennent, les parties impliquées, ainsi que les conséquences potentielles pour l'entreprise.

Cette étude sera effectuée par le biais d'entretiens menés avec différents éléments occupant des postes distincts au sein des différentes structures de la compagnie. Ces entretiens seront tenus par un guide élaboré selon les questionnements relatifs à notre problématique.

Le présent chapitre sera divisé en trois parties, à savoir : la présentation de la compagnie Hyproc Shipping Company ; la méthodologie du guide d'entretien, ainsi que l'analyse des résultats obtenus de l'étude ; et enfin, une synthèse et des recommandations

## 1 Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil

Dans la présente section, nous procéderons à la présentation de la compagnie HYPROC SC qui nous a accueilli dans le cadre de notre stage de fin de cycle. Nous commencerons par donner une vision générale de la compagnie. Nous nous pencherons notamment sur son activité, sa structure et ses filiales. Enfin nous nous intéresserons de plus près à la direction « Chartering and Operations » ainsi qu'à son rôle au sein de l'entreprise.

### 1.1 Présentation générale et activités de la compagnie

HYPROC Shipping Compagnie, est une filiale 100% de SONATRACH, fondée en 1982, son chiffre d'affaire est de 21.74 Milliard de dinars<sup>1</sup>. Elle est gérée par un staff technique et des professionnels qui veulent contribuer à un développement économique, cette compagnie est spécialisée dans le transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques, elle est leader dans ce domaine. HYPROC SC assure l'affrètement des navires transporteurs de produits pétroliers et chimiques pour répondre aux besoins de transport de ses clients nationaux. Ainsi, plusieurs navires sont affrétés à chaque exercice pour le transport des produits raffinés et du GPL. Elle est Pionnière dans le transport de GNL.

### 1.2 Historique

- En 1982, et à la suite du décret n° 82-282 du 14 Août 1982, est née l'entreprise publique économique « Société Nationale de Transport Maritime des Hydrocarbures et des Produits Chimiques » (SNTM-HYPROC).
- En 1995, la société devient une société par actions (SPA) suite au changement de son statut social.
- En 1997, SNTM-HYPROC passe sous la tutelle du holding « Société d'Investissement et de Participation » (SIP) et devient une filiale à 100% du groupe SONATRACH.
- En Décembre 2001, la compagnie change de portefeuille et intègre la holding Société de « Valorisation des Hydrocarbures » (SVH) de SONATRACH
- En 2003, et après changement de ses statuts, SNTM-HYPROC devient « Hyproc Shipping Company ».
- En 2005, le siège de la compagnie est transféré d'Arzew à Oran.

### 1. Les activités de la compagnie

La Compagnie assure principalement le transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques, la consignation des navires, et exploite son savoir-faire dans le créneau du

---

<sup>1</sup> Voir annexe 3

shipmanagement<sup>1</sup>, à l’instar de la gestion conjointe avec l’armateur BERGESEN du navire « Berge Arzew » acquis en copropriété entre SONATRACH et BERGESEN.

Le transport du GNL est la vocation de l'entreprise et représente la majeure partie de son activité tant en volume transporté qu'en chiffre d'affaires

Ce segment constitue un maillon essentiel dans la chaîne gaz et contribue à la valorisation du gaz naturel algérien exporté.

HYPROC S.C assure le transport des bitumes, des produits raffinés et des produits chimiques et effectue des affrètements de navires transporteurs de produits pétroliers et produits chimiques pour le compte de ses clients, elle assure également le cabotage national et international du GPL.

### **1.3 Les objectifs de la compagnie**

Depuis sa création, HYPROC SC a fixé trois objectifs fondamentaux :

- La satisfaction de ses clients et autres parties intéressées.
- Le zéro accident/ incident.
- Les zéro pollutions de la mère et de l’air.

### **1.4 L’environnement de l’entreprise HYPROC**

#### **1.4.1 Ses clients :**

Ces principaux clients sont :

- SONATRACH.
- NAFTAL.

#### **1.4.2 Les participations de la compagnie**

Afin de faire face à un besoin de plus en plus croissant en matière de production de GNL à exporter, et vu les importants investissements requis pour l'acquisition de méthaniers, SONATRACH et HYPROC S.C ont développé leur flotte de transport maritime de GNL par la commande en partenariat de nouveaux méthaniers avec les armateurs qui sont pour la majorité japonais.

---

<sup>1</sup> Le ship-management ou gestion des navires est une partie importante de la supervision et de la gestion du trafic maritime, il inclut l’enregistrement et la gestion des navires, le visa des navires entrants et sortants du port, la gestion des navires étrangers, la gestion de l’entretien des navires ainsi que leur gestion technique

#### **1.4.2.1 Algerian Nippon Gas Transport Corporation**

Dans le cadre d'une stratégie de partenariat, Sonatrach et HYPROC S.C détiennent chacune 25% de participations dans la société ANGTC créée avec les partenaires japonais ITOCHU et MOL qui partagent les 50% restants.

ANGTC (Algerian Nippon Gas Transport Corporation) est la société propriétaire du navire Lalla Fatma N'soumer, méthanier de 145.500 m<sup>3</sup> réceptionné en 2004.

#### **1.4.2.2 Mediterranean Liquefied Natural gas Transport Corporation**

MLTC est le fruit de partenariat établi par SONATRACH et HYPROC SC avec les deux partenaires japonais ITOCHU et MOL. SONATRACH et HYPROC détiennent chacune 25%, ITOCHU et MOL se partagent les 50% restantes.

Cette entreprise est propriétaire du méthanier Cheikh El Mokrani qui est opérationnel depuis Juillet 2007.

#### **1.4.2.3 Skikda Liquefied Natural gas Transport Corporation**

L'entreprise SLTC est née du partenariat de SONATRACH et HYPROC S.C avec les deux armateurs japonais ITOCHU et MOL. SONATRACH et HYPROC détiennent chacune 25%, ITOCHU et MOL se partagent les 50% restants.

SLTC est propriétaire du navire Cheikh Bouamama réceptionné en 2008.

#### **1.4.2.4 Le Berge Arzew**

Le méthanier Berge d'Arzew d'une capacité de 138000 m<sup>3</sup><sup>1</sup>, a été commandé par le groupe SONATRACH et l'armateur Norvégien BERGESEN du chantier naval Sud-Coréen DAEWOO, il a été réceptionné au mois de juillet 2004. Le navire est co-managé par la compagnie HYPROC SC et l'armateur BERGESEN.

### **1.5 La structure de la compagnie**

#### **1.5.1 Les agences de consignation de la compagnie**

La consignation consiste à l'assistance du navire en matière de paiement de tous les frais confondus, à l'issue d'une escale dans un port donné (frais portuaires). HYPROC dispose de cinq agences de consignation dont le port d'Arzew, Béthioua, Alger, Bejaia, et Skikda.

---

<sup>1</sup> <https://www.vesselfinder.com/BERGEARZEW-IMO-9256597-MMSI-311745000>, consulté le 11/05/2023 à 23h19

## 1.5.2 Les filiales de la compagnie

Dans le cadre de la diversification de ses activités, HYPROC S.C a créé en 1995 deux filiales : MEDIFRET SPA et NAJDA MAGHREB SPA, la première ayant été liquidée.

### 1.5.2.1 NAJDA MAGHREB SPA

L'entreprise NAJDA MAGREB SPA qui est une filiale de la compagnie HYPROC SC du groupe SONATRACH a été fondée en 1993. Elle est agréée par le ministère des transports et est spécialisée dans la fourniture, le contrôle, la vérification et l'entretien des équipements de sécurité et de sauvetage maritime individuels et collectifs, mais aussi dans l'avitaillement des navires en vivres et autres produits de consommation. Ses prestations sont assurées de manière continue à hauteur de 7j/7 et 24h/24.

Cette entreprise est certifiée ISO 9001-2008 pour les activités qu'elle assure.<sup>1</sup>

## 1.6 Les ressources de l'entreprise HYPROC

### 1.6.1 La ressource humaine et son évolution

La compagnie détient actuellement un capital humain de 1468 employés comprenant un effectif navigant de 786 employés et un effectif sédentaire de 682 employés<sup>2</sup>.

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de la ressource humaine de la compagnie sur une période de cinq ans à compter de l'année 2018.

---

<sup>1</sup> <https://www.najda-maghreb/presentation.php?r=1> consulté le 11/05/2023 à 23H23

<sup>2</sup> Données de la Direction des Ressources Humaines de la compagnie

**Tableau III.1: Evolution de la ressource humaine au cours de la période (2018-2022)**

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Cadres supérieurs	115	113	105	104	106
Cadres	244	251	257	258	258
Maitrise	151	153	150	150	151
Exécution	166	172	163	167	167
<b>Effectif Sédentaire(1)</b>	<b>676</b>	<b>589</b>	<b>675</b>	<b>679</b>	<b>682</b>
Cadres Supérieurs	137	128	131	126	107
Cadres	328	415	289	353	263
Maitrise	158	141	127	136	149
Exécution	306	282	307	277	267
<b>Effectif naviguant(1)</b>	<b>929</b>	<b>966</b>	<b>854</b>	<b>892</b>	<b>786</b>
<b>Effectif total (1)+(2)</b>	<b>1605</b>	<b>1655</b>	<b>1529</b>	<b>1571</b>	<b>1468</b>

**Source :** élaboré par nous-mêmes selon les données de la Direction des Ressources Humaines

La ressource humaine de la compagnie est répartie en deux grandes sections qui sont le personnel sédentaire et le personnel navigant, chacune de ces sections est constituée de cadres (cadres, cadres supérieurs, commandants, officiers ; etc.), d'agents de maîtrise (gestionnaires, secrétaires ; etc.) et d'agents d'exécution (agents de saisie, manutentionnaires, agents de sécurité ; etc.).

L'effectif navigant constitue la plus grande part de l'effectif total et en représente en moyenne 54 %. Nous constatons au cours de cette période une baisse graduelle de cet effectif puis une baisse plus significative au cours de l'année 2022 étant de l'ordre de 12% par rapport à l'année 2021.

L'effectif sédentaire a quant à lui enregistré de légères variations au cours de la même période, mais en restant relativement stable. Au cours de l'année 2022, il est de l'ordre de 682 enregistrant alors une baisse de 1% par rapport à l'année 2021.

### 1.6.2 Les ressources matérielles <sup>1</sup>

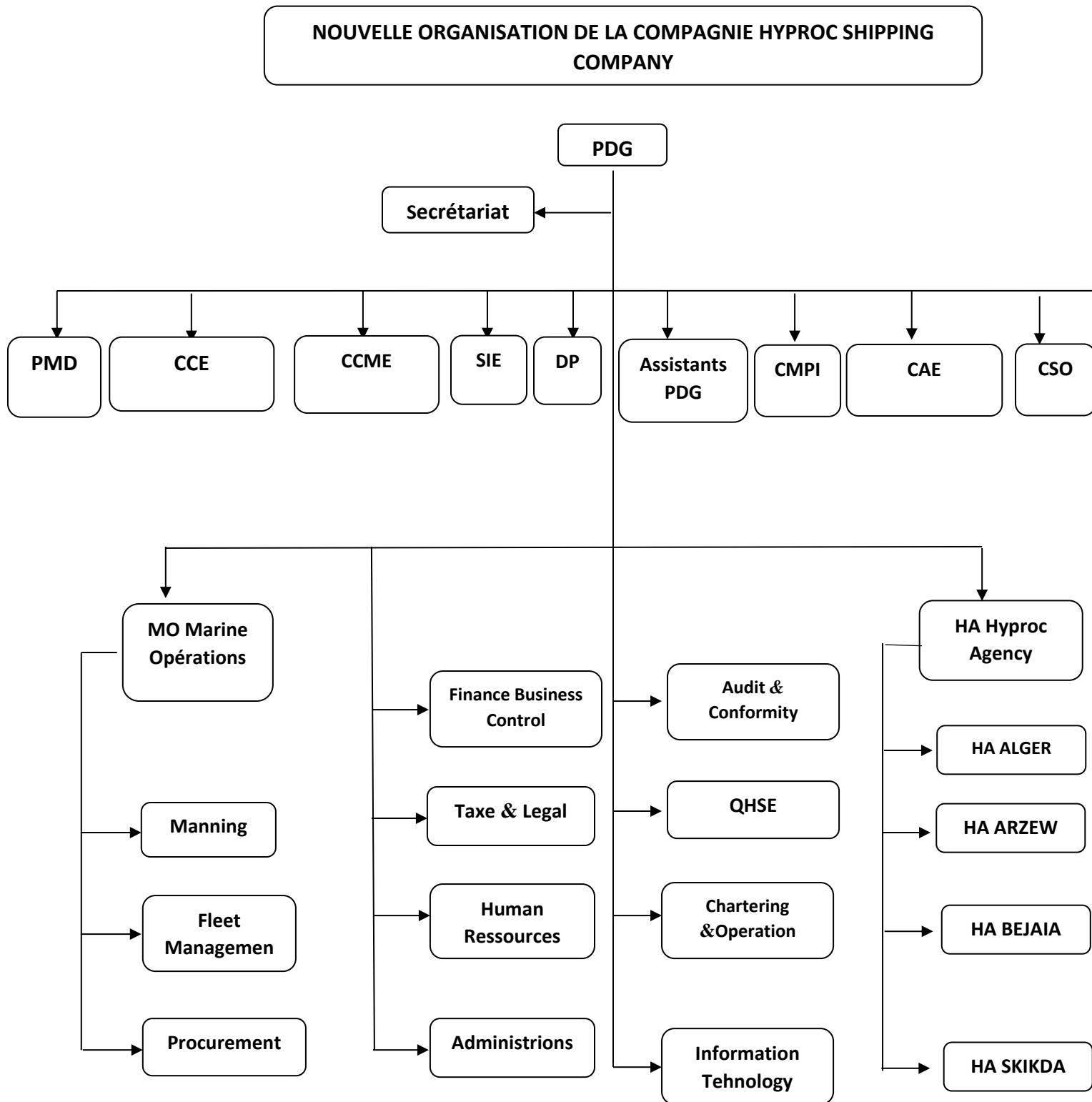
- Cinq navires transporteurs de GNL chargeant des terminaux d'Arzew et de Skikda à destination des clients de Sonatrach.

<sup>1</sup> <https://www.hyproc.dz/> consulté le 11/05/2023 à 23H45

- Six navires transporteurs de GPL assurant des livraisons aussi bien en cabotage national qu'en trafic international.
- Deux navires bitumiers pour le transport du bitume.
- Un (1) navire transporteur de produits pétroliers raffinés

1.7 L’organigramme de la compagnie

**Figure III.1:** Organigramme de la compagnie HYPROC SC daté du à03/05/2023

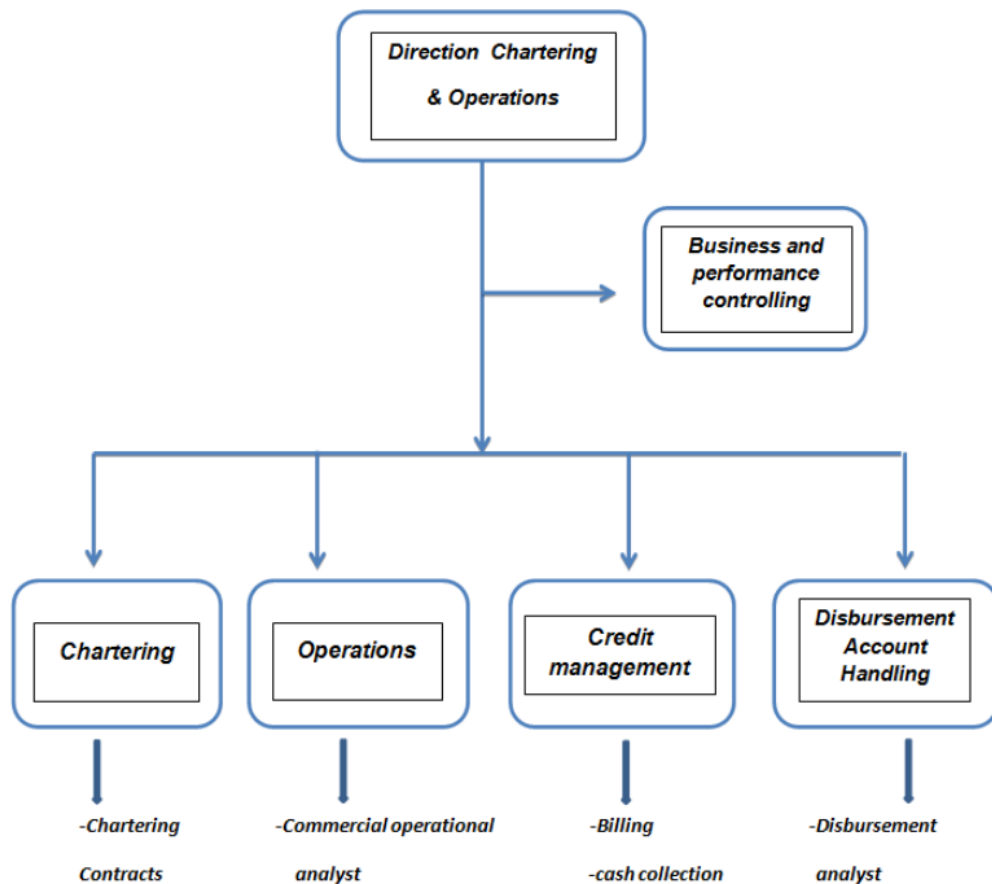


**Source :** Direction des ressources humaines de l’entreprise HYPROC SC

## 1.8 La direction « Chartering and operations »

### 1.8.1 Présentation de la direction et ses départements

**Figure III.2 : L'organigramme de la direction**



**Source :** Document fourni par l'entreprise.

La direction « Chartering and Operations », anciennement « direction commerciale », dans laquelle nous avons effectué notre stage de fin de cycle, est l'une des quatre principales divisions de la compagnie. Elle est composée de quatre départements comme illustré dans l'organigramme précédent, à savoir : Le département « Chartering », le département « Operations », le département « Crédit Management » et le département « Disbursement Account Handling » dont nous détaillerons les missions dans les points qui suivent.

### 1.8.2 Le département « Chartering and other contract »

Le département Chartering est composé d'un chef de département et de deux négociateurs.

Ce département a pour principale mission d'exécuter les tâches suivantes :

- L'application de la politique et des procédures en matière de « chatering », c'est-à-dire de l'affrètement ;
- L'identification des besoins des clients ;
- La négociation et l'élaboration des contrats (les chartes parties, les contrats de consignation ; etc.)
- La négociation des soutes à l'étranger ;
- Le frètement et l'affrètement de navires ;
- La nomination des agents de consignation à l'étranger ;
- Le suivi de l'échéancier des contrats ;
- La rédaction et la mise à jour de la procédure d'affrètement.

### 1.8.3 Le département « Operations »

Ce département est en charge d'assurer le suivi de l'exploitation commerciale des navires et l'exécution des contrats d'affrètement. Ses missions :

- L'établissement de la position journalière des navires ;
- La vérification et traitement des comptes d'escale ;
- L'insertion et le suivi des voyages sur IMOS ;
- Assurer un rôle d'intermédiaire entre les différentes parties (Clients, FM ; etc.) ;
- L'établissement des demandes de transfert des dépenses prévisionnelles d'escales (escales à l'étranger);
- L'alerte du « Fleet Manager<sup>1</sup> » en cas d'écart de performance ;
- L'analyse des performances des navires selon quatre paramètres :(vitesse, temps de chargement, temps de déchargement, la consommation journalière des soutes)

### 1.8.4 Le département « Crédit Management »

Ce département a pour principale mission d'exécuter les tâches suivantes :

- L'application de la procédure « Order to Cash » ;
- L'établissement de la facturation dans les délais Conformément aux termes de paiement des contrats ;
- Le recouvrement des créances clients ;

---

<sup>1</sup> Le Fleet Manager est la personne responsable de la gestion de la flotte, il veille à son maintien en état de navigabilité.

- L'établissement du « Hire »<sup>1</sup> mensuel dans le cadre des affrètements.

### 1.8.5 Le département « Disbursement Account Handling »

Ce département a pour principale mission d'exécuter les tâches suivantes :

- La gestion financière des comptes d'escale pour l'ensemble des navires en propriété et affrétés, exploités par la direction commerciale ;
- Le contrôle et le paiement des factures de soutes et d'eau potable ;
- La tenue de registres par agent et par navire pour l'étude et l'analyse de l'évolution des coûts par agent, par port, par navire et par prestation afin de permettre une meilleure négociation des conditions des contrats de consignation ;
- L'enregistrement de tous les règlements émanant des différents clients nationaux et étrangers ;
- L'établissement d'une situation mensuelle et trimestrielle des encaissements afin de situer les créances.

## 2 Section 2 : Méthodologie de recherche et analyse des résultats

Dans la présente section, nous tenterons de procéder au traitement et à l'analyse des résultats obtenus à travers les entretiens passés avec les différents membres du personnel de la compagnie HYPROC SC. Cette analyse se fera sorte à être en accord avec l'enchaînement des questions du guide.

### 2.1 Méthodologie du guide d'entretien

Le présent guide d'entretien comporte une batterie de questions nous permettant de répondre de manière efficace à notre problématique. Il porte essentiellement sur trois grands axes, chacun d'entre eux portant une thématique donnée et présentant une série de questions dont les réponses favoriseront l'enchaînement d'une suite d'idées logiques, ce qui nous permettra d'apporter au final une réponse claire à notre question centrale et, en l'occurrence, à notre problématique qui est la suivante : **Comment gérer efficacement les obligations contractuelles dans le cadre de l'affrètement maritime international pour minimiser les risques de litiges et résoudre les conflits qui peuvent survenir ?**

---

<sup>1</sup> Hire est un terme anglais désignant le taux de location.

Nous avons opté pour une étude qualitative via un guide d'entretien ; les questions du guide porteront essentiellement sur la procédure d'affrètement au sein de Hyproc S.C ; elles seront réparties en trois grandes sections correspondant aux trois axes, à savoir : la présentation des intervenants, Processus et stratégies d'affrètement des navires au sein de Hyproc SC et enfin la résolution des litiges dans le cadre d'affrètement maritime.

## **2.2 L'objectif de l'étude**

Choisir une approche d'étude qualitative a pour objectif de permettre la compréhension et l'explication d'un phénomène en synthétisant des informations précieuses à l'aide d'un guide d'entretien, afin de les exploiter ultérieurement.

L'objectif de notre étude est de comprendre et d'expliquer le phénomène étudié en recueillant des informations pertinentes grâce à un guide d'entretien, pour ensuite les exploiter dans notre analyse.

- Analyser la manière dont se déroule la négociation de la charte partie, ainsi que les dispositifs mis en place pour prévenir les conflits dans le contrat d'affrètement
- En cas de survenance d'un conflit, l'étude vise également à identifier les meilleures pratiques pour résoudre efficacement ces situations difficiles.

Les informations recueillies par le biais de ces entretiens constitueront la base de l'analyse à laquelle nous procéderons dans la section qui suit et nous permettront ainsi de faire le point sur leur concordance avec les hypothèses préalablement établies.

Ce guide est présenté de manière plus détaillée dans l'annexe 1

## **2.3 Analyses des résultats**

### **2.3.1 Présentation des intervenants**

Dans la présente section, nous tenterons de procéder au traitement et à l'analyse des résultats obtenus à travers les entretiens passés avec les différents membres du personnel de la compagnie HYPROC SC. Cette analyse se fera sorte à être en accord avec l'enchaînement des questions du guide.

Afin d'obtenir des réponses précises à nos interrogations, nous avons eu des entretiens avec plusieurs membres du personnel de la compagnie, en particulier avec ceux de la direction Chartering & Operations.

La liste de nos interlocuteurs se présente comme suit :

- M. Mustapha BENGHALI, directeur Chartering & Operations ;
- M. Djelloul CHABNI, chef du département Chartering;
- M. Karim BENKORBAA, chef du département Operations ;
- Mr. Khaled LARIBI, cadre négociateur, département Chartering ;
- Mlle HICHEUR Yasmine, Commercial Operations Analyst, département opérations ;
- MOKHEFI NAWEL, cadre d'étude contentieux, département CTX
- TAMI Abdellah, cadre d'étude contentieux, département CTX

Chacune des personnes interrogées compte à son actif de longues années d'expérience au sein de la compagnie et présente une parfaite maîtrise du domaine maritime

L'analyse des données obtenues.

## **2.3.2 Processus et stratégies d'affrètement des navires au sein de Hyproc SC**

### **2.3.2.1 Le processus d'affrètement des navires au sein de Hyproc S.C**

#### **2.3.2.1.1 La procédure spécifique d'affrètement de Hyproc SC**

Hyproc a mis en place une procédure d'affrètement spécifique. La décision d'entreprendre la procédure d'affrètement a été prise par le cadre juridique. Cette procédure spécifique est régie par les règles de passation des marchés<sup>1</sup> et est incluse dans ces dernières.

Hyproc a inclus dans ces règles un article prévoyant des exceptions pour certains types d'opérations qui peuvent être réalisées sans passer par un appel d'offres, à condition qu'une procédure juridique soit mise en place.

L'existence de cet article dans les règles de passation des marchés d'Hyproc permet d'éviter systématiquement les appels d'offres. Au fil des années, les appels d'offres<sup>2</sup> n'ont jamais abouti en raison des contraintes auxquelles les armateurs étaient confrontés. Ces contraintes incluent le risque encouru par l'armateur de ne pas pouvoir réserver son navire et d'attendre indéfiniment une décision, les coûts journaliers élevés liés à l'exploitation d'un navire (tels que

---

<sup>1</sup> **Les règles de passation de marché** : désigne l'ensemble du cycle d'achat, à partir de la définition des besoins et sur la durée totale du contrat, y compris son exécution et son administration.

<sup>2</sup> **Les appels d'offres** : est un processus compétitif par lequel une entreprise cherche à obtenir les services de transport maritime en demandant des propositions à des transporteurs maritimes, évaluant les offres reçues et sélectionnant le meilleur prestataire pour répondre à ses besoins spécifiques.

les salaires des marins et les coûts de carburant), ainsi que l'impossibilité pour les armateurs de laisser leurs navires sans fret.

Pour faire face à la demande croissante de ses clients, tels que Naftal et Sonatrach, il est préférable pour Hyproc de posséder ses propres navires. Cela permet d'établir des tarifs fixes avec les clients, évitant ainsi les fluctuations des taux et les sorties de devises.

La procédure spécifique décrit en détail toutes les étapes nécessaires à l'élaboration des shortlistes. Ces listes ne sont pas établies de manière aléatoire, mais sont basées sur des critères spécifiques que les armateurs ou courtiers doivent remplir. Ces critères sont clairement définis et doivent être respectés afin de garantir la qualité et la fiabilité des prestataires sélectionnés.

#### **2.3.2.1.2 Le processus d’affrètement des navires au sein de Hyproc SC**

Toute opération d’affrètement doit impérativement se dérouler conformément à l’ordre chronologique suivant :

- 1) Réception de la demande du client.
- 2) Accord de la Direction Générale pour le lancement du dossier d’Affrètement.
- 3) Validation du dossier d’affrètement par le commission d’affrètement
- 4) Prospection du marché / lancement de la consultation
- 5) Réception des offres.
- 6) Evaluation des offres par la commission d’affrètement
- 7) Négociation des termes principaux avec le soumissionnaire retenu par la commission
- 8) Etablissement de la ‘Main Recap’ sur les conditions principales d’affrètement
- 9) Négociation des autres termes de la charte partie
- 10) Levée des sujets notamment (la marine marchande, Hyproc et Client).
- 11) Confirmation de l’affrètement

#### **1. Réception de la demande :**

En date du .././2022 le département Chartering & Other Contracts a reçu une demande de Sonatrach Activité Commercialisation pour l’affrètement d’un navire GPLier formulée comme suit :

- Type du navire : LPG/C
- Capacité du navire : 20.000-22.000 cbm + 3%
- Période d'affrètement : six (06) mois fermes+ 03 options d'un mois chacune CHOPT
- Laycan (planche de présentation) :
- Port de délivraison : Arzew - Algeria
- Port de redélivraison : Last disport.
- Port de chargement : Bethioua (Arzew el djadid)
- Ports de déchargement : Lavera (France), Marmara, Yarimca (Türkiye), Tarragona (Spain), Naples, Ardea (Italy).

## **2. Autorisation d'Affrètement :**

C'est un courrier adressé à la direction générale par lequel elle sollicite son accord pour le lancement de l'opération d'Affrètement en question.

## **3. Prospection du marché :**

- Le dossier de consultation pour l'affrètement est préparé.
- Une commission d'affrètement permanente, composée de membres de la structure juridique, des ingénieurs FM, des membres des FMDC, des financiers et des membres de la direction du charting and operations, se réunit pour examiner cette demande et vérifier le dossier de consultation.
- Une fois que la commission est d'accord sur le contenu du dossier de consultation et après l'approbation du PDG,
- La structure contractante, dirigée par le département du charting and operations, procède au lancement de la consultation et envoie le dossier de consultation par e-mail aux différents courtiers et armateurs de la shortlist.
- Les courtiers et armateurs sont invités à soumettre leurs offres pour le navire demandé dans un délai précis.

## **4. Réception des offres :**

A la réception des offres des courtiers, le département Chartering & Other Contracts procède au tri et au choix des offres selon certains critères à savoir :

- les restrictions du port de chargement/déchargement.
- La meilleure offre selon la méthode de calcul fournie par le client.
- la meilleure planche de présentation.

#### **Offres reçues:**

Le tableau ci-dessous présente les offres reçues des courtiers dans le département Chartering & Other Contracts

**Tableau III.2 : Offres reçues des courtiers dans le département Chartering & Other Contracts : Comparaison des propositions**

<b>Courtiers</b>	<b>Navires</b>	<b>Capacité</b>	<b>Construit</b>	<b>Loyer (PCM)</b>
<b>Braemar ACM Shipbroking</b>	ECO ARCTIC	21 911	2018	680.000,00 USD
<b>H Clarksons &amp; Company Ltd</b>	NAVIGATOR GUSTO	22 155	2011	675.000,00 USD
<b>Simpson Spence &amp; Young Ltd (SSY)</b>	NAVIGATOR TAURUS	20 550	2009	674.500,00 USD

**Source :** Donnée fournie par l'entreprise

Le navire NAVIGATOR TAURUS a été mis en sujet à l'issue d'une procédure de sélection des offres en étroite concertation avec Sonatrach tous en suivant en parallèle l'évolution du marché.

### **5. La Négociation :**

En fonction du choix de la meilleure offre précitée (choix optimal), le département Chartering & Other Contracts entreprend les démarches qui s'imposent, à savoir la négociation avec l'armateur du navire choisi en se focalisant sur les points principaux suivants

- La négociation des meilleures conditions tarifaire.
- la planche de chargement.
- les cadences de chargement et de déchargement.
- les surestaries.
- le délai de paiement du fret.
- les agents, la commission.

A la fin de ladite négociation, le département Chartering & Other Contracts transmet l'offre définitive au client, pour avis éventuels, commentaires et prise de décision. A

Cependant, il est à souligner que cette négociation répond à quelques principes énumérés ci-après La procédure de ce dernier s'effectue exclusivement avec des Majors (Exemple : Statoil, Shell, GDF SUEZ, Repsol...).

Une demande d'inspection est envoyée à ce dernier et une fois l'approbation reçue, Il est informé de la date et le port d'escale du navire pour l'envoi d'un inspecteur qui procédera à l'inspection du navire d'un point de vue règlementaire, sécurité, et Certificats à bord. L'armateur devra donner suite à ces prescriptions et/ ou non conformités en vue de leurs levées. Ce n'est qu'à ce moment-là que le Vetteur donne son approbation ou refus de Vetting

### **6. Autorisation de la direction générale pour la levée des sujets :**

Au final, le département Chartering & Other Contracts doit adresser un Courrier à la Direction Générale Hyproc par lequel elle est informée de la mise en sujet du navire, tout en résumant les différentes étapes de négociation (offres reçues, processus d'élimination des autres offres, processus de sélection du navire, la tendance du marché...).

La Direction Générale donne au vu des éléments fournis par la Direction Commerciale son accord ou non sur la concrétisation de l'Affrètement.

Une fois l'opération finalisée, le dossier de frètement est classé au niveau du département Chartering & Other Contracts. Parfois les délais de réponse des armateurs sont trop courts pour permettre aux clients de revenir dans les délais impartis.

### 2.3.2.2 Approche de négociation des contrats d'affrètement avec les propriétaires de navires : méthodologie et principes clés

Lorsqu'il s'agit d'affréter un navire sur le marché, il existe des contrats d'affrètement standardisés (Type) appelés "chartes-parties". Préalablement, l'armateur et l'affréteur s'accordent sur le type de contrat d'affrètement à utiliser, que ce soit à temps ou au voyage. Pour le transport de gaz liquéfié, il existe des chartes-parties spécifiques, comme la "Shell LNG Time"<sup>1</sup> ou la "ASBATANK Voy"<sup>2</sup>, qui sont adaptées au type de produit transporté.

La négociation liée à l'affrètement d'un navire est particulière. Elle repose sur deux étapes distinctes.

- **La première étape :**

Tout d'abord, il est question de négocier les conditions principales appelées communément « Main terms ». Celles-ci consistent à étudier les spécifications techniques essentielles du navire ainsi que les termes principaux du contrat. Ces dernières diffèrent selon le type de contrat,

- Pour un affrètement à temps, les conditions principales concernent :
  - Délais de déclaration des sujets
  - La période d'affrètements
  - Le taux de fret
  - Le lieu de restitution
- Pour un affrètement au voyage, les conditions principales concernent :
  - Le nombre de voyage
  - Le temps de chargement
  - Le port de déchargement

---

<sup>1</sup> Voir annexe 4

<sup>2</sup> Voir annexe 5

- Le taux de fret
- Le temps à louer (Laytime allowance)
- Les surestaries (demurrage)

- **La deuxième étape :**

Consiste à négocier les clauses de la charte partie ainsi que les clauses additionnelles de HYPROC SC et éventuellement celles de l'armateur, et examiner minutieusement les documents relatifs au navire (fiche technique du navire (Questionnaires Q88), certificats, dernière rapport PSC, Sire report, assurance, Power of Attorney...) En règle d'usage cette étape n'est abordée qu'avec un seul armateur qui aura été sélectionné et retenu à l'issue de la première étape, car les armateurs exigent la mise en sujet de leur navire afin de le réserver pour HYPROC SC et le retirer du marché d'affrètement. Ce retrait ne se fait que si l'affréteur confirme la mise en sujet par écrit, sinon le navire restera sur le marché d'affrètement et peut être placé dès que des conditions plus favorables à l'armateur se présentent. Suite à cela, un avis favorable, (approbation) définitif émanant de l'affréteur pour la levée des sujets concernant l'acceptation des points principaux ainsi que les clauses additionnelles.

### **2.3.2.3 Les avantages clés de l'affrètement des navires pour répondre aux besoins de transport international**

#### **1. Flexibilité opérationnelle :**

L'affrètement de navires permet d'ajuster la capacité de transport en fonction de ses besoins spécifiques donc Hyproc SC choisit parmi une variété de types et de tailles de navires en fonction de la quantité et de la nature de cargaison à transporter selon le cahier de charge de ses clients à savoir (Naftal et Sonatrach)

#### **2. Réduction des coûts fixes :**

L'affrètement de navires permet à HYPROC SC d'éviter les investissements importants liés à l'achat et à l'entretien de sa propre flotte. Cela permet de réduire les coûts fixes associés à la possession et à la gestion de navires.

#### **3. Expertise et expérience des armateurs étrangers :**

Les armateurs étrangers avec lesquels HYPROC SC affrète des navires ont généralement une expertise et une expérience considérables dans le domaine du transport maritime. Ils possèdent une connaissance approfondie des routes commerciales, des réglementations internationales et

des meilleures pratiques en matière de transport maritime. En faisant appel à leur savoir-faire, HYPROC SC bénéficie de solutions de transport efficaces et fiables.

#### **4. Gestion simplifiée de la flotte :**

Hyproc SC a la possibilité d'externaliser la gestion de sa flotte à l'armateur étranger. Cela lui permet de se concentrer sur ses activités principales, tandis que l'armateur prend en charge les aspects liés à l'exploitation, à la maintenance et à l'assurance des navires.

#### **5. Adaptation à la demande fluctuante :**

HYPROC SC a la possibilité de s'adapter rapidement aux fluctuations de la demande en faisant augmenter ou réduire sa capacité de transport en fonction des besoins de ses clients, sans être limitée par sa propre flotte.

#### **6. Adaptabilité aux fluctuations saisonnières :**

Certains secteurs, tels que l'industrie pétrolière, gazière, connaissent des fluctuations saisonnières de la demande. En affrétant des navires, HYPROC SC ajuste sa capacité de transport en fonction de ces fluctuations, évitant ainsi d'avoir une flotte sous-utilisée pendant les périodes de faible demande.

#### **7. Réduction des risques opérationnels :**

Réduire les risques opérationnels c'est-à-dire Hyproc SC choisi des navires qui répondent aux normes de sécurité et de qualité requises, réduisant ainsi les risques de retards etc

#### **8. Possibilité d'explorer de nouveaux marchés :**

L'affrètement de navires auprès d'armateurs étrangers peut permettre à HYPROC SHIPPING COMPANY d'explorer de nouveaux marchés internationaux. En établissant des partenariats avec des armateurs ayant une présence solide dans des régions spécifiques, l'entreprise peut étendre sa portée géographique et saisir de nouvelles opportunités commerciales.

### **2.3.2.4 Gestion des obligations contractuelles dans l'affrètement maritime : Outils et méthodes pour surveiller et évaluer la conformité aux termes du contrat**

#### **1. Établissement de la position journalière des navires :**

Cette tâche permet de suivre la localisation des navires affrétés, ce qui est essentiel pour s'assurer qu'ils suivent les itinéraires convenus et respectent les délais de livraison prévus dans le contrat.

## **2. Vérification et traitement des comptes d'escale :**

Cette activité implique de vérifier les détails des escales, tels que les opérations de chargement et de déchargement, les temps de transit, les frais portuaires, etc. Elle permet de s'assurer que les armateurs étrangers respectent les conditions financières convenues et que toutes les opérations sont correctement enregistrées.

## **3. Insertion et suivi des voyages sur IMOS :**

IMOS (Integrated Maritime Operations System) est un système de gestion des opérations maritimes utilisé par HYPROC SHIPPING COMPANY. L'insertion et le suivi des voyages dans ce système permettent de collecter des données détaillées sur les performances des navires, telles que la vitesse, les temps de chargement et de déchargement, et la consommation de carburant. Ces informations sont essentielles pour évaluer si les performances des navires sont conformes aux attentes contractuelles.

## **4. Alerte du "Fleet Manager" en cas d'écart de performance :**

Lorsqu'une performance des navires s'écarte des attentes ou des critères prédéfinis ; ils font une alerte pour "Fleet Manager". Cela permet une intervention rapide pour résoudre les problèmes, prendre des mesures correctives et veiller à ce que les armateurs étrangers respectent les engagements contractuels.

## **5. Analyse des performances des navires selon quatre paramètres :**

Analyse des performances des navires en se basant sur les paramètres clés tels que la vitesse, les temps de chargement et de déchargement, ainsi que la consommation de carburant. Cette analyse permet de mesurer les performances réelles par rapport aux objectifs convenus dans le contrat et d'identifier les domaines où des améliorations peuvent être apportées.

### **2.3.2.5 Stratégie d'HYPROC SC pour l'avenir de l'affrètement de navires : Projets et initiatives en cours pour consolider sa position sur le marché**

L'Algérie, de préférence, ne se procure pas de navires en propriété. Les couleurs des flancs<sup>1</sup> des navires, notamment le noir, le gris et le blanc, revêtent une signification spécifique. Par

---

<sup>1</sup> Les flancs d'un navire désignent les parties latérales de sa coque, c'est-à-dire les surfaces extérieures qui s'étendent horizontalement le long de sa longueur. Les flancs d'un navire sont visibles depuis l'extérieur et peuvent être peints dans différentes couleurs, en fonction des préférences de l'armateur ou des réglementations maritimes.

exemple, le blanc symbolise un navire et un pays jouissant plus d'avantages dans les ports. En revanche, le gris, étant un mélange de noir et de blanc, évoque la situation de l'Algérie, qui se situe dans une position délicate, étant considérée "black" (noire). Cette connotation peut entraîner le refus de certains ports d'accueillir ce navire, ce qui réduit la demande pour l'affrètement d'Hyproc.

En Algérie, deux entreprises possèdent des flottes, à savoir Hyproc et la CNAN. Cependant, Hyproc préfère ne pas investir dans l'achat de navires par elle-même.

Une option envisageable est de s'engager dans des partenariats pour l'acquisition de navires. Dans cette perspective, l'affrètement de navires étrangers apparaît comme la meilleure solution. Cela permet à Hyproc de répondre à la demande croissante de ses clients en évitant les contraintes liées à l'achat, à l'entretien et à la gestion de sa propre flotte.

L'affrètement de navires étrangers présente plusieurs avantages pour Hyproc à surmonter les contraintes liées à la réputation de l'Algérie dans le secteur maritime. Comme mentionné précédemment, la connotation "black" associée à l'Algérie peut entraîner des refus de certains ports d'accueillir des navires algériens. En affrétant des navires étrangers, Hyproc évite ces problèmes potentiels et peut opérer plus facilement dans différents ports à travers le monde

### **2.3.3 La résolution des litiges dans le contrat d'affrètement**

#### **2.3.3.1 Sources de litiges et exemples de conflits dans l'affrètement maritime international**

**Nous aborderons trois conflits afin d'illustrer au mieux notre étude :**

- **Cas de conflit 1 :**

Hyproc Shipping Company a conclu un contrat d'affrètement avec l'armateur "Navigator". Cependant, un différend est survenu entre Hyproc Shipping Company et l'armateur anglais Navigator concernant le navire loué. Lors d'une escale au port d'Arzew, le navire a été contaminé par une substance présente dans l'eau de mer. L'armateur a immédiatement constaté cette situation et a exprimé son mécontentement en signant une Lettre de Protestation (LOP)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Lettre LOP : Un document officiel utilisé dans l'industrie maritime pour enregistrer une protestation ou une réclamation concernant un événement ou une situation survenant pendant un voyage maritime. Cette lettre est

rédigée par le commandant du navire. Dans cette lettre, l'armateur a exigé que le navire soit remis dans son état initial avant de quitter le port en question.

Hyproc a demandé au commandant de suivre un programme commercial afin d'éviter toute pénurie de stock pour son client et de respecter les délais fixés dans leur contrat avec Sonatrach. Ils ont souligné l'importance d'effectuer le voyage dans les délais convenus.

L'armateur « NAVIGATOR » a présenté une justification logique en soulignant que les réglementations internationales exigent que le navire ne soit pas souillé. Selon ces réglementations, lorsqu'un navire fait escale dans un port et que des salissures sont constatées, une analyse est effectuée pour déterminer la source de ces problèmes. Si les salissures sont imputables à ce navire de l'armateur Navigator, celui-ci est tenu de payer une pénalité.

i. **Le problème :** Non-respect d'une clause du contrat par Hyproc.

ii. **Le Règlement du litige :**

Conformément aux termes du contrat d'affrètement, il incombait à Hyproc d'organiser et de réaliser les opérations de nettoyage nécessaires pour permettre au navire de naviguer en toute sécurité entre les différents ports.

Pour résoudre cette situation, Hyproc a collaboré avec les utilisateurs finaux (Sonatrach) pour programmer une opération de nettoyage réalisée par une société spécialisée dans ce domaine. Cette opération de nettoyage a été menée avec succès, satisfaisant ainsi les armateurs et le commandant du navire. Au lieu de poursuivre le différend devant un tribunal arbitral, les parties ont convenu de régler la question à l'amiable.

iii. **La Procédure de règlement à l'amiable :**

Cette approche de résolution amiable permet de préserver les relations entre les parties concernées et d'éviter des complications supplémentaires, tout en garantissant que le navire puisse reprendre ses opérations commerciales conformément aux plannings établis. La procédure de règlement amiable comprend les étapes suivantes :

1. **Examen des termes du contrat d'affrètement :** Le premier pas consiste à examiner les termes du contrat d'affrètement signé entre les parties concernées. Cela comprend

---

généralement rédigée par le capitaine du navire ou un représentant autorisé et peut être adressée à l'agent maritime, au consignataire, à l'autorité portuaire ou à toute autre partie concernée.

l'identification des obligations et responsabilités de chaque partie, ainsi que les clauses régissant les différends et leur résolution.

**2. Analyse de la LOP :** L'examen de la lettre de protestation signée par le commandant du navire est nécessaire. Cette lettre décrit les dommages subis par le navire et l'obligation de le remettre en état avant son départ.

**3. Vérification des preuves de contamination :**

Il convient de vérifier les preuves de contamination présentées par l'armateur afin de déterminer si la revendication est justifiée.

**4. Planification du nettoyage :**

La planification du nettoyage doit être réalisée conformément aux termes de la charte partie. Dans ce cas, l'affréteur doit engager une entreprise de nettoyage spécialisée pour effectuer le nettoyage du navire. Les utilisateurs finaux (Sonatrach) peuvent également être impliqués dans le processus de nettoyage.

**5. Réalisation du nettoyage :**

Le nettoyage doit être effectué conformément aux termes de la charte partie et en utilisant l'entreprise de nettoyage spécialisée engagée pour la tâche.

**6. Vérification du succès du nettoyage :**

Après le nettoyage, il est important de vérifier que le navire a été remis dans son état initial. L'armateur doit confirmer que le nettoyage a été effectué avec succès et que le navire est en bon état avant de quitter le port.

**7. Satisfaction de toutes les parties :**

Il convient de s'assurer que l'armateur est satisfait des résultats du nettoyage et que toutes les parties impliquées sont satisfaites de la résolution du litige.

**8. Documentation du processus :**

Il est important de documenter toutes les étapes de la procédure, y compris le nettoyage et la confirmation de la satisfaction des parties. Ces documents peuvent être utilisés comme preuve en cas de différend ultérieur.

## 9. Clôture du dossier :

Une fois que toutes les parties sont satisfaites de la résolution du litige, le dossier se clôture. Les parties peuvent alors reprendre leurs activités commerciales comme prévu.

### • Cas de litige 02 :

Hyproc SC a conclu un contrat d'affrètement avec une compagnie armatrice pour le transport d'une cargaison de gaz naturel liquéfié (GNL) au nom de Sonatrach. Le navire affrété a connu une panne de moteur pendant le voyage, entraînant un retard significatif dans la livraison de la cargaison. L'armateur a rapidement signalé cette panne à Hyproc SC, en indiquant la nécessité d'une réparation avant que le navire puisse reprendre sa route.

Face à cette situation, Hyproc a insisté pour que le navire continue son voyage en utilisant un moteur de secours, afin de minimiser le retard dans la livraison de la cargaison. Cependant, cette décision a engendré des coûts supplémentaires pour l'armateur, notamment en termes de consommation accrue de carburant et de fréquentes réparations nécessaires au moteur de secours.

Une fois arrivé à destination et la cargaison livrée, l'armateur a soumis une demande de remboursement des coûts supplémentaires engagés en raison de la panne du moteur.

#### i. Le problème :

Hyproc a rejeté cette demande en arguant que l'armateur avait accepté de poursuivre le voyage avec le moteur de secours, et donc implicitement accepté les coûts supplémentaires qui en découlaient.

#### ii. Le règlement du litige :

Les deux parties, Hyproc SC et l'armateur, étaient liées par un contrat de charte-partie comportant une clause permettant le recours à l'arbitrage et à la médiation en cas de litiges<sup>1</sup>. Cependant, lors des discussions relatives à la panne du moteur et aux coûts supplémentaires encourus, les deux parties ont réalisé que l'arbitrage pourrait être coûteux et prolonger davantage le règlement du litige.

---

<sup>1</sup> Voir annexe 6

Conscientes de cette situation, Hyproc et l'armateur ont exprimé leur volonté de parvenir à un accord amiable pour régler le litige. Ils ont convenu de tenir une réunion afin d'examiner les coûts supplémentaires liés à la panne du moteur et de trouver une solution équitable.

Au cours de cette réunion, les représentants des deux parties ont minutieusement examiné les coûts supplémentaires encourus par l'armateur en raison de l'utilisation du moteur de secours, prenant en compte les réparations fréquentes et la consommation accrue de carburant. Après des négociations constructives, un accord mutuel a été conclu pour régler le litige.

Dans le cadre de cet accord amiable, les parties ont convenu d'un montant compensatoire qui prenait en compte les coûts supplémentaires supportés par l'armateur. Elles ont également réaffirmé leur engagement à maintenir une relation de travail solide et à respecter les termes du contrat à l'avenir.

Le choix de régler le litige à l'amiable plutôt que de recourir à l'arbitrage a permis aux deux parties d'éviter des frais supplémentaires et de résoudre le litige de manière plus rapide et efficace. De plus, cela a renforcé la confiance et la collaboration entre Hyproc et l'armateur, facilitant ainsi la poursuite de leur partenariat commercial.

- **Le Litige avec un tiers 3 :**

Hyproc Shipping Company, a conclu un contrat d'affrètement avec une compagnie armatrice pour acheminer une cargaison de GNL au nom de Sonatrach. Le navire affrété par Hyproc a entrepris son voyage, mais lors de sa tentative d'entrée dans le port de Marmara en Turquie, il a été confronté à des conditions météorologiques défavorables et à des vents violents. La sécurité du navire était compromise, et le port a pris les mesures nécessaires pour éviter tout danger imminent en envoyant un remorqueur pour l'assister.

Cependant, malgré l'aide initiale du remorqueur, les conditions se sont aggravées, obligeant le port à dépêcher deux autres remorqueurs, qualifiés de bateaux de sauvetage, pour porter assistance au navire affrété par Hyproc. Ces actions de sauvetage ont engendré des frais supplémentaires pour Hyproc, tels que déterminés par les autorités portuaires turques, et qui n'étaient pas explicitement mentionnés dans le contrat initial.

La réglementation turque stipule que les coûts des services fournis par le port doivent être assumés par le propriétaire du navire. En vertu de cette réglementation, Hyproc a été contraint de supporter les frais imposés par le port turc, faute de recours, de médiation ou d'arbitrage disponibles pour contester ces charges.

**i. Le règlement du litige :**

Hyproc Shipping Company a envisagé initialement de soumettre le différend à un tribunal arbitral. Cependant, compte tenu des coûts supplémentaires associés à cette procédure et de la connaissance de la réglementation turque applicable, Hyproc a pris conscience que le règlement du litige serait en faveur du port turc. Étant donné que les services de sauvetage ont été fournis et que les frais étaient conformes à la réglementation locale, Hyproc a pris la décision pragmatique de payer les frais réclamés.

Cette décision de Hyproc de ne pas poursuivre le différend devant un tribunal arbitral était basée sur une évaluation réaliste des coûts et des perspectives de succès. En connaissant la réglementation turque et les circonstances spécifiques du litige, Hyproc a reconnu qu'il serait contraint de payer les frais en vertu de la réglementation locale, car les services de sauvetage avaient été rendus et étaient jugés nécessaires pour assurer la sécurité du navire.

En prenant en compte les coûts supplémentaires du tribunal arbitral et la certitude du résultat en vertu de la réglementation turque, Hyproc a décidé de ne pas poursuivre le litige, évitant ainsi des dépenses inutiles et des délais prolongés.

**ii. Les causes de ce litige complexe comprennent les éléments suivants :**

- 1. Réglementation locale :** Conformément à la réglementation turque en vigueur dans le port de Marmara, les propriétaires de navires sont tenus de prendre en charge les frais des services portuaires fournis, y compris l'assistance de remorqueurs et de bateaux de sauvetage, lorsque cela est jugé nécessaire pour la sécurité des navires.
- 2. Contrat initial :** Le contrat d'affrètement conclu entre Hyproc et la compagnie armatrice ne spécifiait pas de manière explicite les responsabilités et les frais supplémentaires liés à l'assistance de remorqueurs ou de bateaux de sauvetage en cas de difficultés opérationnelles. Par conséquent, un vide contractuel s'est créé, permettant au port turc d'imposer ses propres frais en vertu de la réglementation locale.
- 3. Éléments imprévus :** Les conditions météorologiques extrêmes et les vents violents ont créé une situation d'urgence nécessitant une intervention immédiate du port pour prévenir un éventuel échouement ou tout autre incident majeur. Ces éléments imprévus ont conduit à l'envoi de plusieurs remorqueurs, ce qui a entraîné des coûts supplémentaires pour Hyproc.

- 4. Capacité de négociation limitée :** Hyproc, en tant qu'affréteur, a été confronté à un déséquilibre des rapports de force avec le port turc et les autorités locales. Dans ce contexte, les options de recours à l'arbitrage ou à la médiation étaient limitées, ce qui a contraint Hyproc à accepter les frais exigés par le port sans possibilité de négociation.

### 2.3.3.2 Mécanismes de prévention des litiges lors de la négociation contractuelle

La clause de règlement des différends dans le contrat d'affrètement maritime de HYPROC SHIPPING COMPANY stipule les procédures à suivre en cas de litige entre HYPROC et un armateur étranger.<sup>1</sup>

#### **i. Droit applicable et arbitrage :**

La clause précise que le contrat est régi et interprété selon le droit anglais. En cas de litige découlant du contrat, les parties doivent se soumettre à l'arbitrage à Londres conformément à la loi sur l'arbitrage de 1996, ou toute modification ultérieure de celle-ci. Cela signifie que les différends seront résolus par un processus d'arbitrage plutôt que par une procédure judiciaire classique.

#### **ii. Conditions d'arbitrage :**

L'arbitrage sera mené conformément aux conditions de la London Maritime Arbitrators Association (LMAA) en vigueur au moment où la procédure d'arbitrage est engagée. La clause stipule également que la référence sera à trois arbitres. Chaque partie a la possibilité de nommer son propre arbitre, et si l'autre partie ne nomme pas son arbitre dans les quatorze jours spécifiés, la partie soumettant le différend à l'arbitrage peut désigner son arbitre en tant qu'arbitre unique.

#### **iii. Règlement des petits litiges :**

Si la demande ou la demande reconventionnelle ne dépasse pas une certaine somme (100 000 USD ou une autre somme convenue par les parties), l'arbitrage sera mené conformément à la procédure de règlement des petits litiges de la LMAA. Cette procédure simplifiée peut être utilisée lorsque les montants en jeu sont inférieurs à un seuil prédéfini.

#### **iv. Médiation :**

---

<sup>1</sup> Voir annexe 6 et 7

Bien que l'arbitrage soit la procédure principale de règlement des différends, les parties ont la possibilité de soumettre le différend à la médiation à tout moment. Si l'arbitrage est déjà engagé, l'une des parties peut envoyer un avis écrit à l'autre partie demandant la médiation. Si l'autre partie accepte la médiation, les parties doivent alors convenir d'un médiateur dans les quatorze jours suivant la confirmation. Si la médiation est refusée, ce refus peut être pris en compte par le tribunal lors de la répartition des frais d'arbitrage.

**v. Coexistence de l'arbitrage et de la médiation :**

La médiation n'affecte pas le droit des parties de demander des réparations ou de prendre des mesures pour protéger leurs intérêts. Les parties peuvent également informer le tribunal de leur acceptation de la médiation, et l'arbitrage se poursuivra en parallèle. Le tribunal peut tenir compte du calendrier de la médiation lors de la fixation des étapes de l'arbitrage.

**vi. Frais et confidentialité de la médiation:**

Chaque partie supporte ses propres frais de médiation, et les frais et dépenses du médiateur sont partagés à parts égales entre les parties. Le processus de médiation est confidentiel, et les informations ou documents divulgués pendant la médiation ne seront pas révélés au tribunal, sauf si la loi ou la procédure d'arbitrage l'exige.

Il est important de noter que le processus de médiation n'interrompt pas les délais fixés pour l'arbitrage, ce qui signifie que les parties doivent toujours respecter les échéances prévues.

En résumé, la clause de règlement des différends prévoit un processus d'arbitrage à Londres conformément au droit anglais, avec la possibilité de recourir à la médiation. Elle établit également des règles spécifiques pour les petits litiges et fixe des directives

**2.3.3.3 Les avantages de la résolution amiable des litiges malgré l'inclusion d'une clause compromissoire dans la charte partie**

L'inclusion d'une clause compromissoire dans les clauses de la charte partie d'Hyproc Shipping Company s'inscrit dans une démarche de gestion des risques, de prévention et d'anticipation des conflits et de résolution efficace. En effet, l'arbitrage, souvent perçu comme coûteux, s'est révélé être un moyen de règlement efficace, ce qui justifie son adoption. Parmi les raisons qui orientent plus facilement vers l'arbitrage, on retrouve sa confidentialité, son efficacité, etc. De plus, il est important de souligner que l'arbitrage n'est généralement pas le premier choix des parties impliquées dans un litige. Leur premier choix est souvent la justice étatique, mais l'arbitrage est considéré comme une option préférable à cette dernière. Cependant, le choix de

régler les litiges à l'amiable plutôt que par le biais de ces mécanismes est motivé par plusieurs facteurs

### **1. Préservation des relations commerciales :**

En optant pour un règlement amiable, Hyproc Shipping Company cherche à maintenir de bonnes relations avec ses armateurs. Une relation commerciale positive et de confiance est essentielle pour favoriser une collaboration à long terme et de futurs contrats d'affrètement.

### **2. Économie de temps et de ressources :**

Les litiges peuvent être longs, coûteux et entraîner des retards importants. En choisissant le règlement amiable, Hyproc Shipping Company économise du temps et des ressources en évitant des procédures judiciaires longues et complexes, ainsi que les frais juridiques associés.

### **3. Flexibilité et contrôle :**

Le règlement amiable offre une plus grande flexibilité et permet aux parties de trouver des solutions adaptées à leurs besoins spécifiques. En travaillant ensemble de manière collaborative, elles ont la possibilité de négocier des arrangements qui peuvent être mutuellement avantageux et répondre aux préoccupations de chacune.

### **4. Confidentialité :**

Les procédures de règlement amiable peuvent être confidentielles, permettant aux parties de protéger leur réputation et de préserver la confidentialité des informations commerciales sensibles.

### **5. Rapidité de résolution :**

Les processus de règlement amiable sont souvent plus rapides que les procédures judiciaires, ce qui permet aux parties de résoudre rapidement leurs différends et de reprendre leurs activités normales sans perturbations majeures.

En résumé, le choix du règlement amiable des conflits permet à Hyproc Shipping Company de maintenir de bonnes relations avec ses armateurs, d'économiser du temps et des ressources, d'avoir plus de flexibilité et de contrôle, de préserver la confidentialité et de résoudre rapidement les différends. Cela contribue à une gestion efficace des litiges et à la préservation de l'image de l'entreprise.

#### **2.3.3.4 Évaluation des critères de gravité d'un litige et choix de l'approche optimale de résolution en Hyproc SC**

##### **1. Importance du litige**

Nous évaluons l'importance du litige en fonction de son impact potentiel sur nos activités, nos relations avec l'armateur et la satisfaction de nos clients. Les litiges ayant des conséquences significatives peuvent nécessiter une approche plus formelle ou une résolution plus rapide.

##### **2. Clarté des faits**

Nous examinons la clarté des faits entourant le litige. Plus les faits sont clairs et documentés, plus il est facile de déterminer les responsabilités et de trouver une solution.

##### **3. Ressources nécessaires**

Nous évaluons les ressources nécessaires pour résoudre le litige, y compris le temps, les coûts financiers, le personnel et les compétences spécialisées. Cela nous aide à décider de l'approche la plus appropriée en fonction de nos capacités et de nos priorités.

##### **4. Préférences des parties impliquées**

Nous prenons en compte les préférences des parties impliquées dans le litige, y compris l'armateur étranger et les autres parties concernées. Si une méthode de résolution spécifique est préférée par toutes les parties, nous cherchons à trouver un terrain d'entente.

##### **5. Précédents juridiques et contrats**

Nous examinons les précédents juridiques pertinents et les clauses contractuelles pour déterminer les droits et les obligations des parties. Cela peut nous aider à choisir une approche de résolution qui est conforme aux dispositions contractuelles et aux normes juridiques.

### **3 Section 3: Synthèse et recommandations**

Dans cette présente section s'achève le travail de tout un trimestre. Après avoir procédé à la recherche de l'information puis à son analyse, nous allons ici synthétiser en premier lieu les résultats obtenus puis vérifier leur concordance avec les hypothèses préalablement établies, pour enfin conclure en apportant quelques recommandations

### 3.1 Synthèse

L'étude que nous avons menée durant notre stage de fin de cycle a porté sur la gestion des litiges liés à l'affrètement maritime internationale

Afin de la mener à bien, nous avons choisi de traiter le cas de la compagnie algérienne de transport maritime des hydrocarbures HYPROC SC.

Notre thème d'étude suppose de nombreux questionnements qui tournent autour d'une question centrale qui est la suivante : Quelles sont les meilleures pratiques de gestion des obligations contractuelles dans le domaine de l'affrètement maritime international afin de réduire les risques de litiges et de résoudre efficacement les conflits qui peuvent survenir ?

Nous avons commencé par émettre trois hypothèses relatives à notre problématique, et qui sont les suivantes :

- Une gestion rigoureuse des obligations contractuelles dès la phase de négociation, incluant une clarté et une précision des termes et conditions, peut contribuer à minimiser les risques de malentendus et de désaccords futurs, réduisant ainsi la probabilité de litiges.
- La mise en place de mécanismes de suivi et de contrôle tout au long de l'exécution du contrat, tels que des systèmes de gestion de la qualité et des indicateurs de performance clés, peut permettre une détection précoce des écarts par rapport aux obligations contractuelles et favoriser une résolution rapide des problèmes, limitant ainsi les risques de litiges.
- Le recours à l'arbitrage et à la médiation dans la résolution des litiges de l'affrètement maritime international peut être avantageux en termes d'efficacité, de confidentialité par rapport aux procédures judiciaires classiques

Puis pour tenter de cerner notre thème, de répondre à notre problématique et de confirmer ou infirmer nos hypothèses, nous avons élaboré un guide d'entretien comprenant toute une série de questions auxquelles nous avons tenté d'apporter des réponses claires et précises à travers les entretiens menés avec une partie du personnel de la compagnie.

Le guide se divise en trois grands axes et chacun d'eux correspond à une thématique, à savoir: la présentation des intervenants, Processus et stratégies d'affrètement des navires au sein de Hyproc SC et enfin la résolution des litiges dans le cadre d'affrètement maritime.

Lors de nos entretiens, ce guide nous a servi de support nous permettant de suivre une méthodologie bien définie et d'orienter les personnes interrogées. Dans ce qui suit, nous allons synthétiser de manière consécutive les résultats obtenus pour chaque axe du guide. Sachant que le premier axe est consacré à la présentation de nos interlocuteurs, nous commençons directement par le second.

### **3.1.1 Axe 2**

Les résultats obtenus ont permis de comprendre le processus d'affrètement des navires, qui se décompose en plusieurs étapes prédéfinies. Une fois tous les points réglés, l'affrètement est confirmé. En ce qui concerne le processus de négociation des contrats d'affrètement, il implique l'utilisation de chartes-parties standardisées adaptées au type de transport, ainsi que des discussions sur les conditions principales, suivies de la négociation des clauses et des documents liés au navire.

Par ailleurs, l'investissement dans l'affrètement des navires offre plusieurs avantages et motivations pour la compagnie HYPROC SC. Cela permet une flexibilité opérationnelle pour ajuster la capacité de transport en fonction des besoins spécifiques, tout en réduisant les coûts fixes associés à l'acquisition et à l'entretien d'une flotte propre. L'accès à une flotte mondiale offre des avantages logistiques et permet d'explorer de nouveaux marchés internationaux. De plus, l'expertise des armateurs étrangers garantit des solutions de transport efficaces et fiables. La gestion des obligations contractuelles est également simplifiée grâce à un suivi détaillé des performances des navires et à l'analyse de différents paramètres permettant d'évaluer la conformité contractuelle et d'identifier les domaines d'amélioration.

En ce qui concerne l'avenir, la compagnie HYPROC prévoit de privilégier l'utilisation de navires étrangers plutôt que d'acquérir une flotte propre, afin de surmonter les contraintes liées à la réputation de l'Algérie dans le secteur maritime. Elle envisage d'explorer des possibilités de partenariats pour renforcer sa position sur le marché sans les contraintes liées à l'acquisition et à la gestion d'une flotte propre. L'utilisation de l'affrètement de navires étrangers continuera d'être considérée comme une solution stratégique pour répondre à la demande croissante des clients et maintenir une présence internationale.

Hyproc S.C. gère efficacement l'affrètement des navires grâce à une procédure spécifique et conforme aux règles de passation des marchés. En utilisant des chartes-parties standardisées adaptées, l'entreprise négocie les contrats d'affrètement et bénéficie de la flexibilité opérationnelle, de l'accès à une flotte mondiale et de partenariats stratégiques. En

utilisant des outils de gestion et d'analyse, Hyproc assure le respect des obligations contractuelles et envisage l'avenir en privilégiant l'affrètement de navires étrangers pour répondre à la demande croissante de ses clients et maintenir sa présence internationale.

### **3.1.2 Axe 3**

Les résultats obtenus dans cette partie du guide nous ont permis de mettre l'accent sur la gestion des litiges dans le cadre de l'affrètement maritime au sein de Hyproc sc

Hyproc SC a réussi à résoudre avec succès plusieurs litiges grâce à une approche proactive et collaborative, évitant ainsi les recours aux tribunaux arbitraux.

Hyproc prévient les litiges potentiels en incluant des clauses de règlement des différends dans les contrats, tels que l'arbitrage à Londres conformément à la loi sur l'arbitrage de 1996. Ils privilégient également la médiation comme alternative au processus d'arbitrage, contribuant ainsi à une gestion efficace des litiges et à la préservation des relations commerciales. En choisissant de résoudre les litiges à l'amiable, Hyproc économise du temps et des ressources, tout en préservant la confidentialité des informations et en garantissant des résolutions rapides.

Lors de l'évaluation de la gravité d'un litige, Hyproc prend en compte l'impact potentiel sur ses activités, les relations avec l'armateur et la satisfaction des clients. Ils examinent également les précédents juridiques et les contrats pour déterminer la meilleure approche de résolution. Cette approche intelligente de gestion des conflits permet à Hyproc de préserver ses intérêts financiers et de maintenir de solides relations commerciales avec ses partenaires.

Dans l'ensemble, la gestion proactive des litiges par Hyproc lui a permis de maintenir de bonnes relations commerciales et de renforcer sa position de leader dans le secteur de l'affrètement maritime en Algérie, tout en développant sa présence internationale

## **3.2 Synthèse générale**

Hyproc Shipping Company, en tant que détentrice d'une situation de monopole et principal exportateur des hydrocarbures, joue un rôle essentiel dans l'économie algérienne. Consciente de l'importance de la gestion des obligations contractuelles dans son secteur, l'entreprise a adopté une approche réfléchie dans la négociation et la résolution des litiges de ses contrats d'affrètement à l'international.

En tenant compte de tous les facteurs en jeu, Hyproc a démontré une compréhension approfondie des réglementations locales et internationales, des contrats et des circonstances spécifiques. Cette connaissance approfondie lui permet de prendre des décisions éclairées et de

préserver ses intérêts commerciaux tout en évitant les litiges coûteux et potentiellement préjudiciables.

La gestion des obligations contractuelles à Hyproc Shipping Company repose sur l'inclusion d'une clause compromissoire dans les contrats de charte partie. Cette démarche stratégique vise à gérer les risques, à prévenir les conflits et à anticiper leur résolution de manière efficace. En optant pour l'arbitrage comme moyen de règlement, Hyproc reconnaît son efficacité malgré la perception courante selon laquelle il peut être coûteux.

L'inclusion d'une clause compromissoire offre plusieurs avantages, tels que la confidentialité et l'efficacité du processus d'arbitrage. Cependant, Hyproc ne se limite pas à l'adoption systématique de l'arbitrage. Dans chaque situation litigieuse, l'entreprise procède à une évaluation minutieuse des coûts et des avantages potentiels des différentes options de résolution. Elle considère les implications financières ainsi que la probabilité de succès pour prendre la décision la plus appropriée.

Plutôt que de privilégier des procédures d'arbitrage potentiellement coûteuses et prolongées, Hyproc adopte une approche pragmatique axée sur la négociation amiable. Cette approche témoigne de la volonté de l'entreprise de coopérer et de rechercher des solutions équitables avec ses partenaires commerciaux. Cela favorise la préservation de relations de travail solides et assure une continuation harmonieuse des partenariats commerciaux à long terme.

En conclusion, la gestion des obligations contractuelles à Hyproc Shipping Company est guidée par une approche réfléchie et pragmatique, visant à prévenir les litiges, à anticiper les conflits et à préserver les intérêts commerciaux. L'inclusion de clauses compromissoires et la préférence pour la négociation amiable démontrent l'engagement de l'entreprise envers des solutions efficaces, équitables et durables dans son secteur d'activité.

### **3.3 Recommandation**

À la lumière de notre analyse approfondie de la gestion des obligations contractuelles à Hyproc Shipping Company et de la résolution des litiges, nous formulons les recommandations suivantes pour renforcer les pratiques de l'entreprise et favoriser des résultats plus efficaces et durables. Ces recommandations sont basées sur une compréhension approfondie des défis

spécifiques rencontrés par l'entreprise et visent à prévenir les litiges coûteux, à anticiper les conflits et à préserver les intérêts commerciaux.

1. Encourager la médiation : Outre l'arbitrage, Hyproc pourrait envisager d'encourager davantage la médiation comme méthode de résolution des litiges. La médiation peut offrir un moyen plus rapide et moins formel pour parvenir à un règlement amiable, préservant ainsi les relations de travail et réduisant les coûts associés aux procédures d'arbitrage.
2. Établir des partenariats avec des experts juridiques : Il peut être avantageux pour Hyproc de développer des partenariats avec des experts juridiques spécialisés dans la gestion des obligations contractuelles et des litiges internationaux. Ces experts pourraient fournir des conseils juridiques précieux et aider l'entreprise à naviguer de manière plus efficace dans le processus de résolution des litiges.
3. Analyse préliminaire approfondie : Avant de conclure un contrat, il est recommandé à Hyproc de mener une analyse préliminaire approfondie de toutes les implications légales, financières et opérationnelles. Cela permettra d'identifier les risques potentiels et de prendre les mesures nécessaires pour les atténuer.

# **CONCLUSION GÉNÉRALE**

## Conclusion générale

En étudiant attentivement les principaux éléments qui influencent la gestion efficace des différends dans le domaine de l'affrètement maritime international, nous avons pu mettre en évidence les meilleures méthodes et les stratégies qui réduisent les risques de litiges et favorisent une résolution rapide et équitable lors de conflits.

Notre étude a démontré que la prévention des litiges commence dès la phase de négociation du contrat. Des termes et conditions clairs, des clauses de résolution des litiges bien définies et une compréhension mutuelle des obligations contractuelles sont des éléments essentiels pour établir des relations commerciales solides et éviter les désaccords futurs. La vigilance continue tout au long de l'exécution du contrat, en surveillant les performances et en détectant les écarts dès leur apparition, joue également un rôle crucial dans la gestion des litiges.

Dans le but de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de notre étude, nous allons baser sur l'approche théorique et pratique de notre thème.

A travers les résultats de guide d'entretien et les différents indicateurs, on a pu répondre à notre problématique et vérifier nos hypothèses

- En effet, la première hypothèse (Une gestion rigoureuse des obligations contractuelles dès la phase de négociation, incluant une clarté et une précision des termes et conditions, peut contribuer à minimiser les risques de malentendus et de désaccords futurs, réduisant ainsi la probabilité de litiges) est confirmée car nous avons constaté que HYPROC SC accorde une attention particulière à l'élaboration de contrats bien définis, où les droits et les responsabilités de chaque partie sont clairement stipulés. Cette approche permet d'établir une base solide pour la relation contractuelle, réduisant ainsi les risques d'interprétation divergente et de conflits ultérieurs. De plus, la transparence dans la communication et la gestion des attentes tout au long de l'exécution du contrat contribuent également à prévenir les litiges.
- La deuxième hypothèse (La mise en place de mécanismes de suivi et de contrôle tout au long de l'exécution du contrat, peut permettre une détection précoce des écarts par rapport aux obligations contractuelles et favoriser une résolution rapide des problèmes, limitant ainsi les risques de litiges) est également confirmée.
- La troisième et la dernière hypothèse (Le recours à l'arbitrage et à la médiation dans la résolution des litiges de l'affrètement maritime international peut être avantageux en termes d'efficacité, de confidentialité par rapport aux procédures judiciaires classiques)

bien que confirmée d'un point de vue théorique, ne l'est pas pour le cas de la compagnie HYPROC SC. Elle est donc infirmée, car L'utilisation préférentielle de négociations amiables plutôt que de l'arbitrage et de la médiation dans la résolution des litiges de l'affrètement maritime international s'est avérée efficace pour HYPROC SC. En privilégiant le dialogue et la résolution collaborative, la compagnie a réussi à résoudre de manière proactive plusieurs litiges, préservant ainsi ses relations commerciales et économisant des ressources précieuses.

En conclusion, notre recherche a permis d'approfondir notre compréhension de la gestion des litiges liés à l'affrètement maritime international. Elle a mis en évidence l'importance de la prévention des litiges dès la phase de négociation, de la surveillance des performances tout au long de l'exécution du contrat, et de la préférence pour les négociations amiables dans la résolution des conflits. Ces connaissances peuvent être précieuses pour les entreprises du secteur afin de minimiser les risques juridiques, de maintenir des relations commerciales solides et de promouvoir une croissance durable.

L'élaboration de ce travail de recherche nous a permis tout d'abord d'approfondir et d'appliquer sur le terrain nos connaissances acquises durant nos années d'études à EHEC Alger, aussi de découvrir le monde du transport maritime qui est aussi vaste que passionnant mais surtout de préparer notre intégration à la vie professionnelle.

Il est essentiel de souligner que notre recherche a ses limites. La portée de notre étude était limitée aux pratiques de gestion des litiges de HYPROC SC dans le contexte de l'affrètement maritime international. Les résultats et les conclusions tirées peuvent donc ne pas être généralisables à d'autres secteurs ou à d'autres entreprises. De plus, notre analyse s'est basée sur les informations disponibles publiquement et sur les données fournies par HYPROC SC, ce qui peut introduire un certain biais dans notre étude.

Pour poursuivre les recherches dans ce domaine, il serait intéressant d'élargir l'échantillon en incluant d'autres compagnies d'affrètement maritime et d'examiner plus en détail les différences entre les mécanismes de résolution des litiges. Une analyse approfondie des coûts, des délais et de la satisfaction des parties impliquées dans les différents modes de résolution des conflits pourrait également être réalisée.

## Bibliographie

### 1. Ouvrage :

- ARGOD-DUTARD, FRANÇOISE : QUELLES PERSPECTIVES POUR LA LANGUE FRANÇAISE ?, Le développement international des entreprises : quelle langue pour quels échanges ?, Presses universitaires de Rennes, Rennes,2004
- BAUCHET, P : « *Le transport maritime dans le commerce international* », édition Economica, Paris, 1991
- BELOTTI, (J): « *transport international de marchandises* », édition Vuibert, 4ème édition, Paris, 2012
- CASSAGNOU, B. Les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995) ;Volume II. Institut de la gestion publique et du développement économique ; 2002
- CHEVALIER(D) et DUPHIL (F) : « *Transporter à l'étranger* ». Editions Foucher ;2009
- DEHAUTBOUT(D) et autres : « *Transporter à l'internationale* », édition Foucher,6e Edition ; Paris ;2020
- DOMINIQUE (D) et autres: « *Transporter* », édition Foucher, paris ,5e édition ,2017
- DUBOIN (Jacques) et autres : « *Pratique du commerce international* », exporter, édition Foucher, 26ème édition, Paris, 2017
- DUMAS ROMAIN, fiche de mode alternatifs de règlement des différends, Ellipses,2023. Fiche1
- GARBY(T), « *la gestion des conflits* », Economica, 2004, (page 69)
- MARTIN, (H) et LEGRAND, (G) : « *techniques du commerce international* », édition Gualino, 2e édition, Paris, collection LES ZOOM'S,2002
- MIANI.P et VENTURELLI.N: « *Transport logistique* », Le Génie Editeur, Ed2,2017
- SANDI, (C): « *l'essentiel du droit des transports* », édition Gualino, Paris, collection LES CARRES, 2012

- VENTURELLI, (N) ET MIANI,(P) : « *Transport logistique* ». 8ème édition, le génie des glaciers,2010. P 89.

## **2. Articles**

- DUTOIT, KNOPFER, LALIVE, MERCIER , Répertoire du droit international privé suisse, , « l'arbitrage commercial international »,.
- Tighilt (F) et autres, « La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret » Publié le : 18/07/2021, p244

## **3. Rapport**

- Convention de Genève du 21 avril 1961
- Loi-type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international, 21 juin 1985

## **4. Travaux universitaires**

- DOMANTI(N)et BOUAROUA(S) : l'arbitrage dans le transport maritime, Mémoire en master en droit économique et du commerce internationale, faculté des sciences juridiques économique et social de Tanger
- HICHEUR, (Y): la création d'opportunités de positionnement à l'international d'une compagnie maritime à travers l'acquisition de nouveaux navire, mémoire de master en sciences commerciales (option; Affaires Internationales), Ecole des Hautes Etudes Commerciales d'Alger ,2017
- BENYOUNES(F) : Les modes alternatifs de règlements des conflits dans les contrats du commerce international, mémoire de licence en sciences commerciale (option commerce international), Ecole des hautes études commerciales d'Alger ,2010

## **5. Texte réglementaire**

- Ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime algérien.

## 6. Webographie

- <https://www.pour-vous-magazine.com/connaissiez-vous-lhistoire-du-transport-maritime/>
- Organisation Mondiale du Commerce (OMC)  
[https://www.wto.org/french/tratop\\_f/serv\\_f/transport\\_f/transport\\_maritime\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm),
- [https://www.wto.org/french/tratop\\_f/serv\\_f/transport\\_f/transport\\_maritime\\_f.htm](https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm)
- [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_fr.pdf)
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Tonnage>
- <https://fr.statista.com/infographie/5728/les-plus-grands-armateurs-du-monde>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf>
- <http://www.imo.org/fr/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- <https://comitemaritime.org/about-us/>
- [file:///C:/Users/A/Downloads/538494d2c8dca%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/A/Downloads/538494d2c8dca%20(3).pdf)
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Liner-terms.htm>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Paiement-international.htm>
- <https://fr.scribd.com/doc/24726121/Commerce-Maritime-Et-Contentieux>
- [https://biblio.ohada.org/pmb/opac\\_css/doc\\_num.php?explnum\\_id=475 /consulté](https://biblio.ohada.org/pmb/opac_css/doc_num.php?explnum_id=475 /consulté)
- <https://www.vesselfinder.com/BERGEARZEW-IMO-9256597-MMSI-311745000>
- <https://www.najda-maghreb/presentation.php?r=1>
- <https://www.hyproc.dz>

# **ANNEXES**

## **Annexe N°1: Le guide d'entretien**

Je m'appelle Nour Mentfakh et je suis une étudiante en sciences commerciales et de gestion. Dans le cadre de mon projet de fin d'études, je travaille sur mon mémoire en vue d'obtenir mon diplôme de Master 2 à l'École des hautes études commerciales. Mon mémoire porte sur la gestion des litiges dans le domaine de l'affrètement maritime international.

Mon objectif est d'analyser le processus de négociation des chartes-parties, ainsi que les mesures mises en place pour prévenir les conflits dans les contrats d'affrètement. En cas de survenue d'un conflit, mon étude vise également à identifier les meilleures pratiques pour résoudre efficacement ces situations difficiles.

J'aurais besoin de vous poser quelques questions afin d'établir un constat et tirer certaines conclusions.

### **Axe 01 : Présentation des membres du personnel interrogé**

1. Pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît ?
2. Quelle fonction occupez-vous au sein de la compagnie ?
3. Combien d'années d'expérience accumulez-vous dans le domaine du transport maritime ?
4. Quelles étaient vos missions lors de ces dernières opérations d'affrètement ?

### **Axe 02 : Processus et stratégies d'affrètement des navires au sein de Hyproc SC**

1. Comment décririez-vous le processus d'affrètement des navires au sein de votre entreprise ?
2. Comment votre compagnie négocie-t-elle les contrats d'affrètement avec les propriétaires de navires ?
3. Quels sont les principaux avantages ou motivations qui poussent votre entreprise à investir dans l'affrètement des navires pour ses besoins de transport international ?

4. Comment gérez-vous les obligations contractuelles tout au long de la durée de l'affrètement ? Existe-t-il des outils ou des méthodes spécifiques pour surveiller et évaluer la conformité aux termes du contrat ?
5. Comment votre compagnie envisage-t-elle l'avenir de l'affrètement de navires ? Avez-vous des projets ou des initiatives en cours pour renforcer votre position sur ce marché ?

### **Axe 3 : la résolution des litiges dans le contrat d'affrètement**

1. Quelles sont les principales sources de litiges ou de conflits auxquels vous êtes confrontés dans le cadre de l'affrètement maritime international ? Pouvez-vous donner des exemples de situations problématiques que vous avez déjà rencontrées ?
2. Comment prévenez-vous les litiges potentiels dès le stade de la négociation du contrat ? Existe-t-il des mécanismes de prévention des conflits que vous mettez en place ?
3. Quels sont les processus de résolution des litiges que vous utilisez lorsque des différends surviennent pendant l'exécution d'un contrat d'affrètement ? Avez-vous recours à des médiations, arbitrages ou tribunaux spécifiques ?
4. Quels sont les critères que vous prenez en compte pour évaluer la gravité d'un litige et décider de la meilleure approche de résolution ?
5. Comment gérez-vous les conséquences financières des litiges dans le cadre de l'affrètement maritime international ? Existe-t-il des mécanismes d'assurance ou de garantie financière pour couvrir les risques ?

**Annexe N°2 : Liste des navires de la compagnie HYROC SC**

<b>Navire</b>	<b>Type</b>	<b>IMO</b>	<b>Flag</b>	<b>Port of registry</b>	<b>Built</b>	<b>Classification</b>	<b>Gross Tonnage</b>
<b>Berga II</b>	LPG	9537032	Algeria	Oran	2010	Loyd's Register	23000
<b>Rhourd El Hamra</b>	LPG	9337793	Algeria	Oran	2008	Bureau Veritas	16938
<b>Rhourd El Adra</b>	LPG	9320855	Algeria	Oran	2007	Bureau Veritas	16938
<b>Rhourd El Fares</b>	LPG	9537044	Algeria	Oran	2010	Loyd's Register	23000
<b>Barouda</b>	LPG	8109395	Algeria	Oran	1983	DNV GL	6325
<b>Ain Zeft</b>	Bitumier	9265380	Algeria	Oran	2008	DNV GL	4243
<b>Ras Tomb</b>	Bitumier	9265382	Algeria	Oran	2010	DNV GL	4243
<b>Mourad Didouche</b>	LNG	7400704	Algeria	Algiers	1980	Bureau Veritas	81265
<b>Ramdane Abane</b>	LNG	7411961	Algeria	Algiers	1981	Bureau Veritas	81265
<b>Bachir Chihani</b>	LNG	7400675	Algeria	Algiers	1979	Bureau Veritas	80654
<b>Cheikh Bouamama</b>	LNG	9324344	Bahamas	Nassau	2008	Bureau Veritas	52855
<b>Cheikh El Mokrani</b>	LNG	9324332	Bahamas	Nassau	2007	Bureau Veritas	52855
<b>Lalla Fatma Nsoumer</b>	LNG	9275347	Bahamas	Nassau	2004	Bureau Veritas	118363
<b>Larbi Benmhidi</b>	LNG	7400663	Algeria	Algiers	1997	Bureau Veritas	80654
<b>Tessala</b>	LNG	9761243	Algeria	Oran	2016	Loyd's Register	112867
<b>Ougarta</b>	LNG	9761267	Algeria	Oran	2017	Loyd's Register	112867

**Annexe N°3 : Evolution du chiffre d'affaires de la compagnie au cours de la période 2018-2022**

**CHIFFRE D'AFFAIRES ENTREPRISE**

**EXERCICES: 2018-2022**

**U= milliards de DA**

<b>NAVIRES</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>C.A NAV. PROPRIETE</b>	<b>16,78</b>	<b>15,35</b>	<b>16,44</b>	<b>16,72</b>	<b>18,11</b>
<b>C.A NAV. AFFRETES</b>	<b>4,81</b>	<b>4,48</b>	<b>5,40</b>	<b>3,91</b>	<b>3,63</b>

## Annexe N°4 : charte-partie type d'un affrètement à temps « shellNG time »

**Code word for this Charter Party**  
**"ShellNGTime 1"**

Issued November 2005, Version 1.0 Apr06

### Time Charter Party LONDON 20

	IT IS THIS DAY AGREED between            of            (hereinafter referred to as "Owners"), being owners	1
	of the good <b>motor/steam</b> Liquefied Natural Gas Carrier called            (hereinafter referred to as "the	2
	Vessel") described as per Clause 1 hereof and            of            (hereinafter referred to as	3
	"Charterers"):	4
<b>Description and Condition of Vessel</b>	1. At the date of delivery of the Vessel under this charter and throughout the charter period:	5
	(a) she shall be classed by a Classification Society, which is a member of the International Association of	6
	Classification Societies;	7
	(b) if she is fifteen years old or over she shall obtain and maintain a LNG Condition Assessment	8
	Programme ("CAP") of not less than two (2);	9
	(c) she shall be in every way fit to load, carry, discharge and measure Liquefied Natural Gas ("LNG");	10
	(d) she shall be tight, staunch, strong, in good order and condition, and in every way fit for the service,	11
	with her machinery, boilers, hull and other equipment (including but not limited to hull stress	12
	calculator, radar, computers and computer systems) in a good and efficient state;	13
	(e) her tanks, valves and pipelines shall be liquid and gas tight;	14
	(f) she shall be in every way fitted for burning, in accordance with the grades specified in <a href="#">Clause 6</a>	15
	hereof:	16
	(i) at sea, fuel oil in any proportion with LNG Boil-Off for main propulsion and	17
	<b>fuel oil/marine diesel oil</b> * for auxiliaries;	18
	(ii) in port, fuel oil in her boilers and marine diesel oil for auxiliaries;	19
	(g) she shall have all her cargo measuring equipment and instrumentation calibrated and certified, and this	20
	this shall be verified (if required by Charterers) by the relevant inspectorate at each load port;	21
	(h) she shall have her insulation spaces prepared as per her containment system design conditions;	22
	(i) she shall comply with the regulations in force so as to enable her, if her size permits, to pass through	23
	the Suez Canal and Panama Canal by day and night without delay;	24
	(j) she shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any	25
	applicable law to enable her to perform the charter service without delay. For the avoidance of doubt	26
	this will include, but will not be limited to, the Vessel's Certificate of Financial Responsibility;	27
	(k) she shall comply with the description in the Shell LNG Form B appended hereto as Appendix A,	28
	provided however that if there is any conflict between the provisions of this questionnaire and any	29
	other provision, including this Clause 1, of this charter such other provisions shall govern;	30
	(l) her ownership structure, flag, registry, classification society and management company shall not be	31
	changed;	32
<b>Safety Management</b>	(m) Owners will operate:	33
	(i) a safety management system certified to comply with the International Safety Management	34
	Code ("ISM Code") for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention;	35
	(ii) a documented safe working procedures system (including procedures for the identification	36
	and mitigation of risks);	37
	(iii) a documented environmental management system;	38
	(iv) a documented accident/incident reporting system compliant with flag state requirements;	39
	(n) Owners shall submit to Charterers a monthly written report detailing all accidents/incidents and	40
	environmental reporting requirements. In accordance with the "Shell Safety and Environmental	41
	Monthly Reporting Template" appended hereto as Appendix B;	42
	(o) Owners shall maintain Health Safety Environmental ("HSE") records sufficient to demonstrate	43
	compliance with the requirements of their HSE system and of this charter. Charterers reserve the	44
	right to confirm compliance with HSE requirements by audit of Owners;	45
	(p) Owners shall arrange at their expense for a SIRE inspection to be carried out at intervals of six	46
	months plus or minus thirty days.	47
<b>Shipboard Personnel and their Duties</b>	2. (a) At the date of delivery of the Vessel under this charter and throughout the charter period:	48
	(i) she shall have a full and efficient complement of master, officers and crew for a Vessel of	49
	her tonnage, who shall in any event be not less than the number required by the laws of the	50
	flag state and who shall be trained to operate the Vessel and her equipment competently	51
	and safely;	52
	(ii) all shipboard personnel shall hold valid certificates of competence in accordance with the	53
	requirements of the law of the flag state;	54
	(iii) all shipboard personnel shall be trained in accordance with the relevant provisions of the	55

		International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 or any additions, modifications or subsequent versions thereof;	56
	(iv)	there shall be on board sufficient personnel with a good working knowledge of the English language to enable cargo operations at loading and discharging places to be carried out efficiently and safely and to enable communications between the Vessel and those loading the Vessel or accepting discharge therefrom to be carried out quickly and efficiently;	57
	(v)	the terms of employment of the Vessel's staff and crew will always remain acceptable to the International Transport Worker's Federation and the Vessel will at all times carry a Blue Card;	58
	(vi)	the nationality of the Vessel's officers given in the Shell LNG Form B referred to in Clause 1(k) will not change without Charterers' prior agreement which shall not be unreasonably withheld.	59
	(b)	Owners guarantee that throughout the charter service the master shall with the Vessel's officers and crew, unless otherwise ordered by Charterers:	60
	(i)	prosecute all voyages with the utmost despatch;	61
	(ii)	render all customary assistance; and	62
	(iii)	load and discharge cargo as rapidly as possible when required by Charterers or their agents to do so, by night or by day, but always in accordance with the laws of the place of loading or discharging (as the case may be) and in each case in accordance with any applicable laws of the flag state.	63
	(c)	Owners shall at all times have responsibility for the proper stowage of the cargo and shall keep a strict account of all cargo loaded, Boil-Off, and cargo discharged.	64
Duty to Maintain	3. (a)	Throughout the charter service Owners shall, whenever the passage of time, wear and tear or any event (whether or not coming within <a href="#">Clause 29</a> hereof) requires steps to be taken to maintain or restore the conditions stipulated in <a href="#">Clauses 1</a> and <a href="#">2(a)</a> , exercise due diligence so to maintain or restore the Vessel.	65
	(b)	If at any time whilst the Vessel is on hire under this charter the Vessel fails to comply with the requirements of <a href="#">Clauses 1, 2(a) or 12</a> then hire shall be reduced to the extent necessary to indemnify Charterers for such failure. If and to the extent that such failure affects the time taken by the Vessel to perform any services under this charter, hire shall be reduced by an amount equal to the value, Calculated at the rate of hire, of the time so lost.	66
		Any reduction of hire under this sub-Clause (b) shall be without prejudice to any other remedy available to Charterers, but where such reduction of hire is in respect of time lost, such time shall be excluded from any calculation under <a href="#">Clause 26</a> and <a href="#">Appendix C</a> .	67
	(c)	If Owners are in breach of their obligations under <a href="#">Clause 3(a)</a> , Charterers may so notify Owners in writing and if, after the expiry of 30 days following the receipt by Owners of any such notice, Owners have failed to demonstrate to Charterers' reasonable satisfaction the exercise of due diligence as required in <a href="#">Clause 3(a)</a> , the Vessel shall be off-hire, and no further hire payments shall be due, until Owners have so demonstrated that they are exercising such due diligence.	68
	(d)	Owners shall advise Charterers immediately, in writing, should the Vessel fail an inspection by, but not limited to, a governmental and/or port state authority, and/or terminal and/or major charterer of similar tonnage. Owners shall simultaneously advise Charterers of their proposed course of action to remedy the defects, which have caused the failure of such inspection.	69
	(e)	If, in Charterers' reasonably held view:	70
	(i)	failure of an inspection, or,	71
	(ii)	any finding of an inspection, referred to in <a href="#">Clause 3 (d)</a> , prevents normal commercial operations then Charterers have the option to place the Vessel off-hire from the date and time that the Vessel fails such inspection, or becomes commercially inoperable, until the date and time that the Vessel passes a re-inspection by the same organisation, or becomes commercially operable, which shall be in a position no less favourable to Charterers than at which she went off-hire.	72
	(f)	Furthermore, at any time while the Vessel is off-hire under this <a href="#">Clause 3</a> (with the exception of <a href="#">Clause 3(e)(ii)</a> ), Charterers have the option to terminate this charter by giving notice in writing with effect from the date on which such notice of termination is received by Owners or from any later date stated in such notice. This sub-Clause (f) is without prejudice to any rights of Charterers or obligations of Owners under this charter or otherwise (including without limitation Charterers' rights under <a href="#">Clause 22</a> hereof).	73
	Period, Trading Limits and	4. (a)	Owners agree to let and Charterers agree to hire the Vessel for a period of <b>DD or MM or YY</b> plus or minus <b>DD or MM or YY</b> days in Charterers' option, commencing from the time and date of delivery of the Vessel, for the purpose of carrying all lawful merchandise (subject always to <a href="#">Clause 30</a> ) including in

This document is a computer generated SHELL LNG TIMECHARTER form printed by BIMCO's idea with the permission of Shell. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original SHELL LNG TIMECHARTER document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original SHELL LNG TIMECHARTER document and this computer generated document.

**Annexe N°5 : Charte-partie type d'un affrètement au voyage « ASBATANKVOY »**

**Association of Ship Brokers  
& Agents (U.S.A.), Inc.**

**October 1977**

**CODE WORD FOR THIS  
CHARTER PARTY:**

**ASBATANKVOY**

**TANKER VOYAGE CHARTER PARTY**

**PREAMBLE**

Place \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

IT IS THIS DAY AGREED between \_\_\_\_\_  
 chartered owner/owner (hereinafter called the "Owner") of the  
 SS/MS \_\_\_\_\_ (hereinafter called the "Vessel")  
 and \_\_\_\_\_ (hereinafter called the "Charterer")  
 that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party, which includes this Preamble  
 and Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over those contained in Part II.

**PART I**

- A. Description and Position of Vessel:
- Deadweight: \_\_\_\_\_ tons (2240 lbs.) Classed: \_\_\_\_\_
- Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard \_\_\_\_\_ ft. \_\_\_\_\_ in. in salt water.
- Capacity for cargo: \_\_\_\_\_ tons (of 2240 lbs. each) \_\_\_\_\_ % more or less, Vessel's option.
- Coated:  Yes  No
- Coiled:  Yes  No Last two cargoes: \_\_\_\_\_
- Now: \_\_\_\_\_ Expected Ready: \_\_\_\_\_
- B. Laydays:
- Commencing: \_\_\_\_\_ Cancelling: \_\_\_\_\_
- C. Loading Port(s): \_\_\_\_\_ Charterer's Option
- D. Discharging Port(s): \_\_\_\_\_ Charterer's Option
- E. Cargo: \_\_\_\_\_ Charterer's Option
- F. Freight Rate: \_\_\_\_\_ per ton (of 2240 lbs. each).
- G. Freight Payable to: \_\_\_\_\_ at \_\_\_\_\_
- H. Total Laytime in Running Hours: \_\_\_\_\_
- I. Demurrage per day: \_\_\_\_\_
- J. Commission of \_\_\_\_\_ % is payable by Owner to \_\_\_\_\_

K. The place of General Average and arbitration proceedings to be London/New York (strike out one).

L. Tovalop: Owner warrants Vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be so maintained throughout duration of this charter.

M. Special Provisions:

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first above written.

Witness the signature of:

By:

Witness the Signature of:

By:

This Charterparty is a computer generated copy of ASBATANKVOY form, printed under licence from the Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., using software which is the copyright of Strategic Software Limited. It is a precise copy of the original document which can be modified, amended or added to only by the striking out of original characters, or the insertion of new characters, such characters being clearly highlighted as having been made by the licensee or end user as appropriate and not by the author.

## PART II

1. **WARRANTY - VOYAGE - CARGO.** The vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coils in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and/or Master's control excepted, shall load (always afloat), from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and/or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.

2. **FREIGHT.** Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agents at ports of loading and/or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and/or sediment contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.

3. **DEADFREIGHT.** Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible freeboard for the voyage.

4. **NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS.**

(a) The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of ordering the Vessel to the following destinations for wireless orders:

	On a voyage to a port or ports in:
ST KITTS	Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)
PORT SAID	Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s) (from ports west of Port Said.)

(b) If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating a discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:

	On a voyage to a port or ports in:
LAND'S END	United Kingdom/Continent (Bordeaux/Hamburg range) or Scandinavia (including Denmark)
SUEZ	Mediterranean (from Persian Gulf)
GIBRALTAR	Mediterranean (from Western Hemisphere).

(c) Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (so named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used Laytime.

5. **LAYDAYS.** Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter to remain in full force and effect.

6. **NOTICE OF READINESS.** Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e., finished mooring when at a seaload or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice or readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

7. **HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING.** The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharge berth, discharging ballast water or slops, will not count as used laytime.

8. **DEMURRAGE.** Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.

9. **SAFE BERTHING - SHIFTING.** The vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and/or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expense, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.

10. **PUMPING IN AND OUT.** The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into its Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.

11. **HOSES; MOORING AT SEA TERMINALS.** Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.

12. **DUES - TAXES - WHARFAGE.** The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at Le Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritimo. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently in effect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc. before, during or after loading or discharging.

13. (a) **CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE.** Cargo shall not be shipped which has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100 deg F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-323.

(b) **FLASH POINT.** Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115 deg F.) (closed cup) A.S.T.M. Method D-56 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place where bar conditions exist.

14. (a) **ICE.** In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgment, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterer, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I.

(b) If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, and in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.

following conditions:

- (a) Charterer shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.
  - (b) All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof.
  - (c) Time consumed shifting between the ports or terminals within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.
  - (d) Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.
16. GENERAL CARGO. The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist only of liquid bulk cargo as specified in Clause 1.
17. (a) QUARANTINE. Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.
- (b) FUMIGATION. If the Vessel, prior to or after entering upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or stegomyia-free, she shall, before proceeding to a rat-free or stegomyia-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.
18. CLEANING. The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from (a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence, or (b) error or fault of the servants of the Owner in the loading, care or discharge of the cargo.
19. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:- any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel, fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner, collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives, insufficiency of packing, inadequacy or inadequacy of marks; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery, unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner. And neither the Vessel nor Master or owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss of damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:- Act of God, act of war; perils of the seas; act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo; strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or riot or civil commotion.
20. ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING.
- (a) The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat nor for any blockaded port.
- (b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.
- (i) CLAUSE PARAMOUNT. This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to the extent but no further.
- (ii) JASON CLAUSE. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owner is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salvaging ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Owner or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.
- (iii) GENERAL AVERAGE. General Average shall be adjusted, stated and settled according to York/Antwerp Rules 1950 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and/or security shall be furnished by Owner and/or Charterer, and/or Owner and/or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and/or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.
- (iv) BOTH TO BLAME. If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or object are at fault in respect of a collision or contact.
- (v) LIMITATION OF LIABILITY. Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.
- (vi) WAR RISKS. (a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or
- (b) If owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.
- (c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.
- If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by the Charterers and/or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.
- (vii) DEVIATION CLAUSE. The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.
21. LIEN. The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storageman.

23. BREACH. Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.

24. ARBITRATION. Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he may be found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city abovementioned for the appointment of a third arbitrator, and the appointment of such arbitrator by such Judge on such application shall have precisely the same force and effect as if such arbitrator had been appointed by the two arbitrators. Until such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and on an officer of the other party to specify further disputes or differences under this Charter for hearing and determination. Awards made in pursuance to this clause may include costs, including a reasonable allowance for attorney's fees, and judgement may be entered upon any award made hereunder in any Court having jurisdiction in the premises.

25. SUBLET. Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.

26. OIL POLLUTION CLAUSE. Owner agrees to participate in Charterer's program covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby the safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled. Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged overboard. If the Charterer requires that demulsifiers shall be used for the separation of oil/water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by Charterer. The oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminal, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterers to arrange. If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadfreight so incurred. The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board under Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extra time, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.

### BILL OF LADING

Shipped in apparent good order and condition by  
on board the  
whereof

Steamship/Motorship  
is Master, at the port of

to be delivered at the port of  
or so near thereto as the Vessel can safely get, always afloat, unto

or order on payment of freight at the rate of

This shipment is carried under and pursuant to the terms of the contract/charter dated New York/London  
between and , as Charterer, and  
all the terms whatsoever of the said contract/charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

In witness whereof the Master has signed Bills of Lading

of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated at this day of

Master

This Charter Party is a computer generated copy of the ASBATANKVOY form, printed under licence from the Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A), Inc., using software which is the copyright of Strategic Software Limited.

It is a precise copy of the original document which can be modified, amended or added to only by striking out of original characters, or the insertion of new characters, such characters clearly highlighted by underlining or use of colour or use of a larger font and marked as having been made by the licensee or end user as appropriate and not by the author.

**Annexe N°6 :la clause du règlement des différends dans les clauses additionnelles**

(c) In the event that a Party or one of its shareholders is required by law or by the rules of a stock exchange on which its shares are listed to make disclosure of this Charter or any such document, it shall be entitled to make appropriate disclosure, but will use all reasonable efforts to agree the terms of the disclosure concerned with the other Party, having regard to any time limits that may be imposed on such disclosure.

**48/ CHARTER PARTY**

Charter party terms and conditions are evidenced by the fixture confirmation fax/e-mail (by answering fax/e-mail) by both owners and charterers.

Owners are requested to produce and send to the Charterers a formal written and signed charter party within forty five (45) days after date of fixture.

**49/ DISPUTE RESOLUTION**

**ENGLISH LAW, LONDON ARBITRATION**

(a) This Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(b) Notwithstanding the above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract. In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under the above, the following shall apply:

- (i) A party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party (or parties) of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party (or parties) to agree to mediation.
- (ii) The other party (or parties) shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either party (or parties) a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.
- (iii) If the other party (or parties) does (do) not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.
- (iv) The mediation shall not affect the right of either party (or parties) to seek such relief or take such steps as it (they) considers (consider) necessary to protect its (their) interests.
- (v) A party (or parties) may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.
- (vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party (or parties) shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.
- (vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.
- (Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

#### **50/ GARBAGE FEES**

Garbage fees in all Algerian ports to be always for Owners' account.

#### **51/ IGS CLAUSE**

Vessel to arrive at loading port with IGS system in good working condition and cargo tanks fully inerted, with oxygen content (O<sub>2</sub>) less than 05 PCT.

#### **52/ CHARTERERS INSPECTIONS**

During the charter period, The vessel will undergo a physical inspection every 6 months. Such inspection will be conducted by Hyproc inspectors during a loading or discharging operation in order to assess the vessel management for compliance with all applicable International and/or National Regulations and with other marine safety standards including the provisions of the present CP/Hyproc additional clauses.

If relevant observations are raised by inspectors, the Owners shall rectify such observations as soon as is reasonably practical, but in any event no later than fifteen (15) days after receipt by Owners of Hyproc inspectors' report. All cost and time lost in rectifying such observations shall be for Owners' account.

As per above paragraphs, If Owners do not rectify notified observations, Charterers shall have the right to redeliver the vessel immediately without penalty and claim. In such case,

## Annexe N°7 : les clauses additionnelles de la charte partie de Hyproc SC

### HYPROC SC ADDITIONAL CLAUSES

#### 1/ VESSEL NOMINATION

Owners guarantee that the Vessel shall present at load port under last cargo Clean Unloaded, ready to load, in accordance with her specifications attached herewith, fit for the carriage of cargoes agreed under Article 4 of Shelltime IV above, and is in every way in conformity with international regulations in force.

Vessel to present at load port with clean ballast and free of slops. Owners, if necessary, undertake to clean Vessel's tanks, lines and pumps to Charterers' inspector satisfaction before presenting at load port. The Vessel will be deemed actually delivered once tanks conditions have been approved by Charterers' representative at load port.

#### 2/ CHARTER PERIOD

Owners agree to let and Charterers agree to hire the Vessel for a period of \_\_\_\_\_, commencing from the time and date of delivery of the Vessel for the purpose of trading Loaded and Unloaded Clean Petroleum Products.

1<sup>st</sup> (first) optional period shall be exercised within thirty (30) days prior to expiration of the firm period.

2<sup>nd</sup> (second) optional period shall be exercised within thirty (30) days prior to expiration of the first optional period.

The charter period stipulated above may be extended to enable Charterers to continue the final voyage at the same rate and conditions as stand herein, for as long as necessary to complete such ballast voyage or to complete such laden voyage and to return to a port of redelivery, as the case may be.

#### 3/ ELIGIBILITY

Owners warrant that the Vessel complies during chartering period with all requirements and regulations applicable from time to time at any of the ports, berths, terminals and places to which Charterers may order her to proceed and that she is and will remain in all respects eligible for trading to, and acceptable by the operator of, any of such ports, berths, terminals, or other places. The Vessel shall have on board all certificates, records and other documents required for such service. Rejection of the Vessel by any of such ports, berths, terminals, or other places shall be considered as non-compliance within the meaning of this clause.

#### 4/ COMPLIANCE WITH REGULATIONS

Owners warrant that to the best of their knowledge the Vessel is in all respects eligible under applicable laws and complies with all regulations in force for trading in Algerian ports / terminals which are in effect at the time of fixing. If the vessel fails to comply with the above, any direct damages, costs, delays or direct loss incurred shall be for owners' account and charterers shall have the option to cancel this charter without incurring any penalty or cost. Rejection of the vessel by local authorities shall be considered as non-compliance within th

**Annexe N°8 : la clause du règlement des différends dans les clauses additionnelles en Français**

**RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

**DROIT ANGLAIS, ARBITRAGE DE LONDRES**

(a) Le présent contrat sera régi et interprété conformément au droit anglais et tout litige découlant de ou en relation avec le présent contrat sera soumis à l'arbitrage à Londres conformément à la loi sur l'arbitrage de 1996 ou à toute modification statutaire ou reconstitution de celle-ci, sauf dans la mesure nécessaire pour donner effet aux dispositions de la présente clause.

L'arbitrage sera mené conformément aux conditions de la London Maritime Arbitrators Association (LMAA) en vigueur au moment où la procédure d'arbitrage est engagée.

La référence sera à trois arbitres. Une partie souhaitant soumettre un différend à l'arbitrage doit nommer son arbitre et envoyer un avis écrit de cette nomination à l'autre partie demandant à l'autre partie de nommer son propre arbitre dans les quatorze (14) jours civils suivant cet avis et indiquant qu'elle nommera son arbitre comme arbitre unique à moins que l'autre partie ne nomme son propre arbitre et ne l'avise qu'elle l'a fait dans les quatorze (14) jours spécifiés. Si l'autre partie ne désigne pas son propre arbitre et notifie qu'elle l'a fait dans les quatorze (14) jours spécifiés, la partie qui soumet un différend à l'arbitrage peut, sans qu'il soit nécessaire d'en aviser l'autre partie au préalable, désigner son arbitre en tant qu'arbitre unique et en avise l'autre partie. La sentence d'un arbitre unique lie les deux parties comme s'il avait été nommé d'un commun accord.

Rien dans les présentes n'empêche les parties de convenir par écrit de modifier ces dispositions pour prévoir la nomination d'un arbitre unique.

Dans les cas où ni la demande ni aucune demande reconventionnelle ne dépasse la somme de 100 000 USD (ou toute autre somme dont les parties peuvent convenir), l'arbitrage sera mené conformément à la procédure de règlement des petits litiges de la LMAA en vigueur au moment où la procédure d'arbitrage est engagée.

(b) Nonobstant ce qui précède, les parties peuvent convenir à tout moment de soumettre à la médiation tout différend et/ou litige découlant de ou en relation avec le présent Contrat.

Dans le cas d'un différend à l'égard duquel un arbitrage a été engagé en vertu de ce qui précède, les dispositions suivantes s'appliquent :

Une partie peut à tout moment et de temps à autre choisir de soumettre le différend ou une partie du différend à la médiation par signification à l'autre partie (ou aux parties) d'un avis écrit (le

« Avis de médiation » appelant l'autre partie (ou les autres parties) à accepter la médiation.

(0) L'autre partie (ou les parties) doit alors, dans les quatorze (14) jours calendaires suivant la réception de l'avis de médiation, confirmer qu'elle accepte la médiation, auquel cas les parties doivent ensuite convenir d'un médiateur dans un délai supplémentaire de quatorze (14) jours calendaires. jours, à défaut de quoi, à la demande de l'une ou l'autre partie (ou des parties), un médiateur sera nommé dans les plus brefs délais par le Tribunal arbitral ("le Tribunal") ou toute personne que le Tribunal pourra désigner à cet effet. La médiation se déroule en tel lieu, selon telle procédure et selon telle modalité dont les parties peuvent convenir ou, en cas de désaccord, que peut fixer le médiateur.

(il) Si l'autre partie (ou les autres parties) n'accepte(nt) pas la médiation, ce fait peut être porté à l'attention du Tribunal et peut être pris en compte par le Tribunal lors de la répartition des frais d'arbitrage entre les des soirées.

(iv) La médiation n'affectera pas le droit de l'une ou l'autre partie (ou des parties) de demander une telle réparation ou de prendre les mesures qu'elle (elles) considère (considèrent) nécessaires pour protéger ses (leurs) intérêts.

(V) Une partie (ou des parties) peut informer le Tribunal qu'elle a accepté la médiation. La procédure d'arbitrage se poursuit pendant le déroulement de la médiation mais le Tribunal peut tenir compte du calendrier de la médiation lors de la fixation du calendrier des étapes de l'arbitrage.

(vi) Sauf accord contraire ou spécifié dans les conditions de médiation, chaque partie (ou les parties) supportera ses propres frais encourus dans le cadre de la médiation et les parties partageront à parts égales les frais et dépenses du médiateur.

(vii) Le processus de médiation sera sans préjudice et confidentiel et aucune information ou document divulgué au cours de celui-ci ne sera révélé au Tribunal, sauf dans la mesure où ils sont divulguables en vertu de la loi et de la procédure régissant l'arbitrage.

(Remarque : Les parties doivent être conscientes que le processus de médiation n'interrompt pas nécessairement les délais.)

# Table des matières

**Remerciements**

**Liste des tableaux**

**Liste des figures**

**Liste des abréviations**

**Résumé**

**Sommaire**

**Introduction générale**

**Chapitre I : Approche théorique du transport maritime .....5**

<b>1</b>	<b>Section 1 : Notion générales</b> .....	7
1.1	Historique et évolution du transport maritime : .....	7
1.1.1	Historique:.....	7
1.1.2	Place du transport maritime dans le Commerce International:.....	7
1.2	La marchandise transportée par voie maritime : .....	9
1.2.1	Définitions :.....	9
1.2.2	Types de marchandises transportées : .....	10
1.3	Les navires: .....	10
1.3.1	Définitions du navire :.....	11
1.3.2	Les éléments d'individualisation des navires : .....	11
1.3.3	Le nom du navire: .....	11
1.3.4	Le tonnage:.....	11
1.3.5	Le port d'attache: .....	12
1.3.6	La nationalité:.....	12
1.4	Les types de navires utilisés dans le transport maritime: .....	12
1.4.1	Les navires spécialisés: .....	12
1.4.1.1	Les vraquiers (bulkers et tankers): .....	12
1.4.1.2	Les navires polythermes ou frigorifiques (reefer ships):.....	13
1.4.1.3	Les navires spéciaux: .....	13
1.4.2	Les navires non-spécialisés: .....	13
1.4.2.1	Les cargos conventionnels (combo, conbulkres): .....	13
1.4.2.2	Les navires rouliers (RO-RO ships):.....	13
1.4.2.3	Les navires mixtes RO-RO plus conteneurs (CONRO ships):.....	14
1.4.2.4	Les portes barges (Lighter Aboard ship):.....	14
1.4.2.5	Les portes conteneurs : .....	14
1.4.2.5.1	La conteneurisation: .....	14
1.5	Les différents acteurs de transport maritime : .....	16

1.5.1	L'armateur (Shipowner) :	16
1.5.1.1	Définition et rôle de l'armateur :	16
1.5.1.2	Les principaux armateurs mondiaux:	17
1.5.2	Le consignataire de navires et l'agent maritime :	18
1.5.2.1	Le consignataire de navires:	18
1.5.2.2	L'agent maritime:	18
1.5.3	Le commissionnaire de transport et le transitaire :	19
1.5.4	Le Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) :	19
1.5.5	Le shiphandler (ou l'avitailleur) :	19
1.5.6	Le courtier maritime:	19
1.5.7	Le courtier d'assurances maritimes:	20
1.5.8	L'expert maritime:	20
1.5.9	L'agent acconier :	21
1.6	Les avantages et les inconvénients du transport maritime:	21
1.6.1	Les avantages :	21
1.6.2	Les inconvénients:	21
2	Section 02: Les différents contrats et la réglementation de transport maritime.	23
2.1	Le contrat de transport:	23
2.1.1	Les parties du contrat de transport :	23
2.1.1.1	Les obligations des parties:	24
2.1.2	Les types de contrats de transport :	25
	Il existe deux types de contrats :	25
2.1.2.1	Le contrat d'affrètement :	25
2.1.2.1.1	Les différents types d'affrètements:	25
	□ L'affrètement au voyage	26
2.1.2.2	Le connaissement: (Bill of Lading) :	26
2.1.2.2.1	Les catégories de connaissements :	27
a)	Le connaissement port / port (Ocean B/L) :	27
b)	Le connaissement direct (Through B/L) :	27
c)	Le connaissement de transport combiné (Combined Transport B/L) :	27
d)	Le connaissement FIATA (FIATA B/L) :	27
e)	Le connaissement de charte partie (Charter Party B/L) :	27
2.1.2.3	Les types de connaissements:	28
a)	Le connaissement au porteur ou en blanc :	28
b)	Le connaissement à ordre :	28
c)	Le connaissement nominatif ou à personne dénommée :	28
2.2	Les documents du transport maritime:	28

2.2.1	Documents accessoires de la gestion administrative :.....	29
2.2.1.1	Le Schedule:.....	29
2.2.1.2	La demande de cotation :.....	29
2.2.1.3	La cotation :.....	29
2.2.1.4	La demande de positionnement :.....	29
2.2.1.5	La maquette :.....	30
2.2.1.6	Draft :.....	30
2.2.1.7	Le booking (réservation) :.....	30
2.2.1.8	L’avis d’arrivée:.....	30
2.2.1.9	La facture pro-format :.....	30
2.2.1.10	La facture :.....	30
2.2.1.11	Container deposit receipt :.....	31
2.2.1.12	Reçu de versement de caution :.....	31
2.2.1.13	Bon de livraison (delivery order):.....	31
2.2.2	Les documents au service des opérations :.....	31
2.2.2.1	La demande de pilot :.....	31
2.2.2.2	La demande d’ouverture de bureau :.....	31
2.2.2.3	La demande de débarquement/embarquement :.....	31
2.2.2.4	La demande d’écure :.....	32
2.2.2.5	La demande de shifting conteneur :.....	32
2.2.2.6	La demande shifting de navire :.....	32
2.2.2.7	Le laissé passer de marin :.....	32
2.2.2.8	La demande d’escale :.....	32
2.2.2.9	La clearance :.....	32
2.2.3	Les documents des tiers :.....	32
2.3	Les conventions et les accords :.....	33
2.3.1	Les conventions :.....	33
2.3.1.1	La convention de Bruxelles :.....	33
2.3.1.1.1	La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs :.....	33
2.3.1.1.2	Les opérations concernées par la convention :.....	33
2.3.1.2	Les règles de Hambourg :.....	33
2.3.1.2.1	Les règles de Hambourg :.....	33
2.3.1.2.2	Les opérations concernées par la convention :.....	34
2.3.1.3	Les règles de Rotterdam :.....	34
2.3.1.3.1	Les règles de Rotterdam:.....	34
2.3.2	Les accords régissant le transport maritime des marchandises :.....	34
2.3.2.1	Les conférences maritimes :.....	35

2.3.2.2	Les accords de consortium : .....	35
2.3.2.3	Les accords de pools: .....	35
2.3.2.4	Les alliances stratégiques/mondiales : .....	35
2.4	Organismes maritimes internationaux : .....	35
2.4.1	L'Organisation maritime international : .....	36
2.4.1.1	Objectifs de l'organisation : .....	36
2.4.2	Comité maritime international: .....	36
2.4.3	Objectifs du comité : .....	36
3	Section 3: La tarification du transport maritime .....	37
3.1	Le coût de pré et de post acheminement : .....	37
3.1.1	La longueur : .....	37
3.1.2	La durée : .....	37
3.1.3	La marge du transporteur terrestre: .....	37
3.2	Le fret de base: .....	37
3.2.1	Fret de base pour les marchandises conventionnelles : .....	37
3.2.2	Fret de base pour les conteneurs: .....	38
3.2.2.1	Tarification pour conteneur complet: .....	38
3.2.2.1.1	Pour les conteneurs homogènes: .....	38
3.2.2.1.2	Pour les conteneurs hétérogènes: .....	38
3.2.2.2	Tarification de groupage: .....	38
3.2.3	Fret de base pour le trafic roulier: .....	39
3.3	Les correctifs : .....	39
3.3.1	Les correctifs liés à la nature de la marchandise: .....	39
3.3.1.1	Surtaxe pour colis lourds : .....	39
3.3.1.2	Surtaxe pour colis encombrants : .....	39
3.3.1.3	Surtaxe pour colis dangereux : .....	39
3.3.1.4	Surtaxe « Ad valorem » : .....	39
3.3.2	Les correctifs liés à des contraintes extérieures: .....	40
3.3.3	Les correctifs liés à la nature du chargeur: .....	40
3.4	Les ristournes: .....	40
3.4.1	Ristournes de fidélité : .....	40
3.4.2	Réduction du taux de fret : .....	40
3.5	Les frais de manutention portuaire: .....	41
3.5.1	Les liners –terms : .....	41
3.5.2	Les opérations de manutention portuaires: .....	41
3.5.3	Les conditions de liner-terms : .....	42
3.5.3.1	De bord à bord : .....	42

À l'embarquement:.....	42
3.5.3.2 De bord à sous palan: .....	42
3.5.3.3 De sous palan à sous palan :.....	43
3.5.3.4 De sous palan à quai:.....	43
3.5.3.5 De quai à quai:.....	44
3.6 Autres frais:.....	46
3.7 Modes de paiement : .....	46
<b>Chapitre II : Les litiges liés à l'affrètement maritime .....</b>	<b>48</b>
1 Section 1 : Le contrat d'affrètement maritime .....	50
1.1 Règles communes aux contrats d'affrètement: .....	50
1.1.1 Définition: .....	50
1.1.2 La gestion du navire: .....	51
1.1.2.1 La gestion nautique : .....	51
1.1.2.2 La gestion technique : .....	52
1.1.2.3 La gestion commerciale : .....	52
1.1.2.4 La gestion financière : .....	52
1.2 L'affrètement maritime selon le code maritime algérien : .....	52
1.2.1 Les grandes catégories de transport maritime : .....	52
1.2.1.1 Les services de transport maritime de passagers :.....	52
1.2.1.2 Les services de lignes régulières : .....	52
1.2.1.3 Le tramping : .....	53
1.2.2 Le contrat d'affrètement dans le code maritime algérien :.....	53
1.2.3 L'affrètement coque nue : (B/B : Bare-boat Charter) : .....	53
Les Charte partie de l'affrètement coque nue : .....	54
1.2.4 L'Affrètement à temps : (T/C : time charter) .....	54
Les charte-partie à temps (time charter):.....	54
1.2.5 L'affrètement au voyage: (V/C : voyage charter) .....	55
Les charte-partie au voyage : .....	55
1.3 Le contrat d'affrètement et le contrat de transport :.....	55
1.3.1 Evolution de la question:.....	55
1.3.2 Critères de distinction: .....	56
1.3.2.1 L'objet du contrat :.....	56
1.3.2.2 Le document contractuel : .....	56
1.3.2.3 La liberté des parties : .....	56
1.4 Variantes du contrat d'affrètement : .....	57
1.4.1 Le contrat de leasing: .....	57
1.4.1.1 Définition : .....	57

1.4.1.2	Obligation du donneur de leasing.....	58
1.4.2	Leaseback :.....	58
1.4.3	Affrètement en voyages consécutifs ou trip charter:.....	58
1.4.4	Affrètement en travers, en bloc au forfait ou lumpsum charter:.....	58
1.4.5	Contrat de tonnage ou contrat de volume :.....	59
	Exemple de contrat de tonnage :.....	59
1.4.6	Note d'engagement de fret ou booking note ou berth note :.....	59
1.4.6.1	Définition :.....	59
1.4.6.2	Rôle par rapport au contrat d'affrètement:.....	60
1.4.6.3	Rôle par rapport au contrat de transport :.....	60
1.4.6.4	Engagement des parties :.....	60
1.4.7	Le consortium d'armateur sous forme d'affrètement d'espaces:.....	60
1.4.8	Charte partie croisée ou échange mutuel d'espace (slot exchange agreement). ....	61
1.4.9	Slot Hire:.....	61
1.4.10	Vetting :.....	61
1.4.11	Convoyage:.....	61
2	Section 2 : Les sources de litiges dans les affrètements maritimes internationaux.....	62
2.1	Les nuances entre conflit, litige et différend:.....	62
2.1.1	Le conflit :.....	62
2.1.2	Un différend :.....	62
2.1.3	Litige :.....	63
2.2	Causes de conflits associées à l'affrètement maritime :.....	63
2.2.1	L'inexécution :.....	63
2.2.2	L'inexécution dans l'affrètement maritime :.....	64
2.2.2.1	Les obligations des parties dans le contrat d'affrètement maritime :.....	64
2.2.2.1.1	Dans l'affrètement coque nue :.....	64
a)	Obligations du fréteur:.....	64
b)	Droits et Obligations de l'affréteur:.....	64
c)	Responsabilités:.....	65
2.2.2.1.2	Dans l'affrètement a temps :.....	65
a)	Obligations du fréteur:.....	65
b)	Obligations de l'affréteur :.....	66
c)	Responsabilités :.....	67
<input type="checkbox"/>	Entre affréteur et fréteur:.....	67
<input type="checkbox"/>	A l'égard des tiers :.....	67
2.2.2.1.3	Dans l'affrètement au voyage :.....	68
a)	Obligations du fréteur :.....	68

b)	Responsabilité du fréteur :.....	68
c)	Responsabilité et obligations de l'affréteur : .....	69
d)	Obligation de l'affréteur pour le paiement du fret. ....	69
2.2.2	La résolution :.....	70
2.2.2.1	Inexécution essentielle par l'une des parties :.....	71
2.2.2.2	Impossibilité d'exécution en raison d'un cas de force majeure.....	71
2.2.3	Divergences culturelles et linguistiques : .....	71
2.2.3.2	Barrières linguistiques :.....	71
2.2.3.3	Différences culturelles :.....	71
2.2.4	Changements dans les conditions du marché :.....	72
2.2.4.1	Fluctuations des taux de fret :.....	72
2.2.4.2	Changements dans la demande et l'offre : .....	72
2.2.4.3	Fluctuations des prix du carburant : .....	72
2.2.4.4	Évolution de la réglementation : .....	72
3	Section 3 : Les méthodes de prévention et de résolution des litiges dans les affrètements maritimes internationaux.....	73
3.1	Les préventions des litiges : .....	73
3.1.1	La rédaction précise et claire de la charte partie : .....	73
3.1.1.1	Historique:.....	73
3.2	Les modes de résolution à l'amiable : .....	74
3.2.1	La conciliation: .....	74
3.2.2	La médiation :.....	75
3.1.1.1.1	La négociation:.....	76
3.2.2.1.1	Avantages et inconvénients de la négociation.....	77
1.	Les avantages : .....	77
2.	Inconvénients : .....	78
3.3	Mode de règlement traditionnelles :.....	78
3.3.1	L'arbitrage international: .....	78
3.3.2	La convention d'arbitrage: .....	79
3.3.2.1	La clause compromissoire : .....	79
3.3.2.2	Le compromis :.....	80
3.3.3	Avantages et inconvénients de l'arbitrage : .....	80
<b>Chapitre III :La gestion des litiges liés à l'affrètement maritime au sein de Hyproc SC.83</b>		
1	Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil :.....	85
1.1	Présentation générale et activités de la compagnie : .....	85
1.2	Historique :.....	85
1.3	Les objectifs de la compagnie : .....	86
1.4	L'environnement de l'entreprise HYPROC :.....	86

1.4.1	Ses clients :.....	86
1.4.2	Les participations de la compagnie :.....	86
1.4.2.1	Algerian Nippon Gas Transport Corporation :.....	87
1.4.2.2	Mediterranean Liquefied Natural gas Transport Corporation:.....	87
1.4.2.3	Skikda Liquefied Natural gas Transport Corporation: .....	87
1.4.2.4	Le Berge Arzew : .....	87
1.5	La structure de la compagnie : .....	87
1.5.1	Les agences de consignation de la compagnie : .....	87
1.5.2	Les filiales de la compagnie : .....	88
1.5.2.1	NAJDA MAGHREB SPA : .....	88
1.6	Les ressources de l'entreprise HYPROC : .....	88
1.6.1	La ressource humaine et son évolution : .....	88
1.6.2	Les ressources matérielles : .....	89
1.7	L'organigramme de la compagnie:.....	91
1.8	La direction « Chartering and operations » .....	92
1.8.1	Présentation de la direction et ses départements : .....	92
1.8.2	Le département « Chartering » :.....	92
1.8.3	Le département « Operations » : .....	93
1.8.4	Le département « Crédit Management » : .....	93
1.8.5	Le département « Dispersment Account Handling » : .....	94
2	Section 2 : Méthodologie de recherche et analyse des résultats .....	94
2.1	Méthodologie du guide d'entretien .....	94
2.2	L'objectif de l'étude : .....	95
2.3	Analyses des résultats : .....	95
2.3.1	Présentation des intervenants : .....	95
2.3.2	Processus et stratégies d'affrètement des navires au sein de Hyproc SC :.....	96
2.3.2.1	Le processus d'affrètement des navires au sein de Hyproc S.C : .....	96
2.3.2.1.1	La procédure spécifique d'affrètement de Hyproc SC :.....	96
2.3.2.1.2	Le processus d'affrètement des navires au sein de Hyproc sc : .....	97
2.3.2.2	Approche de négociation des contrats d'affrètement avec les propriétaires de navires : méthodologie et principes clés : .....	101
2.3.2.3	Les avantages clés de l'affrètement des navires pour répondre aux besoins de transport international : .....	102
2.3.2.4	Gestion des obligations contractuelles dans l'affrètement maritime : Outils et méthodes pour surveiller et évaluer la conformité aux termes du contrat.....	103
2.3.2.5	Stratégie d'HYPROC SC pour l'avenir de l'affrètement de navires : Projets et initiatives en cours pour consolider sa position sur le marché .....	104
2.3.3	La résolution des litiges dans le contrat d'affrètement.....	105

2.3.3.1	Sources de litiges et exemples de conflits dans l'affrètement maritime international	105
2.3.3.2	Mécanismes de prévention des litiges lors de la négociation contractuelle : .....	111
2.3.3.3	Les avantages de la résolution amiable des litiges malgré l'inclusion d'une clause compromissaire dans la charte partie .....	112
2.3.3.4	Évaluation des critères de gravité d'un litige et choix de l'approche optimale de résolution en Hyproc SC .....	114
3	Section 3: Synthèse et recommandations.....	114
3.1	Synthèse .....	115
3.1.1	Axe 2 : .....	116
3.1.2	Axe 3 : .....	117
3.2	Synthèse générale : .....	117
3.3	Recommandation : .....	118

## **Conclusion générale**

## **Bibliographie**

## **Annexes**