

Rank ↕	Company name ↕	Headquarters ↕	Total TEU ↕	Ships ↕	Market share ↕	Notes ↕	Alliance ↕
1	Mediterranean Shipping Company (MSC)	 Switzerland  Italy	4,832,709	740	18.2%	[Note 1]	2M
2	Maersk	 Denmark	4,185,693	696	15.8%	[Note 2]	2M
3	CMA CGM	 France	3,409,776	623	12.8%	[Note 3]	Ocean Alliance
4	COSCO Shipping Lines (COSCO)	 China	2,886,908	464	10.9%	[Note 4]	Ocean Alliance
5	Hapag-Lloyd	 Germany	1,798,866	246	6.8%	[Note 5]	THE Alliance
6	Evergreen Marine Corporation	 Taiwan	1,668,555	213	6.3%	[Note 6]	Ocean Alliance
7	Ocean Network Express (ONE)	 Japan	1,534,426	206	5.8%	[Note 7]	THE Alliance
8	HMM Co. Ltd.	 South Korea	816,365	75	3.1%		THE Alliance
9	Yang Ming Marine Transport Corporation	 Taiwan	705,614	93	2.7%		THE Alliance
10	Zim Integrated Shipping Services (ZIM)	 Israel	566,935	138	2.1%		
11	Wan Hai Lines	 Taiwan	440,921	133	1.7%		
12	Pacific International Lines (PIL)	 Singapore	294,281	90	1.1%	[Note 8]	
13	Shandong International Transportation Corporation (SITC)	 China	167,597	108	0.6%		
14	Korea Marine Transport Corporation (KMTC)	 South Korea	148,659	65	0.6%		

15	Zhonggu Logistics Corporation	 China	147,834	100	0.6%
16	X-Press Feeders	 Singapore	143,767	91	0.5%
17	IRISL Group	 Iran	136,606	29	0.5%
18	Unifeeder	 Denmark	133,202	80	0.5%
19	Sea Lead Shipping	 Singapore	117,550	28	0.4%
20	Sinokor Merchant Marine	 South Korea	106,369	78	0.4%
21	Antong Holdings (QASC)	 China	96,685	91	0.4%
22	TS Lines	 Taiwan	82,271	42	0.3%
23	Global Feeder Shipping LLC	 United Arab Emirates	75,446	27	0.3%
24	Swire Shipping	 Singapore	70,052	35	0.3%
25	SM Line	 South Korea	68,620	15	0.3%
26	Emirates Shipping Line	 United Arab Emirates	68,135	16	0.3%
27	Regional Container Lines (RCL)	 Thailand	67,854	34	0.3%
28	Matson	 United States	64,421	29	0.2%
29	Ningbo Ocean Shipping Co.	 China	62,251	75	0.2%
30	Arkas Line	 Turkiye	52,874	33	0.2%

DETAXE ou Rabais(Rebate)

Prime donnée par l'armateur à son chargeur pour s'assurer sa fidélité. Parmi les systèmes de prime utilisés, on peut citer celui de la remise différée ou prime de fidélité et le système de contrat.

LIBRE PRATIQUE (Free pratique)

Autorisation donnée par les Autorités à un navire de communiquer directement avec la terre après production d'une patente de santé (bill of health) sans réserve.

STACKING

Gerbage (empilage) de conteneurs l'un sur l'autre

PIER TO HOUSE

Conteneur rempli au terminal et livré à domicile.

PIER TO PIER

Conteneur rempli et vidé aux terminals portuaires.

SOUS-PALAN (Alongside delivery, undertackle)

A l'embarquement, la marchandise est amenée aux frais du chargeur à l'aplomb des crochets du palan de chargement, donc le long du bord du navire (alongside), les frais jusqu'à la mise en cale étant à la charge de l'armateur et compris dans le fret.

Au débarquement, le réceptionnaire prend la marchandise sous le crochet du palan.

CARRIER HAULAGE

Désigne le transport terrestre ou fluvial précédant ou faisant suite à un transport maritime, lorsqu'il est effectué par le transporteur maritime pour le compte du client.

MERCHANT HAULAGE

Désigne le transport terrestre ou fluvial précédant ou faisant suite à un transport maritime, lorsqu'il est effectué par un tiers (et non par le transporteur maritime) pour le compte du client.

DELAISSEMENT (Abandonment to insurers)

Abandon par l'assuré à l'assureur de son navire ou de sa marchandise, en échange du paiement de la valeur assurée, et cela dans des cas très précis (par exemple si le navire est irrécupérable).

EXPERT MARITIME (Surveyor)

Personne nommée par les parties (expert amiable) ou par le Tribunal (expert judiciaire) pour constater un état de fait et, en cas d'avarie, en rechercher les causes.

FACULTES (Good insurance, cargo insurance)

En matière d'assurance maritime c'est le nom des marchandises par opposition au corps c'est à dire le navire lui-même.

SAPITEUR

Expert chargé d'évaluer la valeur des marchandises lors d'une avarie (voir expert).



Question ?

Identifiez les paramètres clés du coût de location

Palettes		Dimensions extérieures	Hauteur avide	Hauteur maximale chargée	Masse chargeable	
Palette bois standard		800 x 1 200 mm (palette EUR) ou 1 000 x 1 200 mm	15 cm environ	Celle de l'engin	Jusqu'à 1 500 kg en théorie, 300 à 600 kg en général	
Palette avion usuelle		88" x 25" soit 224 x 318 cm	2 cm	Jusqu'à 244 cm (selon l'avion)	4 500 kg	
Conteneur maritime «dry»	Dimensions extérieures	Dimensions intérieures (varient selon la nature des parois)	Volume intérieur	Masse chargeable	Nombre de palettes au sol	
					de 800 x 1 200	de 1 000 x 1 200 ;
20 pieds	20' x 8' x 8'	environ 588 x 234 x 225 cm	31 à 32 m ³	18 t	11	10
ou	20' x 8' x 8,6'	environ 588 x 234 x 239 cm	31 à 32 m ³	18 t	11	10
40 pieds	40' x 8' x 8'	environ 1 204 x 234 x 225 cm	62 à 64 m ³	26 t	23 x 25	20
ou	40' x 8' x 8,6'	environ 1 204 x 234 x 239 cm	65 à 68 m ³	27 t	23 x 25	20
40 pieds «high cube»	40' x 8' x 9,6'	environ 1 204 x 234 x 270 cm	73 à 76 m ³	26 t	23 x 25	20
Semi-remorque conventionnelle et caisse mobile	Dimensions intérieures utiles (L x l x h)	Volume utile	Masse chargeable	Nombre de palettes		
				de 800 x 1 200	de 1 000 x 1 200	
	12,20 x 2,43 x 2,30 m à 13,50 x 2,44 x 2,50 m	70 à 86 m ³	Jusque 29 t	30 à 33	24 à 26	

Récapitulatif



Fret de base

- Conventiennel
- Équivalence
- Conteneur complet
- Prestations annexes
- Roulage RO/RO

Les ajustements

- BAF
- CAF
- Frais particuliers

▶ Les ristournes

- ▶ Fidélité
- ▶ Contrat d'engagement

▶ Liner terms ou conditions de ligne

- ▶ Quai à quai
- ▶ Sous palan à sous palan

▶ Les types d'expédition en container

- ▶ FCL/FCL
- ▶ LCL/LCL
- ▶ FCL/LCL
- ▶ LCL/FCL

DOOR TO PIER (Porte à quai)

Se dit d'un conteneur rempli (empoté) au lieu de production de la marchandise (usine) pour être vidé (dépoté) au quai du terminal.

F.I.O. (Free in and out) ou Bord/bord

Mode de perception du fret d'après lequel la marchandise est mise à bord aux frais du chargeur et reprise là où elle a été arrimée aux frais du réceptionnaire.

TERMINAL (pétrolier ou conteneurs)

Quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vrac on dit plutôt quai minéralier, céréalier, etc...

DETAXE ou Rabais(Rebate)

Prime donnée par l'armateur à son chargeur pour s'assurer sa fidélité. Parmi les systèmes de prime utilisés, on peut citer celui de la remise différée ou prime de fidélité et le système du contrat.

LIBRE PRATIQUE (Free pratique)

Autorisation donnée par les Autorités à un navire de communiquer directement avec la terre après production d'une patente de santé (bill of health) sans réserve.

STACKING

Gerbage (empilage) de conteneurs l'un sur l'autre

PIER TO HOUSE

Conteneur rempli au terminal et livré à domicile.


PIER TO PIER


Conteneur rempli et vidé aux terminaux portuaires.

SOUS-PALAN (Alongside delivery, undertackle)

A l'embarquement, la marchandise est amenée aux frais du chargeur à l'aplomb des crochets du palan de chargement, don le long du bord du navire (alongside), les frais jusqu'à la mise en cale étant à la charge de l'armateur et compris dans le fret.

Au débarquement, le réceptionnaire prend la marchandise sous le crochet du palan.

- 
- ▶ Les services
 - ▶ Port à port
 - ▶ Point à point : composante multimodale
 - ▶ Limitation éventuelle pour les transporteurs étrangers
 - ▶ Service pendulaires
 - ▶ Tour du monde
 - ▶ Plate forme d'éclatement et de collecte
 - ▶ Services de transbordement

- 
- ▶ La tarification des autres modes de transport
 - ▶ Le transport routier
 - ▶ Tarifs libres
 - ▶ Fonction de la masse et du volume
 - ▶ Les autres éléments du coût
 - ▶ Emballage
 - ▶ Assurance
 - ▶ Coût administratif
 - ▶ Les délais

CARRIER HAULAGE

Désigne le transport terrestre ou fluvial précédant ou faisant suite à un transport maritime, lorsqu'il est effectué par le transporteur maritime pour le compte du client.

MERCHANT HAULAGE

Désigne le transport terrestre ou fluvial précédant ou faisant suite à un transport maritime, lorsqu'il est effectué par un tiers (et non par le transporteur maritime) pour le compte du client.

DELAISSEMENT (Abandonment to insurers)

Abandon par l'assuré à l'assureur de son navire ou de sa marchandise, en échange du paiement de la valeur assurée, et cela dans des cas très précis (par exemple si le navire est irrécupérable).

EXPERT MARITIME (Surveyor)

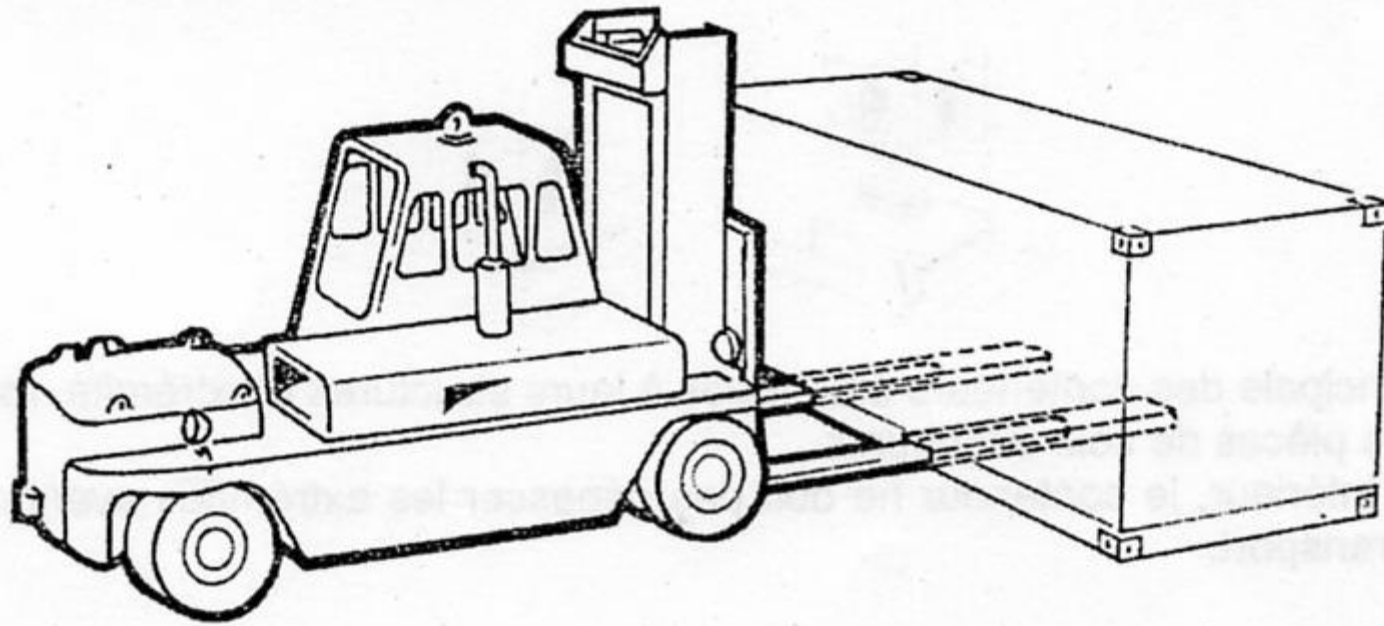
Personne nommée par les parties (expert amiable) ou par le Tribunal (expert judiciaire) pour constater un état de fait et, en cas d'avarie, en rechercher les causes.

FACULTES (Good insurance, cargo insurance)

En matière d'assurance maritime c'est le nom des marchandises par opposition au corps c'est à dire le navire lui-même.

SAPITEUR

Expert chargé d'évaluer la valeur des marchandises lors d'une avarie (voir expert).



Question

- ▶ Conteneur complet de champagne à destination du Japon , quel type de conteneurs choisissez - vous ?
- ▶ Conteneur complet de sacs luxe en cuir rare, quel type de conteneurs choisissez-vous ?
- ▶ Des profilés métalliques, fardeaux de 2,50 m de large et 6 m de long, quel type de conteneurs choisissez-vous ?

FREINTE (Voyage shrinkage, wastage)

Perte admise comme inévitable dans le transport de certaines marchandises.

VICE

Défaut de qualité. On distingue: le vice propre (inherent vice) qui a trait aux caractéristiques mêmes de l'organe de machine, ou de la marchandise incriminée et dont les conséquences sont à la charge du propriétaire, le vice caché qui lui, ne peut être raisonnablement décelé. Enfin, le vice d'arrimage est le résultat d'une faute de chargement de la marchandise (mauvais emplacement en cale, saisissage défectueux, voisinage incompatible avec d'autres marchandises, etc...)

YORK and ANTWERP RULES

Règles de York et Anvers (1924 modifiées en 1950) adoptées pour le règlement des avaries communes.

La cotation

① Description de la marchandise.

Nature du produit

Numéro de tarif douanier

Marchandise dangereuse :..... Code OMCI :..... Code IATA :

② Valeur de la marchandise.

Devise	Valeur	Incoterm	Lieu	Incoterm	Lieu	Incoterm	Lieu
		<input type="checkbox"/> EXW...		<input type="checkbox"/> CFR...		<input type="checkbox"/> DAF...	
		<input type="checkbox"/> FCA...		<input type="checkbox"/> CIF...		<input type="checkbox"/> DES...DEQ	
		<input type="checkbox"/> FAS...		<input type="checkbox"/> CPT...		<input type="checkbox"/> DDU...	
		<input type="checkbox"/> FOB...		<input type="checkbox"/> CIP...		<input type="checkbox"/> DDP...	

③ Colisage.

Nombre de colis :..... Poids total :..... Volume :.....

Type d'emballage	Nombre	Longueur	Largeur	Hauteur
<input type="checkbox"/> A nu				
<input type="checkbox"/> Carton				
<input type="checkbox"/> Rouleau				
<input type="checkbox"/> Caisse				
<input type="checkbox"/> Fûts				
<input type="checkbox"/> Fardeau				
<input type="checkbox"/> Sacs				
<input type="checkbox"/> Palette				
<input type="checkbox"/> Balle				
<input type="checkbox"/> Autres				

④ Mode de transport.

Itinéraire demandé :..... Date approximative :

Adresse de destination :.....

<input type="checkbox"/> Maritime	<input type="checkbox"/> Détail	<input type="checkbox"/> Conteneur FCL
<input type="checkbox"/> Ferroviaire	<input type="checkbox"/> Wagon complet	<input type="checkbox"/> Conteneur LCL
<input type="checkbox"/> Routier	<input type="checkbox"/> Camion complet	
<input type="checkbox"/> Aérien	<input type="checkbox"/> Groupage	

⑤ Nature des services demandés.

<input type="checkbox"/> Transitaire	<input type="checkbox"/> Commissionnaire en douane
<input type="checkbox"/> Commissionnaire-expéditeur	<input type="checkbox"/> Transporteur
<input type="checkbox"/> Commissionnaire de transport	<input type="checkbox"/> Pro-forma

⑥ Détail des chiffres demandés.

Coût total :.....

<input type="checkbox"/> Frais à l'embarquement	<input type="checkbox"/> Transport routier
<input type="checkbox"/> Fret maritime	<input type="checkbox"/> Transport aérien
<input type="checkbox"/> Déchargement à...	<input type="checkbox"/> Rémunération du transitaire
<input type="checkbox"/> Magasinage à...	<input type="checkbox"/> Frais à l'arrivée
<input type="checkbox"/> Chargement sur camion ou wagon	<input type="checkbox"/> Correspondance-dossier
<input type="checkbox"/> Transport ferroviaire	<input type="checkbox"/> Autres (à préciser)

⑦ Renseignements divers.

SGS	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Crédit documentaire	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Assurance	<input type="checkbox"/> FAP	<input type="checkbox"/> Tous risques

La cotation maritime

- ▶ Renseignements
 - ▶ Nom et adresse du chargeur, du destinataire, du notify, du transitaire
 - ▶ Incoterm
 - ▶ Modalités de paiement
 - ▶ Crédoc
 - ▶ Date
 - ▶ Numéro
 - ▶ Validité
 - ▶ Nombre de connaissements originaux demandés
 - ▶ Numéro de licence d'importation éventuel
 - ▶ Autres mentions à porter sur le B/L
- ▶ Validité dans le temps de la cotation
- ▶ Obligations déclaratives dans le cadre du transport, pays de départ et de destination
- ▶ *Source Foucher Transporter*

La cotation maritime

- ▶ Renseignements sur l'expédition
 - ▶ Nombre de colis, de conteneurs
 - ▶ Masse, volume et dimensions des colis
 - ▶ Nature des emballages
 - ▶ Marquage
 - ▶ Valeur
- ▶ Renseignements sur la marchandise
 - ▶ Dénomination, espèce tarifaire
 - ▶ Produits dangereux code UN et déclaration d'expédition
 - ▶ Pour les produits périssables : température de conservation
- ▶ Fret
 - ▶ Taux de base
 - ▶ Monnaie, conditions
 - ▶ Surcharges
 - ▶ Nature
 - ▶ Assiette
 - ▶ taux
 - ▶ Ristournes
 - ▶ assiette
 - ▶ taux
 - ▶ délai
 - ▶ Liner terms utilisés
 - ▶ PLTC / THC
 - ▶ Autres frais
 - ▶ Paiement au départ ou à destination

La cotation maritime

- ▶ Le transport
 - ▶ Lieu de destination
 - ▶ Port d'embarquement
 - ▶ Port de destination
 - ▶ Date d'embarquement souhaitée
 - ▶ Conventionnel /RORO/conteneur
 - ▶ Prestations annexes
 - ▶ Préacheminement
 - ▶ Post acheminement
 - ▶ Transit export / import
 - ▶ Assurance
- ▶ Service maritime
 - ▶ Ports de départ envisageables
 - ▶ Fréquence des services
 - ▶ Dates de départ possibles
 - ▶ Transit time envisageable
 - ▶ Transbordement éventuel
 - ▶ Type de navires (colis lourds), dimensions ...
 - ▶ Pré acheminement
 - ▶ Moyens
 - ▶ Coût
 - ▶ Délai
 - ▶ Transit : coût

Le facteur durable

- ▶ Une obligation de 2023 à 2026
 - ▶ Plus de 500 salariés
 - ▶ Plus de 250 salariés
 - ▶ Toute entreprise
- ▶ Le cas du transport routier
- ▶ Le cas du transport maritime
 - ▶ 3% des GES mondiaux et 50% de réduction pour 2050 (source OMI)

VALEURS DES FACTEURS D'ÉMISSION DES SOURCES D'ÉNERGIE
UTILISÉES PAR LES MOYENS DE TRANSPORT

(En kilogramme de dioxyde de carbone équivalent par unité de mesure de la
quantité de source d'énergie)

Nature de la source d'énergie	Type détaillé de la source d'énergie	Unité de mesure de la quantité de source d'énergie	FACTEUR D'ÉMISSION (1)		
			Phase amont	Phase de fonctionnement	Total

Émissions de tCO₂e = Donnée d'activité × Facteur d'Émission × PRG (potentiel de réchauffement global)

Fioul	Light fuel oil ISO 8217 Classes RMA à RMD	kilogramme	0,68	3,17	3,85
	Heavy fuel oil ISO 8217 Classes RME à RMK	kilogramme	0,50	3,14	3,64

DESCRIPTION (selon la nature et la capacité du navire)	NOMBRE D'UNITÉS TRANSPORTÉES dans le moyen de transport (1)	TAUX DE CONSOMMATION DE SOURCE d'énergie du moyen de transport (en unité de mesure de la quantité de source d'énergie par kilomètre) (2)
Vraquier <u>Handysize</u> De moins de 40 250 tonnes de port en lourd	12 800 tonnes	Heavy fuel oil : 39,20 kg/ km Marine diesel oil (3)
Vraquier <u>Handymax</u> De 40 250 à 63 499 tonnes de port en lourd	24 700 tonnes	Heavy fuel oil : 39,70 kg/ km Marine diesel oil (3)
Vraquier <u>Panamax</u> De 63 500 à 127 500 tonnes de port en lourd	33 000 tonnes	Heavy fuel oil : 49,40 kg/ km Marine diesel oil (3)
Vraquier <u>Capesize</u> De plus de 127 500 tonnes de port en lourd	79 600 tonnes	Heavy fuel oil : 79,80 kg/ km Marine diesel oil (3)
Pétrolier <u>Petit product tanker</u> De moins de 26 500 tonnes de port en lourd	7 990 tonnes	Heavy fuel oil : 55,00 kg/ km Marine diesel oil : 0,50 kg/ km
Pétrolier <u>Handy product</u> De 26 500 à 68 499 tonnes de port en lourd	15 500 tonnes	Heavy fuel oil : 76,00 kg/ km Marine diesel oil : 3,40 kg/ km

Pétrolier Aframax De 68 500 à 200 000 tonnes de port en lourd	48 700 tonnes	Heavy fuel oil : 72,50 kg/ km Marine diesel oil (3)
Pétrolier VLCC De plus de 200 000 tonnes de port en lourd	144 000 tonnes	Heavy fuel oil : 133,00 kg/ km Marine diesel oil (3)
Gazier petit GPL	1 830 tonnes	Heavy fuel oil : 25,90 kg/ km Marine diesel oil : 1,50 kilogramme
Gazier VLGC	22 300 tonnes	Heavy fuel oil : 90,00 kilogramme Marine diesel oil (3)
Petit vraquier/ navire fluvio- maritime	2 630 tonnes	Heavy fuel oil (3) Marine diesel oil : 12,80 kg/ km
Porte-conteneurs De moins de 1 200 EVP	3 650 tonnes	Heavy fuel oil : 32,30 kg/ km Marine diesel oil : 0,80 kg/ km
Porte-conteneurs De 1 200 à 1 899 EVP	11 000 tonnes	Heavy fuel oil : 66,30 kg/ km Marine diesel oil (3)
Porte-conteneurs De 1 900 à 3 849 EVP	18 500 tonnes	Heavy fuel oil : 103,70 kg/ km Marine diesel oil (3)
Porte-conteneurs De 3 850 à 7 499 EVP	46 400 tonnes	Heavy fuel oil : 174,00 kg/ km Marine diesel oil (3)
Porte-conteneurs De plus de 7 500 EVP	74 900 tonnes	Heavy fuel oil : 210,50 kg/ km Marine diesel oil (3)

Ferry de nuit	1 290 tonnes	Heavy fuel oil : 18,45 kg/ km Marine diesel oil : 12,04 kg/ km
Ferry de jour	2 350 tonnes	Heavy fuel oil : 33,51 kg/ km Marine diesel oil : 4,28 kg/ km
Ro-Pax	1 730 tonnes	Heavy fuel oil : 32,20 kg/ km Marine diesel oil (3)
Ro-Ro	1 970 tonnes	Heavy fuel oil : 54,30 kg/ km Marine diesel oil : 1,40 kg/ km

(1) Le nombre d'unités transportées tient compte des trajets à vide.

(2) Quand deux sources d'énergie sont indiquées et quelle (s) que soi (en) t celle (s) utilisée (s) pour une prestation donnée, la masse de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone équivalent ou CO2e) émise par kilomètre est obtenue en multipliant le taux de consommation de chacune des sources d'énergie par le facteur d'émission correspondant et en additionnant les deux nombres ainsi calculés.

(3) Valeur faible non déterminée, à considérer comme une valeur nulle.

La décarbonation du transport maritime

- ▶ Les carburants alternatifs
 - ▶ LNG
 - ▶ Méthanol
 - ▶ Hydrogène
 - ▶ Ammoniac
- ▶ Scrubbers
 - ▶ Capturer
 - ▶ les fumées soufrées
 - ▶ les particules fines
- ▶ Coût total estimé de la décarbonation en 2050
 - ▶ 1650 milliards de dollars
 - ▶ Moins cher que ne rien faire

Bilan gaz à effet de serre

- ▶ Le coût du bilan
- ▶ La taxation Carbone à venir
- ▶ L'OMI
- ▶ L'AUTF
- ▶ La filtration à 90% du sulfite (filtres à particules)
- ▶ Le biocarburant et fioul léger
- ▶ Vers un transport Plus cher
- ▶ Mais
 - ▶ La COP 26
 - ▶ De nouveaux marchés
 - ▶ L'Union Européenne, le Japon, Les Etats-Unis ... La Chine



Terminaux de Normandie

32 rue de Colmar B.P. 336
78 056 Le Havre Cedex France

IMPORT et TRANSIT

2005

*FRAIS DE STATIONNEMENT ET GARDIENNAGE
CONTENEURS au 01.01.2005 en Euros*

Durée du stationnement	20'			40'		
	Gardiennage	Stationnement	TOTAL	Gardiennage	Stationnement	TOTAL
Inférieur à 4 jours *	GRATUIT			GRATUIT		
Sortie du 5ème jour	14.00	6.00	20.00	14.00	12.00	26.00
" 6ème jour	19.00	8.00	27.00	19.00	16.00	35.00
" 7ème jour	27.00	10.00	37.00	27.00	20.00	47.00
" 8ème jour	35.00	12.00	47.00	35.00	24.00	59.00
" 9ème jour	43.00	15.00	58.00	43.00	30.00	73.00
" 10ème jour	53.00	19.00	72.00	53.00	38.00	91.00
A partir du 10ème jour ajouter par conteneur et par jour les suppléments suivants :	16.00	6.00	22.00	16.00	12.00	28.00
		<i>Soumis à TVA à partir du 16ème jour</i>			<i>Soumis à TVA à partir du 16ème jour</i>	

* Hors dimanche et/ou jours fériés compris dans la franchise

La sécurité

- Exemple d'un V.L.C.C.
- ISPS
- Le coût des contrôles
- Approche différenciée selon les marchandises
 - Les céréales
 - Le gaz naturel
 - Cargill

Le contrat de transport entre le chargeur et le transporteur

- Le chargeur
 - Identification de la marchandise
 - Marquage des colis

Sûreté et sécurité

- ▶ ISPS International Ship and port facility security code
- ▶ SOLAS Convention for the Safety of Life at Sea
- ▶ Sûreté des ports : directive 2005/65 du 26 Octobre 2005
- ▶ Les directives UE/pays-tiers
 - ▶ Règlement 68-2005
 - ▶ CTPAT
 - ▶ CSI

CHARGEUR

Propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'une partie de cette cargaison représentée par un connaissement. Celui qui expédie la cargaison.

Le
transporteur

Prise en charge des marchandises
Les prestations

La
responsabilité
du
transporteur

Présomption de responsabilité
Indemnisation des dommages
Par voie maritime

- Exonération de responsabilité
- Indemnité

Par voie routière


- Préalable
- Capacité professionnelle

Exonération de responsabilité

- ▶ Innavigabilité du navire
 - ▶ S'il a satisfait à ses obligations de mise en état
 - ▶ Vices cachés du navire : à l'armateur de prouver que l'examen a été correct
- ▶ Faute nautique
 - ▶ Intéressant le navire et non la cargaison elle-même
- ▶ Incendie
 - ▶ Sauf faute du transporteur
- ▶ Acte d'assistance ou de sauvetage
- ▶ Évènements non imputables au transporteur
 - ▶ Fait du prince ...
- ▶ Freinte de route
- ▶ Vice propre de la marchandise
- ▶ Défaut d'emballage
- ▶ Défaut de marquage et autres fautes du chargeur



Assurance CMR



Les limites de l'indemnisation peuvent être augmentées

Déclaration de valeur
Déclaration d'intérêt à la livraison
Le dol
Apport de la preuve d'exonération
Application d'une clause d'exonération

La combinaison des critères

- Le coût logistique maximal

Le choix du transitaire

- Utilité des transitaires
- Besoin de bout en bout
- Compétences de spécialiste
- Aspect ponctuel

Rôle et fonctions des transitaires

- Le mandataire et la fonction de commissionnaire

Le commissionnaire de transport

- Organisateur de transport plurimodal
- Fonction



Le commissionnaire agréé en douane

- Mandataire
- Agrément de l'administration des douanes
- Seul responsable vis à vis de la douane



Le groupeur

- Constitution des unités de chargement complètes
- NVOCC



L'affréteur routier

- Mise en contact
- Organisation des entreprises de transport

Le transitaire portuaire ou aéroportuaire

- Le bon déroulement des passages portuaires
- L'entreprise de manutention
 - Opérations
 - Mission plus juridique
 - Pour le compte de
 - Détail des tâches
 - Point de départ des opérations maritimes
 - Préalable et la suite nécessaires de la mise

ACCONIER

Entrepreneur de manutention maritime qui assure notamment le chargement ou le déchargement des navires. Ce terme s'emploie surtout en Méditerranée où l'Acconier prend en charge la marchandise depuis sa descente à quai jusqu'à sa mise à bord et inversement. Pour les ports du Nord, voir Stevedores.

BON D'EMBARQUEMENT (Shipping order)

Dans certains ports, notamment en Méditerranée, c'est l'acconier qui reçoit la marchandise et signe un reçu dit "Bon d'embarquement" en y apposant éventuellement des réserves contre le chargeur.

▶ L'agent d'une compagnie de navigation

▶ Agent de fret

▶ Opérations intégrées par l'agent maritime

▶ Consignation de navire

▶ Les manquants

▶ Recevoir les marchandises

▶ Attributions commerciales

▶ Mandataire salarié

▶ Exemples de responsabilité

STATEMENT OF FACTS

Rapport d'escale adressé par l'agent à l'armateur. C'est le relevé chronologique des opérations de chargement ou de déchargement permettant le calcul des surestaries ou de la dispatch sur le time sheet.

COMPTE D'ESCALE (Disbursement account)

Facture adressée par l'agent à l'armateur et reprenant toutes les dépenses (débours) engagées pour son compte lors de l'escale du navire ainsi que la rémunération de l'agent (voir agent maritime).

DEBOURS (Disbursement)

Ce sont les paiements faits à des fournisseurs ou à des tiers par un consignataire ou un transitaire pour le compte de l'armateur ou du chargeur. Ces débours sont récupérables par compte d'escale ou par facture.

AGENT MARITIME

ou Consignataire de navire (Shipping agent) : Représentant de l'exploitant du navire (armateur ou affrêteur à temps) dans un port d'escale. Il recrute le fret, délivre la marchandise, assiste le Capitaine. Il est rémunéré par des commissions sur fret et des honoraires de consignation (agency frees).

AGENCY FREES

Honoraires de consignation.

MANQUANT (Shortage, short delivery)

Différence entre la quantité de marchandises livrée et la quantité inscrite sur le connaissement.

La responsabilité du transporteur est fixée par la loi. Elle ne joue pas en cas de force majeure, de vice propre de la marchandise et de réserves précises prises au départ

SAISIE (Seizure, Arrest)

Mesure d'arrêt d'un navire accordée par l'autorité judiciaire à quelqu'un qui estime avoir des créances à faire valoir à l'encontre du Capitaine ou de l'Armateur.

SAISSAGE (Lashing)

Amarrage solide de la cargaison sous la responsabilité du Capitaine, en vue de la traversée.

- ▶ Le courtier maritime
 - ▶ Commerçants
 - ▶ Libre en France
 - ▶ Courtiers conducteurs et interprètes de navire
 - ▶ Courtiers libres d'affrètement
 - ▶ Le courtier libre
 - ▶ Mise en rapport
 - ▶ Contrat direct
 - ▶ Connaissance du marché international
 - ▶ Relations personnelles
 - ▶ Création d'un département affrètement
 - ▶ Conseil sur la rédaction de la charte partie
 - ▶ Médiateur et diplomate

COURTIER MARITIME

Officier Ministériel ayant dans les ports français le privilège des traductions officielles et de la mise en douane des navires étrangers. Se distingue du courtier d'affrètement et du courtier d'achat et de vente de navires (shipbroker).

La rémunération du transitaire


- Facturation à l'exportation
- Honoraires d'agrée en douane
- Autres frais
- Apporteur de fret

Comment choisir un transitaire

- Définition du besoin
- Demande de cotation

La présélection de l'offre

- Spécialisation
- Par zone géographique

- 
- ▶ Sur le mode de transport principal
 - ▶ Sur les types d'opérations particulières
 - ▶ Détail de la demande de cotation
 - ▶ Comment mesurer la qualité des services
 - ▶ Douane
 - ▶ Camionnage
 - ▶ Incidents

- ▶ Les obligations d'assurance
- ▶ Les caractéristiques de l'assurance transport
- ▶ Comment assurer les risques du transport maritime
 - ▶ Avaries particulières
 - ▶ Avarie commune
 - ▶ Les documents suite à l'avarie
 - ▶ La quotité d'avarie
- ▶ La garantie FAP
 - ▶ Franc d'avarie particulière
 - ▶ Substitution par l'assureur
 - ▶ La garantie tous risques
- ▶ La garantie guerre et mines

ASSURANCE-CORPS (Hull policy)

Assurance du navire lui-même.

ASSURANCE FACULTES (Goods insurance)

Assurance de la cargaison d'un navire.

AVARIES (Average,Damage)

on distingue:

1 - les avaries particulières qui sont des dommages survenus par accident au navire ou à sa cargaison.

2 - les avaries communes qui sont des pertes ou des frais engagés volontairement par le Capitaine pour sauver le navire et sa cargaison.

AVERAGE

POLICE FLOTTANTE (Floating policy)

Police d'assurance "facultés" souscrite par un armateur (ou un transitaire) pour la couverture des marchandises dont le transport leur est confié.

Question

Comment les métiers identifiés se coordonnent-ils dans des opérations de transport maritime ?

Expéditeur

Compagnie Maritime

Destinataire

Marchandises diverses

Commissionnaire de transport

transitaire portuaire (agent de fret)

(consignataire de navire) puis agence de manutention

Courtier

Vrac (300 tonnes)

Courtier

Agent de manutention

Emballage et conditionnement

- ▶ Le choix des modalités d'emballage et de préparation de la marchandise par le chargeur
 - ▶ Bien préparer la marchandise
 - ▶ La sanction du défaut d'emballage
 - ▶ Mention sur le document de transport
 - ▶ Les normes
 - ▶ L'emballage maritime
 - ▶ Étiquetage et marquage des marchandises
 - ▶ Lisibilité



Déclaration du chargeur

- Mention du poids
- Nature de la marchandise
- Type d'emballage

L'empotage des conteneurs

- La check list avant le chargement
 - Extérieur du container
 - Intérieur
- Chargement, arrimage des marchandises
 - Chariot élévateur
 - Le centre de gravité

ELINGUE (Sling)

Cordage servant à la manipulation des colis.

CAVALIER (Straddle carrier)

Chariot spécial pour manipuler les conteneurs sur les parcs en les enjambant.

LOADING CHARGES

Frais de chargement s'ajoutant au fret.

LAMANAGE

Amarrage du navire.

LO - LO (Lift off - lift on)

Navires modernes à manipulation verticale pour colis pré-élingués, avec larges panneaux et sans traînage à bord.

LANDING CHARGES

Frais de déchargement s'ajoutant au fret.

LONG DU BORD

A l'embarquement, le chargeur doit amener la marchandise parallèlement au fond du navire où les préposés de l'armateur le prennent et le portent à l'aplomb des crochets. Au débarquement, la marchandise est désarrimée, en cas de besoin, élinguée, hissée, virée et livrée le long du bord aux frais de l'armateur.

P.L.T.C.

Port Liner Terms Charges - Partie des frais de manutention portuaire à la charge de la marchandise.

ACCORAGE

Calage à bord d'un navire de colis lourds ou encombrants, par les berceaux de madriers, des cales en bois, pour éviter le ripage encouru de traversée.

PORTIERE (ou Sabord de charge, portelone)

Ouverture pratiquée dans la coque du navire pour le chargement ou le déchargement des marchandises en entrepont.

AMARAGE

Immobilisation d'un navire au moyen d'aussières (câbles) à un quai ou une bouée

ARRIMAGE (Stowage)

Mise en place de la cargaison à bord du navire de façon à assurer la conservation de la marchandise, la sécurité du navire et la desserte aisée des ports d'escale. Le Capitaine établit un plan d'arrimage (cargo plan) qui indique l'emplacement des marchandises à bord du navire. Pour les marchandises en vrac, on emploie le mot anglais "trimming".

Ouverture des portes

L'humidité

Manutention

Exemples de
faute du
chargeur

Étanchéité

Calage

Empotage

Choix d'un
container
inadapté

Fourniture de
conteneurs par
l'armement

Mise à
disposition du
container



SHIPCHANDLER

Approvisionnement de navire.

SHIPPED (Embarqué)

Mention sur connaissement. Voir aussi "on board".

SHIPMENT

Expédition, embarquement d'une marchandise.

8- la couverture des risques

- ▶ L'analyse des risques liés au transport
 - ▶ Détérioration
 - ▶ Non livraison
 - ▶ Facteurs de risque
- ▶ Les réponses aux risques de transport
 - ▶ Avoir un conditionnement protecteur
 - ▶ Les différents types
 - ▶ Les réglementations nationales particulières
 - ▶ Les principaux paramètres
 - ▶ Absence totale d'emballage
 - ▶ Modification du conditionnement



APERITEUR

Chef de file des co-assureurs qui se chargent de la négociation du contrat, de la détermination des risques à garantir, de l'établissement de la police, de l'encaissement des primes.

- ▶ Emballages et conditionnements jugés insuffisants ou inadaptés, exemples :
 - ▶ Denrées alimentaires
 - ▶ Carreaux de faïence
- ▶ La couverture du risque transport
 - ▶ Pour le chargeur
 - ▶ La prime d'assurance
 - ▶ Mode de transport
 - ▶ Nature des garanties
 - ▶ La responsabilité du transitaire
 - ▶ Fautes propres
 - ▶ La gestion des recours

AGREAGE

Vérification des qualités d'une marchandise par les soins d'un expert ou d'une société de surveillance.

COURTIER D'ASSURANCE

Mandataire de l'assuré chargé par ce dernier de rechercher de quelle façon tel ou tel risque peut être garanti. Il discute le taux de prime, choisit la compagnie d'assurance, gère les polices, prévient l'assurance du sinistre, en assure le règlement.



FORTUNE DE MER (Perils of the sea)

Accident de toutes natures survenant en mer au navire et aux marchandises transportées

OWN RISK (Découvert)

Partie du risque conservée par l'assuré (armateur) à sa charge.

Les obligations d'assurance

Les caractéristiques de l'assurance transport


Comment assurer les risques du transport maritime

- Avaries particulières
- Avarie commune
- Les documents suite à l'avarie
- La quotité d'avarie

La garantie FAP

- Franc d'avarie particulière
- Substitution par l'assureur
- La garantie tous risques

La garantie guerre et mines

- 
- ▶ Les pertes de navires
 - ▶ Une tendance à la baisse
 - ▶ Coûts liés à l'environnement
 - ▶ Estimation globale difficile
 - ▶ Exemple de l'EXXON Valdez

- Les pertes de navires
 - Une tendance à la baisse
 - Coûts liés à l'environnement
 - Estimation globale difficile
 - Exemple de l'EXXON Valdez

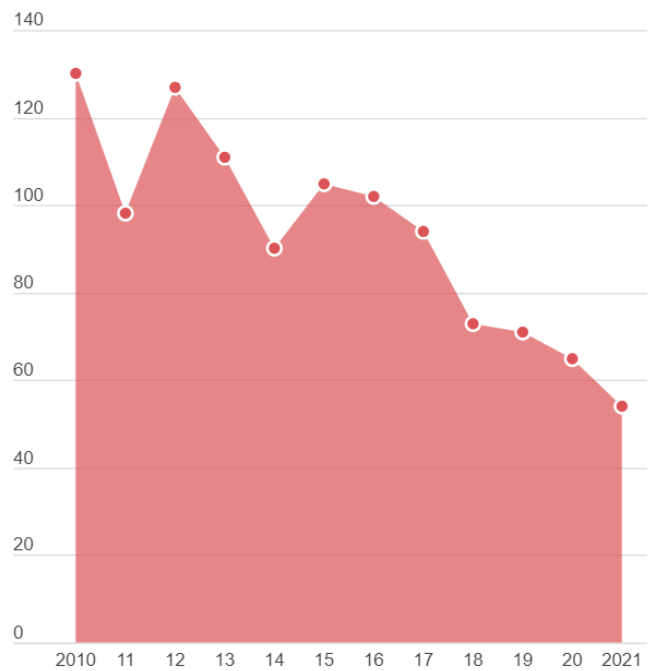
ASSISTANCE

Aide apportée à un navire en difficulté par un autre navire ou un remorqueur. Peut se distinguer du sauvetage (salvage) qui se dit lorsque le danger est imminent.

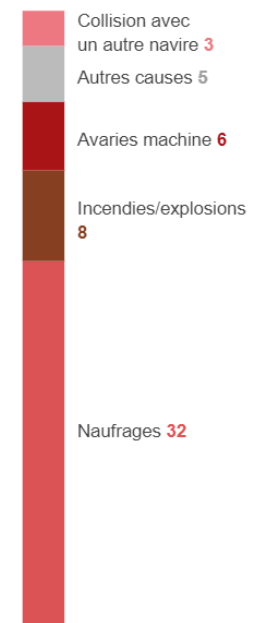
Les pertes de navires

Les pertes totales de navires en baisse

Navires de plus de 100 UMS




Principales causes en 2021



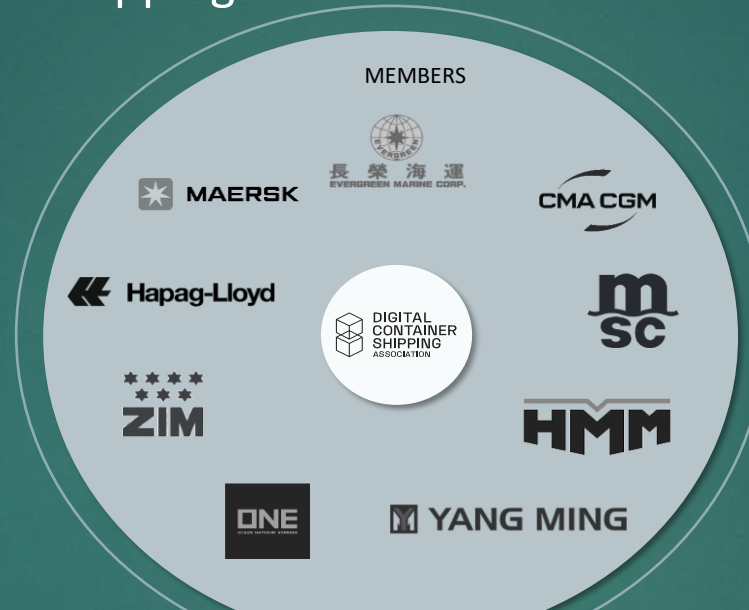
Source : Allianz global corporate & specialty (AGCS), *Safety and shipping review 2022*



- 
- ▶ Assurance du risque transport routier
 - ▶ Lié au transport maritime
 - ▶ Assurer le préjudice commercial
 - ▶ Identité de l'assureur
 - ▶ En résumé
 - ▶ Les risques
 - ▶ Les facteurs de risques
 - ▶ La présomption de responsabilité et ses limites
 - ▶ Les intervenants du contrat
 - ▶ Les différentes polices
 - ▶ Au voyage, d'abonnement, à alimenter, tiers-chargeur
 - ▶ Avarie commune et particulière
 - ▶ La préservation des droits à l'assurance

Une traçabilité normée

The Digital Container Shipping Association has the following members



1. Standards support a common view across the industry in relation to processes, events and messages, facilitating industry standardization and digitization efforts. They are about the definition and alignment of terms, entities and attributes, and they are designed to support a common shared understanding of concepts, terms and rules of the business.
2. Additionally, a clearly defined DCSA Information Model 1.0 is **the foundation against which future DCSA standards will be defined and mapped**, such as the project tracks of IoT, blockchain or cybersecurity. Per se, it is a first publication and thus subject to regular updates. Hence, it can serve as a baseline for industry participants to initiate the required steps towards the next level of container shipping.

Question

Rappelez la formule de calcul
de l'assurance du transport
maritime

$$\text{CIF} = \text{CFR} / (1 - (1,1 \times \text{Taux assurance}))$$

V- les opérations de transport

1- l'organisation du transport

2- la préparation de l'expédition

3- les contrôles réclamés par l'acheteur

4- les relations chargeur / transitaire

5- la législation du transport maritime

6- les particularités du transport routier international

7- les opérations douanières pays-tiers

1- l'organisation du transport

L'incoterm

Les opérations logistiques

Préparation

Contrôle

Transport

Le document de transport

Le dédouanement

2- la préparation de l'expédition

Le colisage

Le
marquage

L'envoi
complet /
groupage

3- les contrôles réclamés par l'acheteur

Contrôle

```
graph TD; A[Contrôle] --> B[Les documents préliminaires]; B --> C[Attestation de vérification];
```

Les documents préliminaires

Attestation de vérification

4- les relations chargeur / transitaire

Les instructions de transport données par le chargeur

- Colisage
- Bordereau d'instruction
- Remise de la marchandise

Vérification des documents de transport

- Attestation de prise en charge
- CMR, CIM
- Note de chargement – connaissance maritime

JOURS DE PLANCHE (ou staries)

Nombre de jours stipulés et alloués à l' affrètement d'un navire pour les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison.

Autres documents maritimes

- Arrêté de fret / booking note
 - Note d'engagement de fret
 - Acheminement de cargaisons importantes

NOTICE (Notice of readiness)

Annnonce officielle donnée par le Capitaine aux chargeurs que le navire est prêt à charger : les jours de planche (staries) commencent à partir de la remise de ce document ou après un délai convenu. Voir surestaries.

NOTIFICATION (Notify adress)

Mention qu'on appose sur le connaissement pour préciser les personnes à prévenir à l'arrivée au port de déchargement.

BOOKING NOTE (Engagement de fret)

Accord, signé par les parties, par lequel un chargeur s'engage à remettre une marchandise à un armateur ou à son agent et celui-ci s'engage à l'embarquer. Le booking note donne le détail des marchandises à embarquer (taux de fret, jours de planche, ports de chargement et de déchargement, date d'embarquement) avec les observations éventuelles.

POINTAGE (Tally)

Comptage du nombre de colis embarqués ou débarqués pour déterminer les manquants.

10200/110400/0002975

1. Изпращач (име, адрес, държава) Sender (name, address, country) 000 "Эрготек" 614060 Пермь, ул. Уральская, № 119 РОССИЯ		МЕЖДУНАРОДНА ТОВАРИТЕЛНИЦА № INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE CMR This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR).	
2. Получател (име, адрес, държава) Consignee (name, address, country) Фирма "Дрон и Ко. Инк." Русе Свободная зона Болгария		16. Превозвач (име, адрес, държава) Carrier (name, address, country) ET „IVAN DAMIANOV“ BG INTERNATIONAL TRANSPORT SVISTOV „GRADEVO“ STR. 14A TEL: 00356-631-42141	
3. Разтоварен пункт (место, държава) Place of delivery of the goods (place, country) Русе Свободная зона Болгария		17. Последователни превозвачи (име, адрес, държава) Successive carriers (name, address, country)	
4. Товарен пункт (место, държава, дата) Place and date of taking over the goods (place, country, date) Пермь Россия 11.04.2000		18. Резерви и бележки на превозвача Carrier's reservations and observations	
5. Приложени документи Documents attached Инвойс № 9 от 10.04.2000 СТД			

6. Знаци и номера Marks and Nos	7. Брой колет Number of packages	8. Вид опаковка Method of packing	9. Вид на стоката Nature of the goods	10. Статистически № Statistical number	11. Теглина бруто кг Gross weight in kg	12. Обем м³ Volume in m³
	660	мешки	Парафин неф- тяной техни- ческий. Марки "Т-1" 2712909000		20231	

J. Указания на изпращача Sender's instructions 		19. Специални споразумения Special agreements							
14. Предписания за плащане на навето/Instructions as to payment for carriage <input type="checkbox"/> Предплатено/Carriage paid <input type="checkbox"/> Дължимо/Carriage forward		20. За плащане от To be paid by <table border="1"> <thead> <tr> <th>Изпращач/Sender</th> <th>Валута/Currency</th> <th>Получател/Consignee</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Изпращач/Sender	Валута/Currency	Получател/Consignee			
Изпращач/Sender	Валута/Currency	Получател/Consignee							
21. Изготвена в Established in ПЕРМИ на 11.04.2000		15. Наложен платеж Cash on delivery							

22. Подпис и печат на изпращача Signature and stamp of the sender 		23. BT9863P // BTES1178 ET „IVAN DAMIANOV“ BG INTERNATIONAL TRANSPORT SVISTOV „GRADEVO“ STR. 14A TEL: 00356-631-42141		24. Стоките получени/Goods received Место на 19 Place on 19	
---	--	---	--	---	--

За попълване на отговорност на изпращача градове 1 до 15 вкл. +19+21+22. Очертайте градовете с дебели линии, които се попълват от превозвача.
 To be completed on the sender's responsibility 1 - 15 including and +19+21+22. The space framed with heavy lines must be filled in by the carrier.

В случай на опасност от кражба или повреждане на стоките, изпращача трябва да уведоми превозвача незабавно.
 In case of danger of theft or damage to the goods, the sender must notify the carrier immediately.