



# LE TRANSPORT MARITIME

COPYRIGHT FRÉDÉRIC GAUTHIER



Qu'est-ce que le transport maritime ?





Powered By  
HYDROGEN

SAMSKIP

# Transport Maritime

I- L'environnement du transport maritime

II-les choix en matière de transport

III- les opérations de transport





LE TRANSPORT VU  
PAR L'ENTREPRISE  
et le maritime



L'impact commercial  
prix de vente, achat, délai, image



Le prix  
distance, valeur



La maîtrise du transport  
le vendeur, l'acheteur

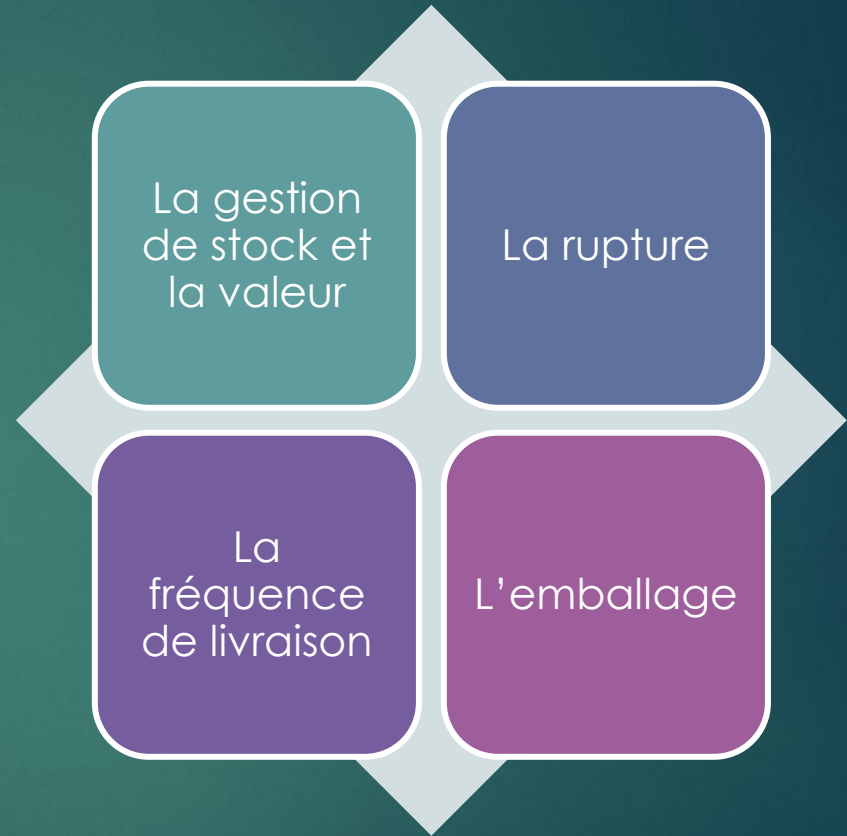


Le délai



Les litiges : manquants,  
conditionnement dégradé... le non  
assurable

# Logistique et transport et maritime



# Transport, réglementation et maritime

- ▶ La paiement
- ▶ La douane à l'international et réglementation
- ▶ L'échéance de paiement liée au transport





## L'intégration des systèmes de transport



- Transport maritime
  - Économies d'échelle.
  - Réseaux maritimes.
  - Terminaux portuaires.
- Transport terrestre
  - Navettes ferroviaires et fluviales.
  - Terminaux intermodaux.
  - Ponts terrestres.
- Logistique intermodale
  - Intégration des systèmes.
  - Ports intérieurs / zones logistiques.



# I- l'environnement du transport maritime

## Moteur du commerce international

- 9 milliard de tonnes

## 70% du fret mondial transporté

- 2000 milliards de dollars de CA
- 85% avec l'intercontinental

## Espace géographique et stratégique

## Réseau maritime, itinéraire régulier

## Les routes maritimes

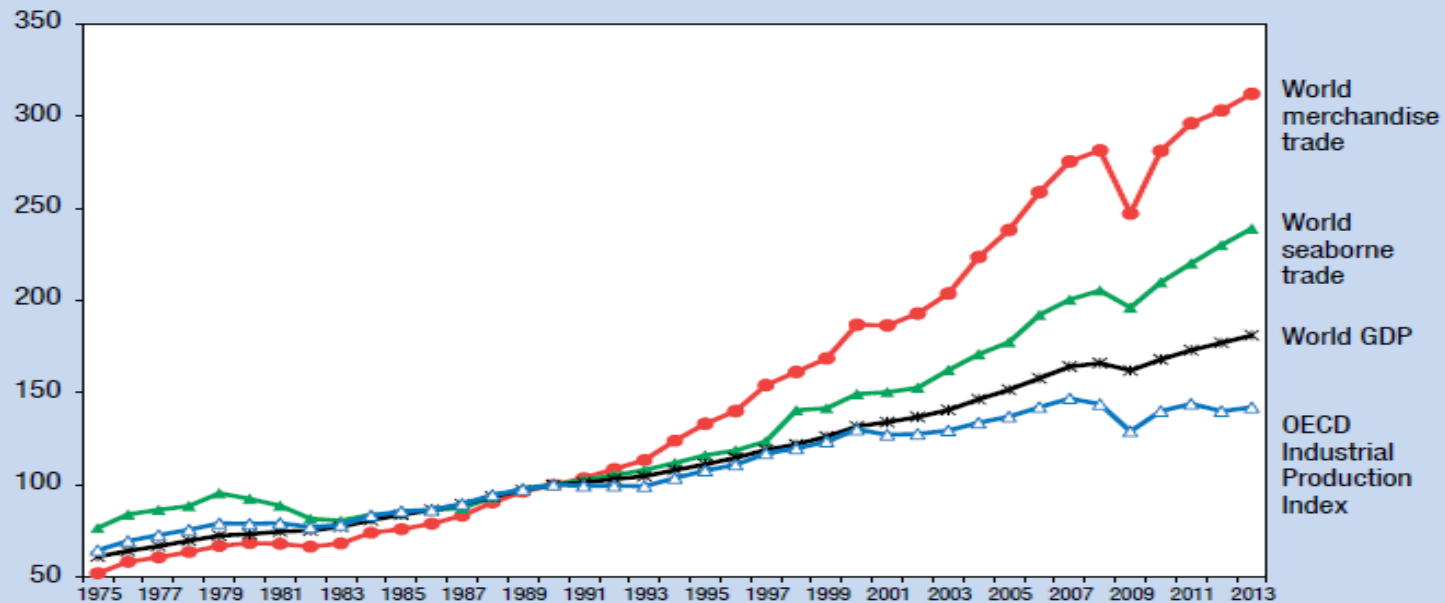
## Points de passage obligés

- Contraintes physiques
- Frontière politiques
- Le long des lignes côtières
- <https://www.qualitairsea.com/newsroom/articles/pourquoi-choisir-le-fret-maritime-pour-vos-marchandises>

# Super slow steaming (yield) et la COVID 19

Le transport maritime s'adapte, le cas Matson dans le Pacifique  
Plus ou moins 10 000 EVP

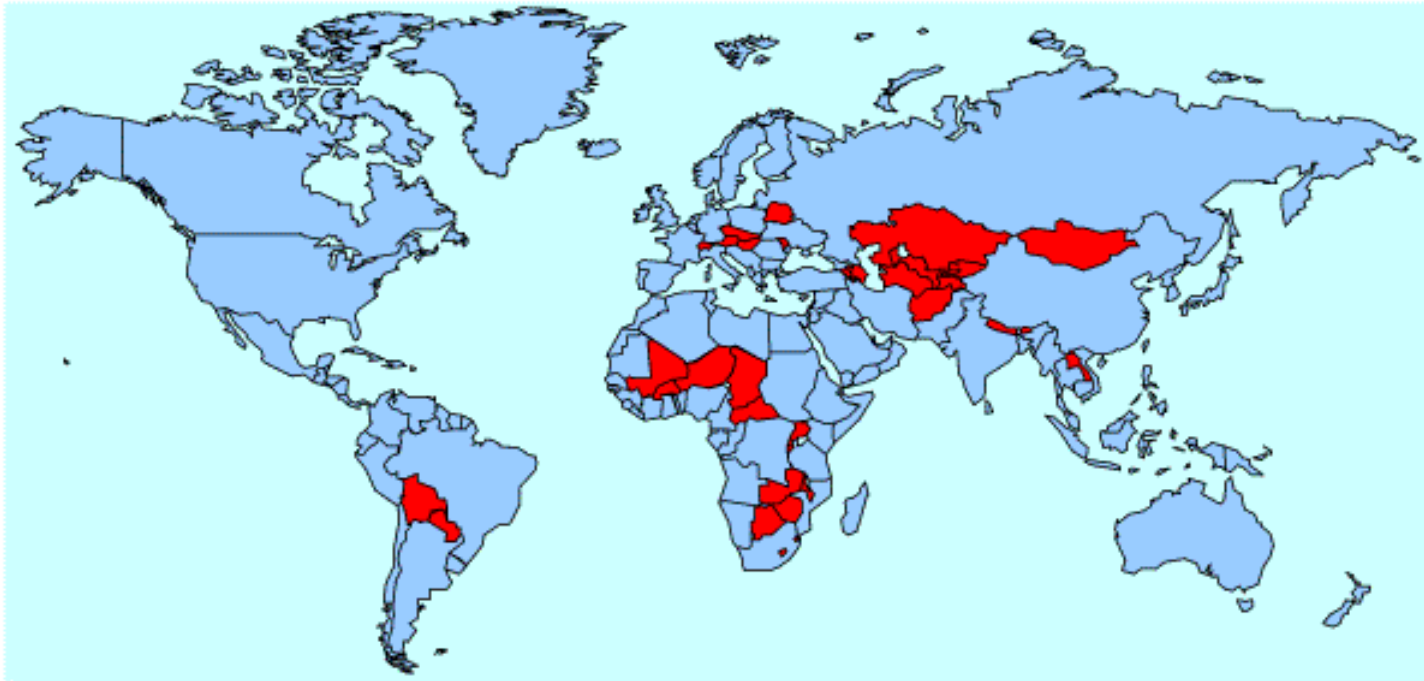
Figure 1.1. The OECD Industrial Production Index and indices for the world: Gross domestic product, merchandise trade and seaborne shipments, 1975–2013 (1990 = 100)



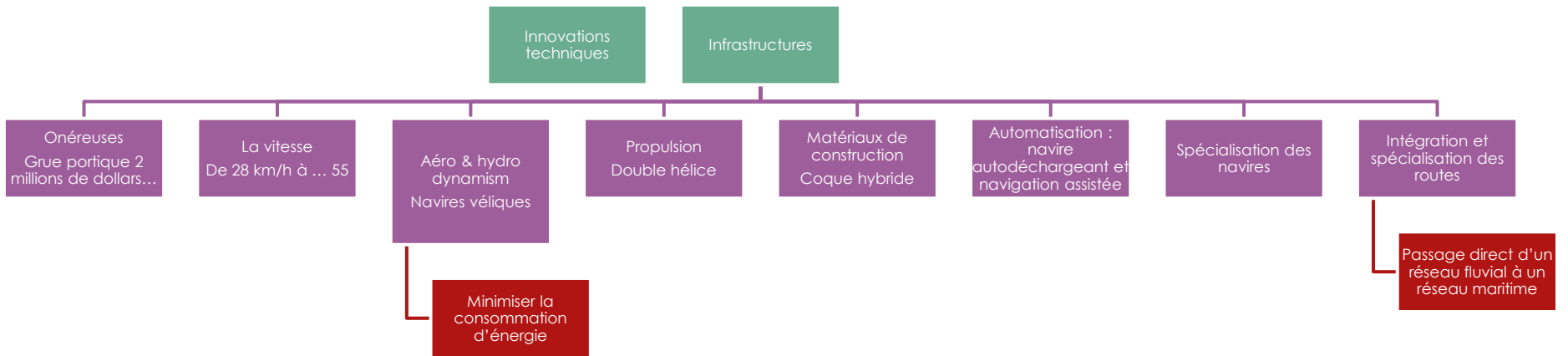
Source: UNCTAD secretariat on the basis of OECD *Main Economic Indicators*, June 2014; UNCTAD, *Trade and Development Report 2014*; UNCTAD *Review of Maritime Transport*, various issues; WTO, appendix tables, table A1a; WTO press release 721, 14 April 2014, World trade 2013, prospects for 2014.



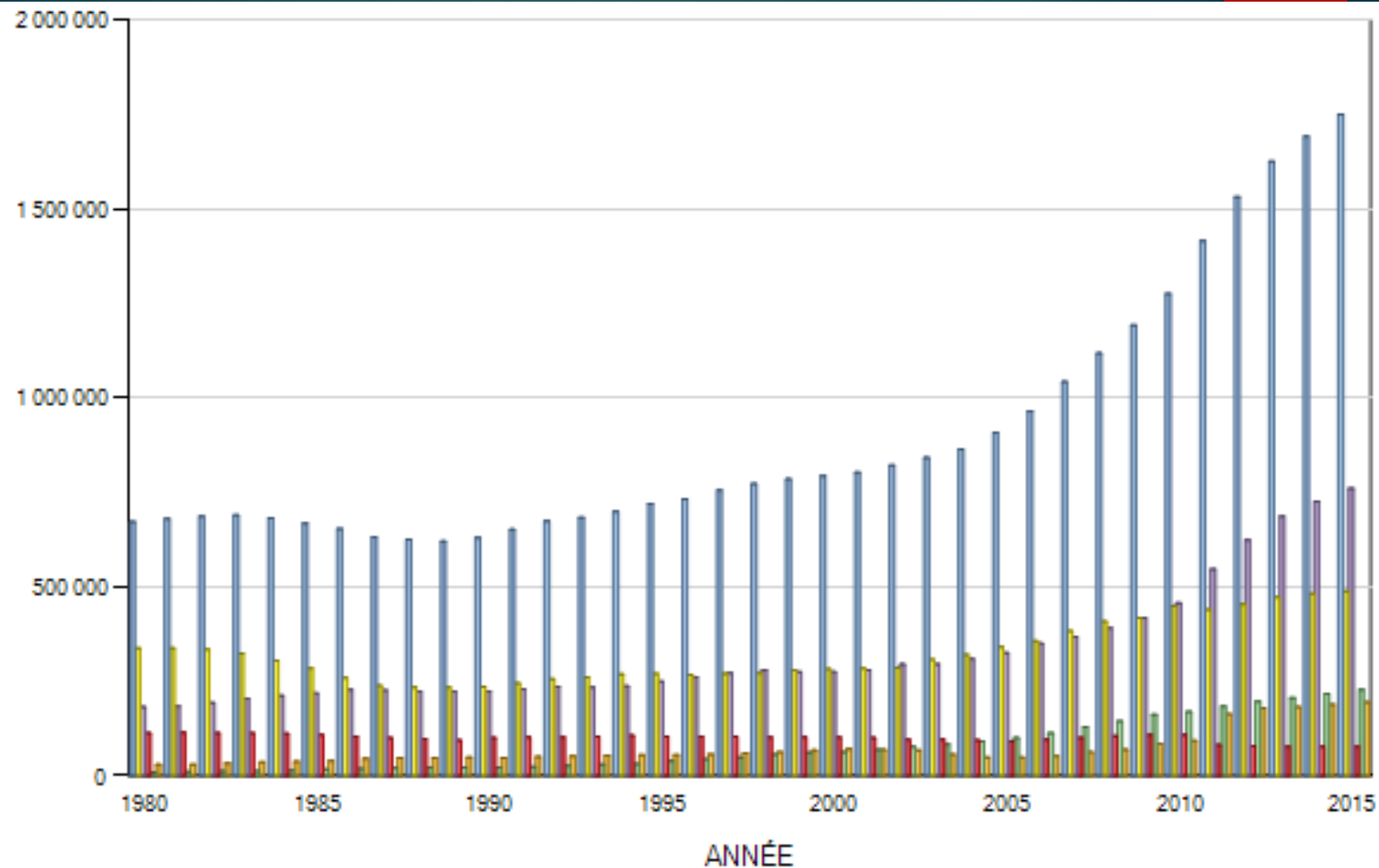




LES ENCLAVES MARITIMES...







■ Flotte totale  
■ Pétroliers  
■ Vraquiers

TYPE DE NAVIRE

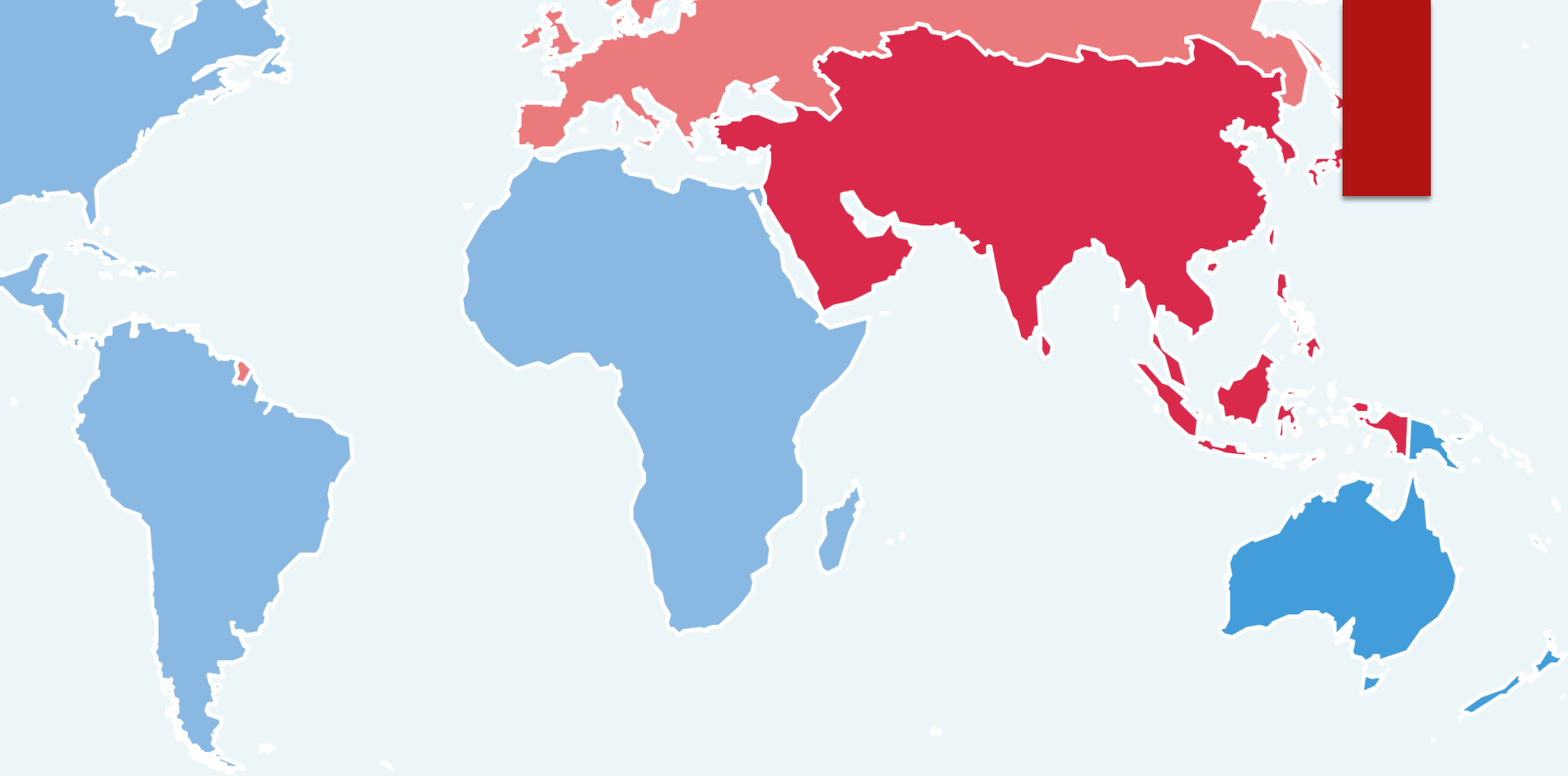
■ Navires de charge classiques  
■ Porte-conteneurs  
■ Autres navires

## ▶ **Économie du transport maritime**

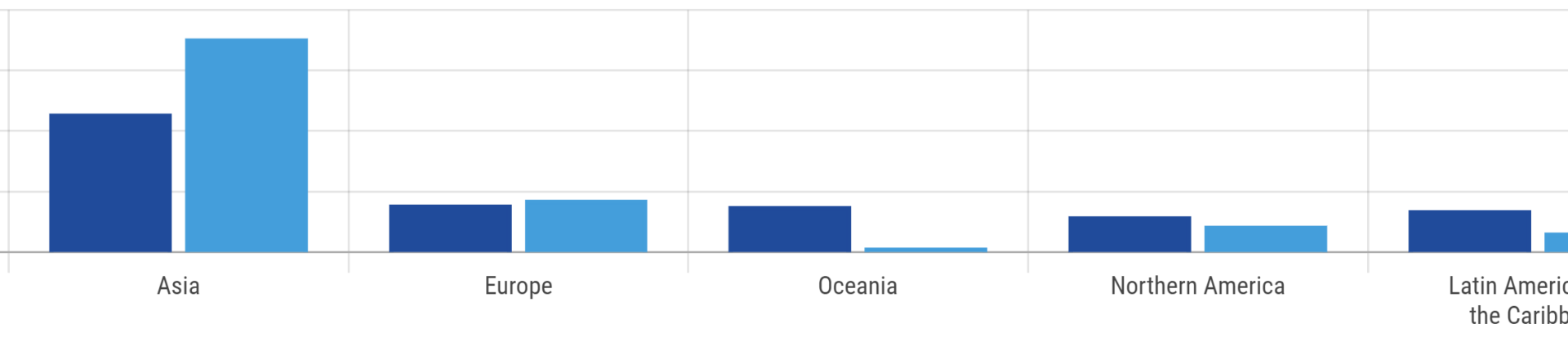
- ▶ Le plus économe des modes de transport 1 l de carburant 312 kms par bateau, 75 kms par camion
  - ▶ MAIS Capital de lancement le plus élevé du secteur

## ▶ **Secteur public / privé**

- ▶ Infrastructures de guidage
- ▶ appontement public
- ▶ dragage
- ▶ sécurité
- ▶ Terminaux et manutention
- ▶ Intervention des gouvernements
- ▶ Abris fiscaux, les pavillons de complaisance



Disclaimer





## Voies d'eau intérieure

- Importance capitale, intégration
- Et encore : Volga, Saint-Laurent, Rhin

## Voies d'eau transcontinentales

- Énergie
- Les méga firmes maritimes
- concentration

# Tendances

1. **Augmentation de la flotte mondiale** : La flotte de porte-conteneurs continue de croître, ce qui permet de compenser les effets des tensions géopolitiques, notamment en Mer Rouge
2. **Réglementations environnementales** : Les nouvelles réglementations anti-pollution obligent les navires à réduire leur vitesse, ce qui impacte les délais de livraison
3. **Technologies plus propres** : Les investissements dans des technologies plus propres et l'achat de quotas d'émission augmentent les coûts pour les compagnies maritimes
4. **Routes commerciales** : Les routes commerciales évoluent, avec un allongement des trajets pour le transport des matières premières énergétiques et agricoles
5. **Demande de fret maritime** : La demande mondiale de fret maritime devrait augmenter d'environ 2,1 % par an en moyenne entre 2024 et 2028

# Tendances 2025

## •Conteneurisation croissante

- de plus en plus de marchandises
- préférence pour les conteneurs standardisés pour améliorer l'efficacité et réduire les coûts

## •Technologie et digitalisation

- L'adoption de technologies avancées telles que l'IA, l'Internet des objets (IoT) et la blockchain = traçabilité  
gestion des chaînes d'approvisionnement et la sécurité des cargaisons.

## •Routes maritimes stratégiques

- Les routes maritimes Asie-Pacifique, Asie-Europe et Transatlantique continuent de jouer un rôle central dans le commerce mondial.

## •Gestion des risques

- tensions géopolitiques et les pandémies mondiales, les entreprises doivent être prêtes à gérer les risques et à s'adapter rapidement aux changements du marché

## •Optimisation des ports

- Les ports investissent = infrastructures modernes et technologies pour accélérer les processus de manutention et réduire les temps de délai.

# A RETENIR

Quels sont les caractéristiques du transport maritime que vous avez retenues ?



## 2- la gestion de la chaîne documentaire et le transport maritime

### Les documents nécessaires

- Service administration des ventes export
- Les administrations
- Les prestataires

### Avant la sortie de l'usine

- Bordereau d'instructions
- Documents de transport
- Bordereau d'instructions bancaires
- Phase de paiement
- Les éléments à conserver par le service export

# La remise de l'offre export



Contenu de l'offre



Les conditions  
d'expédition

Précisions  
Conditions  
de paiement  
Garanties



Le délai de  
livraison

Date d'expédition  
Délai et fractionnement

# Les documents



La facture



Le colisage



Les certificats



Le document de transport routier



La déclaration en douane export



Le document de transport maritime



La déclaration import



Le document de transport routier

**FACTURE PROFORMA / PROFORMA  
INVOICE**

<b>EXPORTATEUR/Exporter</b>	<b>NO EORI</b>	<b>N° FACTURE /Invoice No.</b>	<b>DATE FACTURE/Invoice date</b>
SENSOR Industries		2015/001	29th May 2015
Z.A. Terres Rouges		<b>VOS REFERENCES / Your reference</b>	
51200 Epernay		Order 6128 dated 2th May 2015	
France		<b>NOS REFERENCES / Our reference</b>	
		Laurent Birchmeyer	
<b>DESTINATAIRE / Consignee</b>		<b>ACHETEUR / Buyer</b>	
Same as buyer except further instructions		BILLION Group Ltd	
		Calcada Da Barra, No.2F, EDF Cheong Seng	
		Bloco 3, 4 Andar A	
		MACAU	
<b>NOTIFIER A / Notify</b>		<b>BANQUE DU VENDEUR / Seller's Bank</b>	
To be advised		CIC Est - 51200 Epernay France	
		<b>DEVISE FACTURE / Invoice currency</b>	
		Euro	

DATE DE MISE A DISPOSITION / Date of disposal

Semaine 25 / Week 25

CONDITIONS DE LIVRAISON / Incoterms

CIF Hong-Kong

PRE TRANSPORT PAR / Pre Carriage by

Road - Full Container loaded (FCL)

CONDITIONS DE PAIEMENT / Terms of payment

By swift transfer 90 days from shipping date

LIEU DE CHARGEMENT / Place of loading

Epernay

IDENTITE DU MOYEN DE TRANSPORT / Transport id.

Sea

LIEU DE RECEPTION / Place of receipt

Le Havre

LIEU DE DECHARGEMENT/Place of Discharge

Hong-Kong

LIEU DE DESTINATION / Place of destination

Macau

DESIGNATION DES ARTICLES

Description of goods

POIDS BRUT NET/KG

Gross / Net weight

QUANTITE

Quantity

PRIX UNITAIRE

Unit Price

MONTANT

Amount

Champagne

6000 bottles

25,00 €

100 000,00 €

H.S. 220410

Total 1000 cases on 12 80x120 cm pallets



11000 kgs

17 cbm

Emballage Packing	Fret Freight	Autres coûts Other costs	Assurance Insurance	TOTAL ARTICLES / Total of goods	1 600,00 €
				TOTAL DES FRAIS/Total Charges	
	1 500,00 €		100,00 €	MONTANT TOTAL HT/Total Amount	
				TOTAL A PAYER/ Total to pay	101 600,00 €
<b>CLAUSES PARTICULIERES-VISAS / Special information - visas</b> Cette facture proforma est notre offre valable jusqu'au This proforma invoice has been issued as an offer valid till				<b>LIEU D'ETABLISSEMENT/Place of Issue</b> <b>Epernay (France)</b> <b>NOM/Name</b> <b>Birchmeyer</b>  <b>TEL/Tel</b> <b>326550500</b> <b>SIGNATURE/Signature</b>	
Please read our general sales conditions page 2					

# LISTE DE COLISAGE / Packing list

EXPORTATEUR/Exporter	EORI	N°COLISAGE/Packing list N°	DATE COLISAGE/packing list date
SENSOR Industries		2015/001	29-mai-15
51200 Epernay		AUTRES REFERENCES/Other references	
France		Order 6128 dated 2 May 2015	
DESTINATAIRE / Consignee		ACHETEUR / Buyer	
Billion Group Ltd Calcada Da Barra, No 2F, EDF C.S.		Billion Group Ltd Calcada Da Barra, No 2F, EDF C.S.	
Bloco 3, 4 Andar A Macau		Bloco 3, 4 Andar A Macau	
OBSERVATIONS / Observations			N° FACTURES / Invoices No
Tous les emballages en bois sont conformes à la norme NIMP 15 All wooden packaging are in conformity with international NIMP 15 norm			Facture/Invoice no 2015/001

MARQUES D'EXPEDITION/Despatch marks

N° COLIS / Package No.

Billion Group

Macau

order 6128

NOMBRE, NATURE DES COLIS

Poids Brut / Kg

POIDS NET/kg

DIMENSION/VOLUME M3

Number, kind of packages

Brut weight

Net weight

Size/Volume cbm

DESIGNATION DES MARCHANDISES

Description of goods

1x20' container CGMU525633/6

12 pallets

Each pallet said to contain 83 cases

The latest one 87 cases

1000 cases

6000 bottles

11000 kgs

4500 kgs

Lxlxh in meters

17 cbm

**TOTAL / Total**

11000 kgs

17 cbm

**COLIS / Packages**

1000 cases

Lieu d'établissement

Place and date of issue

Nom / Name

Tel

Signature



# CERTIFICAT D'ORIGINE



N° 1072401

1. Expéditeur (nom, adresse, pays) / Consignor / Expéditeur القاسم المرسل / 发货人 / Организация	N°	ORIGINAL
<b>COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE</b> EUROPEAN COMMUNITY / COMUNIDAD EUROPEA / القمونة الأوروبية <b>欧洲共同体</b> ЕВРОПЕЙСКОЕ СООБЩЕСТВО <b>CERTIFICAT D'ORIGINE</b> CERTIFICATE OF ORIGIN / CERTIFICADO DE ORIGEN / شهادة المنشأ / 原产地证书 / СЕРТИФИКАТ О ПРОИСХОЖДЕНИИ ТОВАРА		
2. Destinataire (nom, adresse, pays) / Consignee / Destinataire القاسم المستلم / 收货人 / Организация	3. Pays d'origine / Country of origin / País de origen المشأ / 原产国 / Страна происхождения	5. Remarques / Remarks / Observaciones ملاحظات / 备注 / (на случайных отписок)
4. Informations relatives au transport (mention facultative) معلومات عن النقل (اختيارية) Вид транспорта и маршрут следования (в случае по известию)	6. N° d'ordre / marques, numéros, nombre et nature des colis / désignation des marchandises Item number / marks, numbers, number and kind of packages / description of goods N° de orden / marcas, números, número y naturaleza de los bultos / designación de las mercancías مواصفات البضاعة / رقم التغليف / العلامة / رقم البضاعة / عدد ووصفة البضاعة 序号 / 商标 / 号码 / 包装件数量和性质 / 商品种类 Перечислить номер, маркеры/марки, номера, количество мест и вид упаковки, содержание товара	
7. Quantité / Quantity / Cantidad الكمية / 数量 / Количество		
8. L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans le case N°3 THE UNDERSIGNED AUTHORITY CERTIFIES THAT THE GOODS DESCRIBED ABOVE ORIGINATE IN THE COUNTRY SHOWN IN BOX 3 LA AUTORIDAD INFRASCRITA CERTIFICA QUE LAS MERCANCIAS DESIGNADAS SON ORIGINARIAS DEL PAIS INDICADO EN LA CASILLA N°3 تشهد السلطة الموقعة أدناه أن البضائع المذكورة أعلاه مصدرها البلد المذكور في الحقل رقم ٣ 签发该证当局证实上述商品原产于第3栏内所注明的国家 Подписанный удостоверяет, что описываемые товары происходят из страны, указанной в графе N°3  Lieu et date de délivrance / désignation, signature et cachet de l'autorité compétente Place and date of issue / name, signature and stamp of competent authority Lugar y fecha de expedición / designación, firma y sello de la autoridad competente Место и дата выдачи / наименование, подпись и печать уполномоченного органа		

Le demandeur dont la signature apparaît au verso certifie en outre que :

I - La marchandise est entièrement obtenue en France ou \_\_\_\_\_ (autre état membre de la communauté européenne) ;  
comme étant fabriquée ou produite par : (a) (b)

II - La marchandise a subi, en France ou dans un autre état membre de la Communauté Européenne, la dernière transformation ou opération substantielle, économiquement justifiée, effectuée dans une entreprise équipée à cet effet et ayant abouti à la fabrication d'un produit nouveau ou représentant un stade de fabrication important : (a) (b) (Règlement 2913/92 article 24)

III - La marchandise est originaire d'un pays tiers (préciser le nom du pays) : \_\_\_\_\_  
comme le prouve le document ci-joint : (a)

a) Marchandise originaire de France : nom et adresse du fabricant ou du producteur  
b) Marchandise originaire d'un autre état membre de la Communauté Européenne : nom et adresse du fabricant ou du producteur (produire tout document susceptible d'identifier l'origine de la marchandise)  
c) Originaire effective en France : nom et adresse de l'entreprise  
d) Originaire effective dans un autre état membre de la Communauté Européenne : (produire tout document susceptible d'identifier l'origine de la marchandise)  
e) Déclaration douanière (D.A.U.), certificat d'origine étranger, autre document (indiquer le nature du document).

**RÈGLES A OBSERVER POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CERTIFICAT D'ORIGINE ET DE LA DEMANDE Y RELATIVE**

1. Les formulaires de certificat d'origine et de la demande y relative sont remplis à la machine à écrire ou à la main, d'une manière identique, en français, avec éventuellement une traduction dans une autre langue, suivant les usages et les nécessités du commerce. As cas où ils sont remplis à la main, ils le sont à l'encre et en caractères d'imprimerie.

2. Le certificat et la demande ne peuvent comporter ni grattages, ni surcharges. Les modifications qui y sont apportées doivent être effectuées en bifurant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification ainsi opérée doit être approuvée par son auteur et visée par les autorités ou organismes habilités.

3. Chaque article repris sur la demande et sur le certificat doit être précédé d'un numéro d'ordre. Immédiatement au-dessous de la dernière inscription doit être tracée une ligne horizontale. Les espaces non utilisés doivent être biffés de façon à rendre impossible toute adjonction ultérieure.

4. Si les nécessités du commerce d'exportation le requièrent, il peut être établi, en plus de l'original du certificat d'origine, une ou plusieurs copies. Les copies authentifiées ont valeur d'original. (Code des Douanes Communautaires).

REPRODUCTION INTERDITE

0100

# CRÉER LE FLUX VENTE/ ACHAT EN MARITIME

- ▶ Il y a ....
  - ▶ Un vendeur, un pays de départ
  - ▶ Un acheteur, un pays d'arrivée
  - ▶ Des transporteurs
  - ▶ Des douanes
  - ▶ Des paiements

# La réalisation du transport

## VENDEUR

- ▶ 2- **Demande de cotation – Demande de booking** -Accusé de réception
- ▶ 4- préparation de la commande et préparation des documents
- ▶ **5-Positionnement (conteneur)**
- ▶ 6-Chargement (vérification des quantités et identification)
- ▶ 7-Douane export
- ▶ **8-Transport jusqu'au port**
- ▶ **9- Embarquement**
- ▶ **10- Connaissance / Bill of Lading**
- ▶ 11- **transport maritime**
- ▶ 12- envoi documents BANQUE

## ACHETEUR

- ▶ **1-Commande**
- ▶ 3- confirmation de commande
- ▶ 13 – **arrivée au port de destination**
- ▶ **14 – Déchargement**
- ▶ **15-Réclamation de sa marchandise par l'acheteur ou BANQUE**
- ▶ 16 – douane import
- ▶ 17- livraison / Confirmation
- ▶ 18- Paiement de la marchandise en 15- si CREDOC

# Ensemble

## Évaluation des ports de destination

Une entreprise exporte des produits alimentaires vers différents ports en Amérique du Sud.

### ► Questions :

1. Quels critères devraient être pris en compte lors de l'évaluation des ports de destination pour l'importation de produits alimentaires ?
2. Sélectionnez trois ports en Amérique du Sud et comparez-les en termes de capacités, de coûts, de délais de traitement et de services disponibles.

# Le paiement des opérations internationales utilise le document de transport maritime pour le **transfert de propriété**

-le document de transport maritime garantit les engagements

La remise documentaire  
Banques présentatrice et remettante

Le crédit documentaire  
Un engagement de payer contre remise des documents

- conséquences pour le transitaire/transporteur  
Expédition partielle  
Date d'expédition  
Date de validité

# La remise documentaire

## Technique de paiement

- Banque
- Présentation des documents représentatifs de la marchandise

## Schéma du processus

- Transporteurs – vendeur
- Autres documents
- Lettre d'instructions
- Banque présentatrice
- Dossier à l'acheteur
- Les banques sont ici mandataires



## Document contre paiement

- Paiement immédiat

## Documents contre acceptation

- Réception des documents
- Système moins sûr
- Le vendeur connaît suffisamment l'acheteur
- Paiement souple et moins onéreux

# Le crédit documentaire

Utilisé

Sécurité satisfaisante

Banque émettrice

Le bénéficiaire

Documents stipulés dans le crédit

Déroulement du crédit documentaire


- Ouverture
- Banque notificatrice
- Le transporteur
- Documents d'expédition
- Acceptation et négociation

## Clauses du crédit documentaire et transport

- Expéditions partielles
- Dates d'expédition et de validité
- Date de remise des documents

## Les documents exigés

- Documents
- Mode et lieu de réalisation du crédit

- 
- ▶ Vérification des crédits documentaires
    - ▶ Le crédit
    - ▶ La notoriété de la banque
    - ▶ La commande
    - ▶ Le règlement
    - ▶ Documents exigés
    - ▶ Délais
    - ▶ Autres contraintes
      - ▶ Pavillon imposé
      - ▶ Transbordement interdit
      - ▶ Clause de « boycott »

INTERNATIONAL BANKING GROUP  
**Megabank Corporation**  
P.O. BOX 1000, ATLANTA, GEORGIA 30302-1000  
CABLE ADDRESS: MegaB  
TELEX NO. 1234567  
SWIFT NO. MBBABC 72

ORIGINAL

OUR ADVICE NUMBER: EA00000091  
ADVICE DATE: 08MAR97  
ISSUE BANK REF: 3312/HBI/22341  
EXPIRY DATE: 23JUN97

\*\*\*\*AMOUNT\*\*\*\*  
USD\*\*\*\*25,000.00

BENEFICIARY:  
THE WALTON SUPPLY CO.  
2356 SOUTH N.W. STREET  
ATLANTA, GEORGIA 30345

APPLICANT:  
HHB HONG KONG  
34 INDUSTRIAL DRIVE  
CENTRAL, HONG KONG

WE HAVE BEEN REQUESTED TO ADVISE TO YOU THE FOLLOWING LETTER OF CREDIT AS  
ISSUED BY:  
THIRD HONG KONG BANK  
1 CENTRAL TOWER  
HONG KONG

PLEASE BE GUIDED BY ITS TERMS AND CONDITIONS AND BY THE FOLLOWING:  
CREDIT IS AVAILABLE BY NEGOTIATION OF YOUR DRAFT(S) IN DUPLICATE AT  
SIGHT FOR 100 PERCENT OF INVOICE VALUE DRAWN ON US ACCOMPANIED BY THE  
FOLLOWING DOCUMENTS:

1. SIGNED COMMERCIAL INVOICE IN 1 ORIGINAL AND 3 COPIES.
2. FULL SET 3/3 OCEAN BILLS OF LADING CONSIGNED TO THE ORDER OF THIRD HONG KONG BANK, HONG KONG NOTIFY APPLICANT AND MARKED FREIGHT COLLECT.
3. PACKING LIST IN 2 COPIES.

EVIDENCING SHIPMENT OF: 5000 PINE LOGS – WHOLE – 8 TO 12 FEET  
FOB SAVANNAH, GEORGIA

SHIPMENT FROM: SAVANNAH, GEORGIA TO: HONG KONG  
LATEST SHIPPING DATE: 02JUN97

PARTIAL SHIPMENTS NOT ALLOWED TRANSHIPMENT NOT ALLOWED

ALL BANKING CHARGES OUTSIDE HONG KONG ARE FOR BENEFICIARYS ACCOUNT.  
DOCUMENTS MUST BE PRESENTED WITHIN 21 DAYS FROM B/L DATE.

AT THE REQUEST OF OUR CORRESPONDENT, WE CONFIRM THIS CREDIT AND ALSO ENGAGE  
WITH YOU THAT ALL DRAFTS DRAWN UNDER AND IN COMPLIANCE WITH THE TERMS OF THIS  
CREDIT WILL BE DULY HONORED BY US.

PLEASE EXAMINE THIS INSTRUMENT CAREFULLY. IF YOU ARE UNABLE TO COMPLY WITH  
THE TERMS OR CONDITIONS, PLEASE COMMUNICATE WITH YOUR BUYER TO ARRANGE FOR  
AN AMENDMENT.

# Conséquences pour le transitaire / transporteur

Ordonnancement

Le transitaire

Problèmes posés

L'assureur

Le connaissement

- Preuve de livraison
- Jeu de connaissements complet marqué original
- Si le crédit ne précise pas transport maritime : connaissements FIATA  
S'il s'agit d'un connaissement maritime



# Pour résumer

## ▶ Cas 1

- ▶ Le crédoc exige le connaissance maritime
- ▶ Le nom du transporteur
- ▶ Être on board
- ▶ Être net de réserve

## ▶ Cas 2

- ▶ Le crédoc exige un document de transport multimodal
- ▶ Nom du transporteur ou de l'opérateur de transport multimodal
- ▶ Mentionner clairement le lieu de prise en charge
- ▶ Peut comporter la mention 'prévu pour le navire ...'
- ▶ Prévoir un transbordement même si interdit par le crédit documentaire



# CRÉER LES FLUX PAIEMENT

- Le flux précédent ....
- Et en plus les banques

# Ensemble

## **Documentation nécessaire**

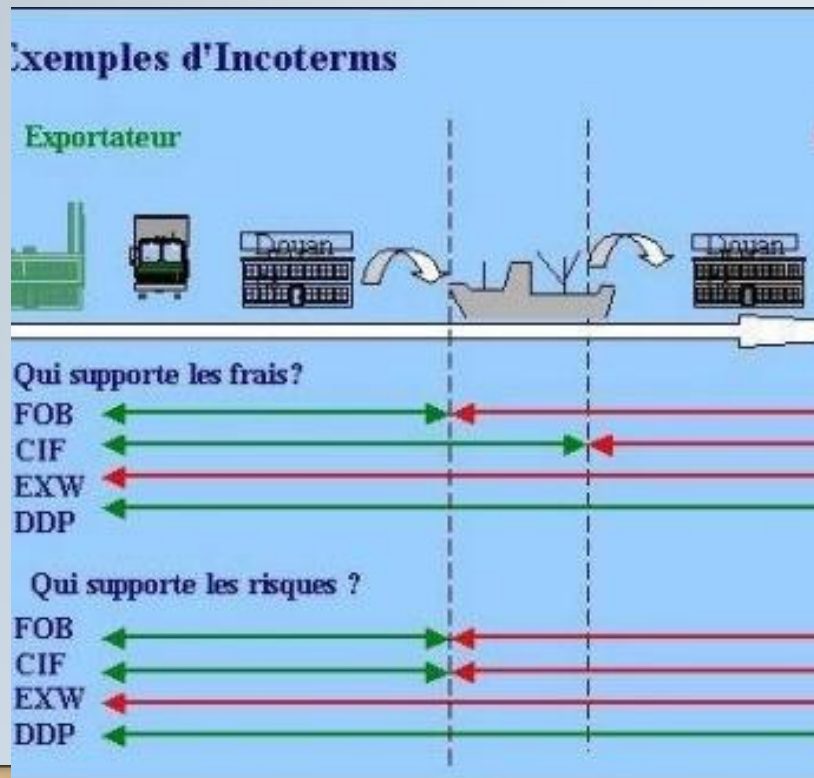
- Vous travaillez pour une entreprise d'exportation de vin basée en France. Vous devez expédier une cargaison de vin vers les États-Unis.

## **Questions :**

1. Énumérez et décrivez les documents nécessaires pour cette expédition.
2. Expliquez l'importance de chaque document dans le processus d'exportation.

# Les incoterms

## Les utiliser en toute situation



- ▶ Règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux
- ▶ Un code de 3 lettres et un nom de lieu de 11 incoterms possibles qui donnent lieu à une acceptation réciproque du vendeur et de l'acheteur
- ▶ Identification du lieu de transfert des coûts et des risques relatifs à l'acheminement du vendeur à l'acheteur
  - ▶ Les règles incoterms indiquent les tâches, frais et risques afférents à la livraison de marchandises par les vendeurs aux acheteurs
- ▶ Il est ainsi relatif aux :
  - ▶ Conditions contractuelles de transport et de son assurance
  - ▶ Dédouanement, aux licences import / export
  - ▶ Mode de transport et de livraison
  - ▶ Documents dus par le vendeur ou par l'acheteur

## Apport de la version 2020



L'incoterm choisi+ un port, un lieu selon incoterms 2020



Le plus précis possible



Avec les incoterms commençant par C (le lieu de chargement doit être mentionné)

# Une réponse aux litiges de transport

- En phase avec les autres règles internationales
  - De transport
  - D'assurance
  - Les règles et usances des credits documentaires selon la Chambre de Commerce Internationale
  - La réglementation douanière
- ... sans oublier le contrat de vente

# Le transport principal au vendeur ou à l'acheteur ?

- Mais aussi
  - Des obligations associées au vendeur et à l'acheteur
  - Concernant le transport et le risque



# Définitions préalables

- **Commençant par E et F**
  - Au plus proche du vendeur
- **Commençant par C**
  - Transport principal au vendeur
  - Risque principal (parcours) à l'acheteur
- **Commençant par D**
  - Au plus près de l'acheteur

Selon les modes de transport  
Le lieu est-il fluvial / maritime ou terrestre ?



4 SONT DÉDIÉS  
AU MARITIME OU  
AU FLUVIAL



LES AUTRES  
INCOTERMS SONT  
DITS  
MULTIMODAUX



UTILISER UN MAUVAIS  
INCOTERM C'EST RISQUÉ LE  
**LITIGE INEXTRICABLE** AVEC  
LE CLIENT OU SOLUTIONNE  
AVEC UN COUT OU DES  
CONSEQUENCES  
RELATIONNELLES DURABLES

## Les incoterms et la stratégie

60% des litiges de la  
vente internationale  
viennent du transport

Casse, perte, retard dans  
la livraison ...

Sans le bon incoterm la  
solution est .... Non  
certaine

# Exemple 'border line'



**Vente de machines agricoles**



**Marché de 300 conteneurs 40' à expédier**



**Prix des machines**



**Phase 1**

Stratégie de minimisation du coût



**Phase 2**

Contrôle du transport

# Stratégie de profit

- **Vendeur**


- Contrôler le transport peut améliorer la possibilité de faire de la marge
- Car elle peut exister sur le produit comme sur les services associés

- **Acheteur**

- A contrario un acheteur peut considérer que contrôler le transport lui permettra de contrôler ses coûts ....


# Et s'il s'agit de l'image ou du service liés au produit ?

- Contrôler le transport permet de maîtriser le délai de livraison
  - Exemple de produit à forte valeur
- **Concernant le transfert de risque**
  - Le risque ultime d'un transport est la non livraison du produit



**Les incoterms  
disponibles  
avantages  
ou inconvénients  
de chacun**





## *Définitions préalables*

La Chambre de Commerce  
Internationale

Des règles de praticiens issues des  
bonnes pratiques du commerce  
international

Mise à jour

Depuis 1936

Une mise à jour régulière répondant  
aux évolutions du commerce  
international

Les nouvelles règles applicables à  
compter du 1 Janvier 2020

Nous parlons désormais des  
Incoterms® 2020

## Définitions préalables suivies de vos commentaires ...

### **Le transporteur**

Conclusion du contrat de transport

Le transport pour compte propre est repris

### **Formalités douanières**

Exportation, transit, importation

Obligations documentaires, de sécurité et d'information, obligations de contrôle

### • **Livraison**

- Le moment auquel la charge des risques des pertes et dommages passe du vendeur à l'acheteur
- Le lieu de livraison peut déterminer le tribunal compétent

### • **Document de livraison**

- Un document qui prouve que la livraison a été effectuée
  - Respect des délais, prise de livraison

### • **Relevé ou procédure électroniques reconnus**

- EXW FCA FAS FOB carrier receipt

### • **Emballage**

- L'emballage, le conditionnement ou l'arrimage, marquage

# *Présentation des incoterms*

## *Deux familles*

- E remise des marchandises dans les locaux du vendeur
- F remise au transporteur principal désigné par l'acheteur
- C Les frais supplémentaires et les risques postérieurs au chargement à la charge de l'acheteur
- D transport principal acquitté ... et risques jusqu'à l'arrivée par le vendeur

# *Présentation des incoterms*

## la nécessité d'adaptation des incoterms 2020

- Les incoterms toujours présents
  - EXW A L'usine lieu convenu
  - FCA Franco transporteur au lieu convenu
  - CPT port payé jusqu'à lieu de destination convenu
  - CIP port payé, assurance comprise jusqu'au lieu de destination convenu
  - DAP Rendu à destination non déchargé
  - DDP rendu droits acquittés jusqu'au lieu de destination convenu
- FAS Franco le long du navire au port d'embarquement convenu
- FOB Franco Bord au port d'embarquement convenu
- CFR coût et fret port de destination convenu
- CIF coût assurance et fret port de destination convenu

# Analyse des 11 incoterms

## les 11 selon les modes de transport

- ▶ EXW A l'usine
  - ▶ Le vendeur doit livrer la marchandise non chargée cf texte note miroir A4 (A pour vendeur 4 pour obligations de livraison)
  - ▶ Le commerce national possible
  - ▶ L'engagement de chargement pour le compte de l'acheteur
    - ▶ Cependant le FCA sera plus adapté

VENDEUR ACHETEUR



Coûts

risques



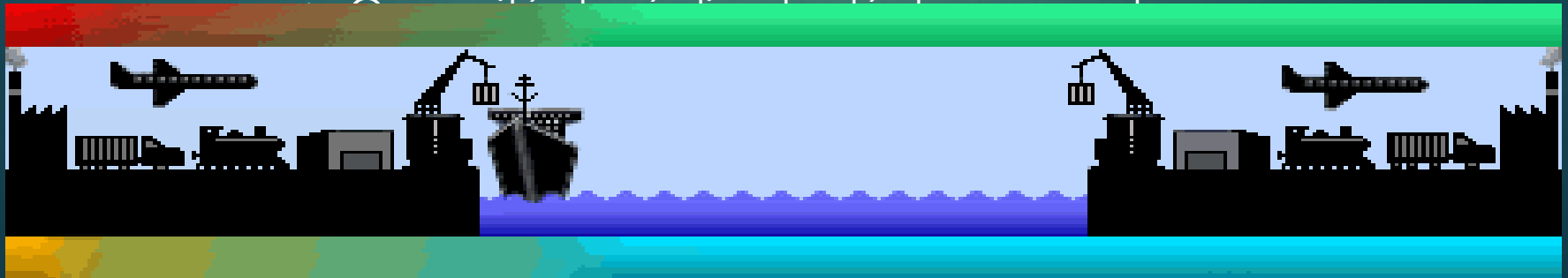
Quai

usine

# Analyse des 11 incoterms

## les 11 selon les modes de transport

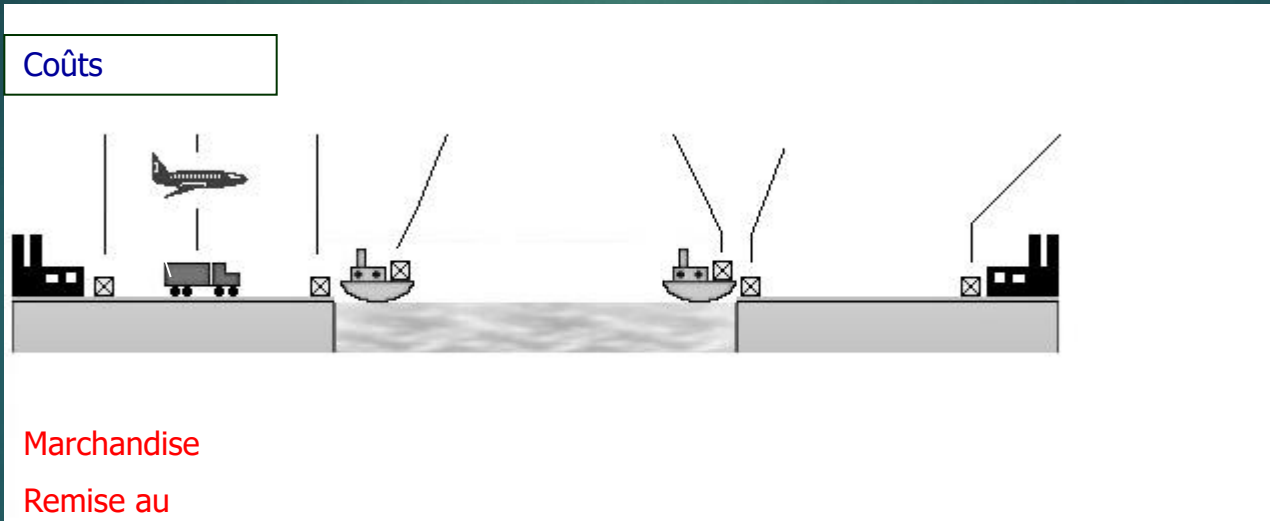
- ▶ FCA Franco transporteur
  - ▶ Livraison aux locaux du vendeur marchandises chargées sur le moyen de transport fourni par l'acheteur ou mise à disposition du transporteur nommé par l'acheteur sur le moyen de transport du vendeur prêt pour le déchargement
    - ▶ cf A4 (vendeur et obligations de livraison)
  - ▶ Remise au transporteur de l'acheteur





# FCA d

Vendeur Acheteur



Marchandise

Remise au

Transporteur

Terrestre

usuellement

Chargé et

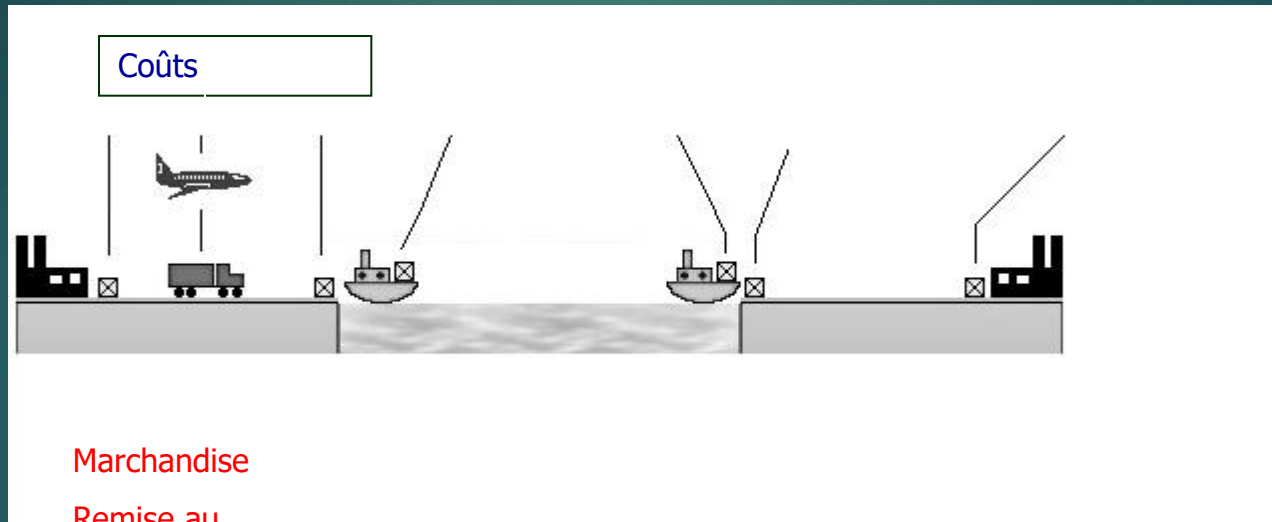
Dédouané

À l'export



# FCA b

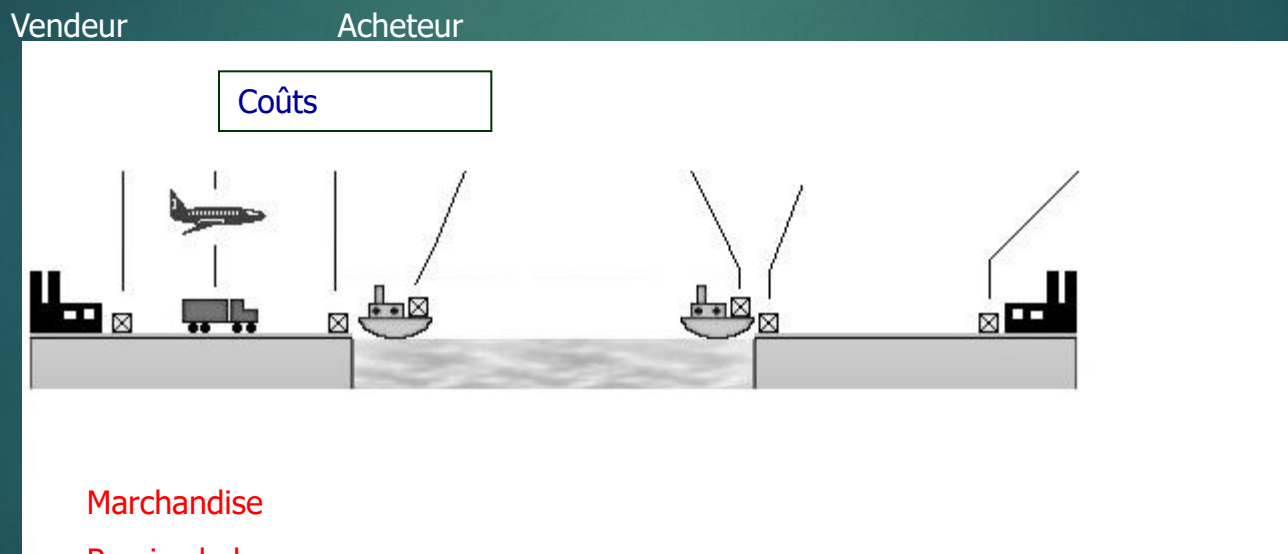
Vendeur      Acheteur



Marchandise  
Remise au  
transitaire  
de l'acheteur  
Non déchargé

▶ FAS Franco le long du navire

- ▶ Le vendeur livre la marchandise le long du navire nommé par l'acheteur à l'endroit d'embarquement au port d'expédition convenu cf. A4
- ▶ Destiné au transport maritime et voie de navigation
  - ▶ Cf le FAS Allèges
- ▶ Peut varier selon les usages du port



Marchandise

Remise le long

Du navire selon

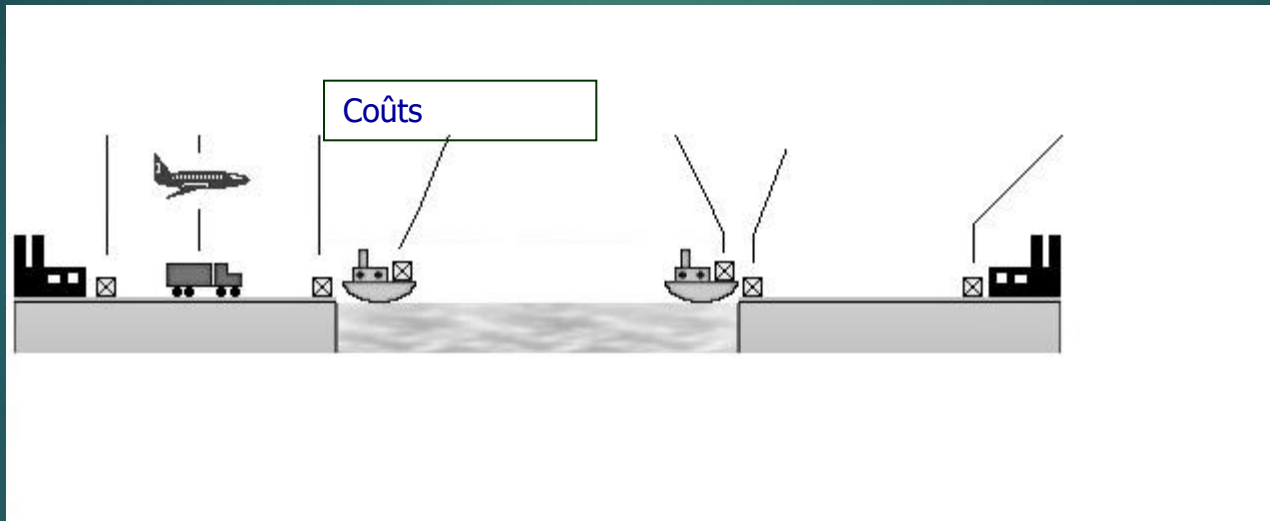
Les usages du port

▶ FOB Franco à Bord

- ▶ Le vendeur doit livrer les marchandises en les plaçant à bord du navire nommé par l'acheteur à l'endroit de chargement et selon les usages du port cf A4
- ▶ Utilisation non appropriée si la marchandise est remise au transporteur de l'acheteur avant d'être à bord du navire

▶ FCA

Vendeur Acheteur

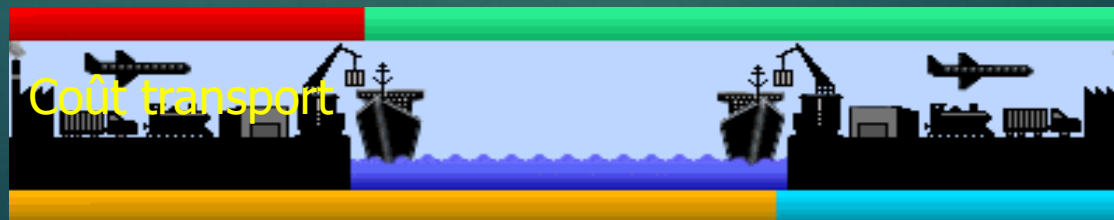


Marchandise  
Chargée à bord  
navire

# Analyse des 11 incoterms

## les 11 selon les modes de transport

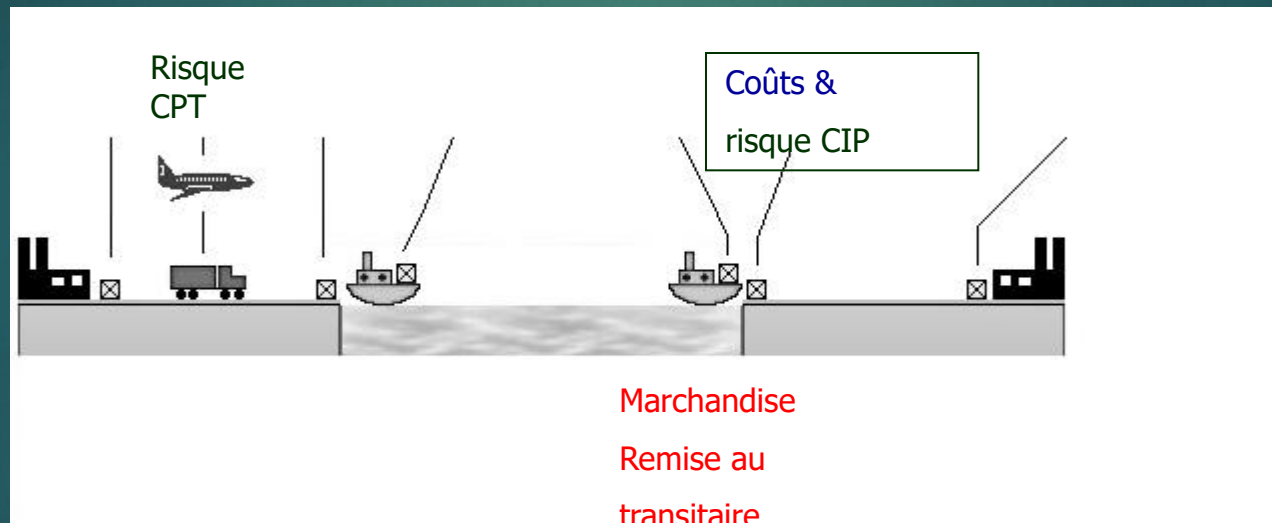
- ▶ CFR Coût et Fret / CIF Coût et assurance minimum
  - ▶ La remise des marchandises au transporteur de l'acheteur sur le navire prouve que le vendeur a rempli son obligation de livraison
  - ▶ Le lieu où le risque passe à l'acheteur ainsi que le lieu de destination, doivent être aussi précis que possible en conformité avec le contrat de transport
    - ▶ Ainsi que le port d'embarquement au contrat de transport
- ▶ Pour le transport par mer et voie de navigation intérieure



# Analyse des 11 incoterms

## les 11 selon les modes de transport

- ▶ CPT port payé jusqu'à / CIP port et assurance minimum payé jusqu'à
  - ▶ Si la remise a lieu préalablement à la mise à bord du navire il n'a lieu d'utiliser le CPT / CIP
  - ▶ Exemple conteneur et terminal
  - ▶ L'assurance minimale et la couverture

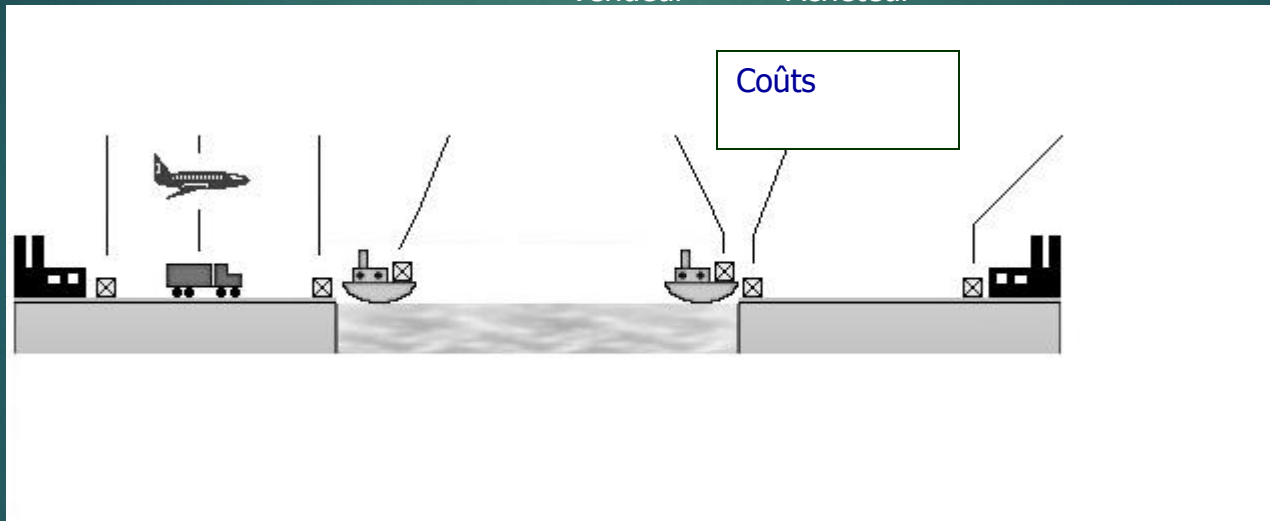


# Analyse des 11 incoterms

les 11 selon les modes de transport

- ▶ DAT rendu au terminal
- ▶ Quelque soit le mode de transport
- ▶ La livraison est faite lorsque les marchandises sont livrées déchargées du moyen de transport d'approche au terminal désigné dans le port ou le lieu de destination
- ▶ Définir le terminal convenu selon la note miroir A3a et A4

Vendeur      Acheteur



Marchandise

Rendu déchargé

Terminal

# Analyse des 11 incoterms

## les 11 selon les modes de transport

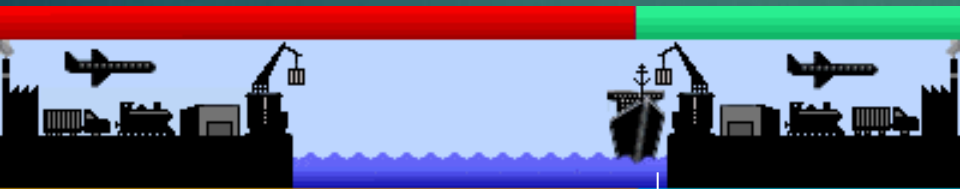
- ▶ DAP rendu au lieu de destination
  - ▶ Quelque soit le mode de transport choisi
  - ▶ Le vendeur assume également (en sus du DAT) les frais de livraison depuis le terminal jusqu'à un autre lieu non déchargé
  - ▶ Le déchargement est à la charge de l'acheteur : prêt pour le déchargement cf A4
  - ▶ Un DAP maritime est possible cf à bord du navire, DAP frontière
    - ▶ L'endroit de livraison de l'incoterm et le contrat de transport DAP Port doivent être de plein accord

Coûts & risques

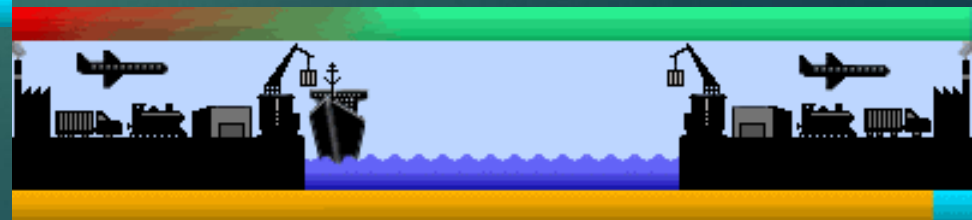
rendu destination non dédouané à l'importation

Non déchargé

Coûts & risques rendu port destination



Non déchargé





# Illustration et utilisation

Un client français réclame une cotation au départ de notre usine.

Quel incoterm lui proposer sachant que la marchandise est destinée à l'exportation ?

L'incoterm proposé aurait-il été le même si la marchandise avait été destinée au marché français ?



Les parties conviennent de conclure leur contrat avec un FCA et le lieu convenu pour la livraison d'un conteneur est le terminal de l'armateur choisi par l'acheteur.

Le vendeur déclare alors que dans l'intérêt commun, il serait souhaitable de conclure plutôt en FCA (locaux du vendeur) ou encore en CPT (lieu de destination convenu) et il articule des prix en ce sens.

Quels sont les arguments du vendeur ?

Un acheteur prend livraison au port de destination convenu d'un produit chimique en vrac vendu CIF. Il fait pratiquer une analyse du produit déchargé dans les cuves de son stockiste et constate que le produit est contaminé. Il refuse de payer la facture du vendeur et lui suggère de s'adresser à ses assureurs.

Que va lui répondre le vendeur ?

Lors d'une vente multimodale en CPT ( payé jusqu'à lieu de destination convenu), le camion transportant le conteneur maritime à destination du port d'embarquement se couche dans un fossé et l'accident routier entraîne la destruction de trois des palettes de produit à l'intérieur du conteneur, qui lui-même est indemne. Le vendeur décide de pratiquer les réserves d'usage auprès du transporteur pour le compte de l'acheteur. Il avertit l'acheteur et lui demande de prendre contact avec son assureur pour faire constater contradictoirement l'avarie. En même temps il déclare se tenir à la disposition de l'acheteur pour accepter une nouvelle commande pour le produit manquant et veiller à l'inclure, sur demande expresse, dans le conteneur accidenté avant l'embarquement de celui-ci. Incompréhension du client qui demande au vendeur de compléter le produit à ses frais.

Que lui répondre ?

Nous recevons d'un de nos distributeurs américains, auquel nous vendons des conteneurs de produits achetés en CIP (lieu de destination convenu), une facture de 6000 USD pour remboursement de frais d'achats de fûts et de réempotage du produit. Il se plaint, en effet, d'avoir reçu des fûts cabossés lors de la dernière livraison. Il nous demande à l'avenir de veiller à utiliser un transporteur maritime plus sérieux. Perplexité du responsable des produits.

Que répondre ?

# Ensemble

- ▶ Une entreprise française vend des machines industrielles à un client en Australie. Le contrat de vente stipule l'utilisation de l'Incoterm DAP (Delivered at Place).
- ▶ **Questions :**
  1. Expliquez les responsabilités de l'acheteur et du vendeur sous cet Incoterm.
  2. Quels sont les coûts que le vendeur doit assumer ?
  3. Quels sont les risques associés à cet Incoterm pour le vendeur ?

# II- les choix en matière de transport

- Programme
  - analyse et organisation des flux
  - le choix des ports
  - l'inventaire des solutions
  - utilisation successive de plusieurs modes de transport
  - capacité des matériels et engins de transport
  - la prise en compte des contraintes
  - emballage et conditionnement
  - la couverture des risques

# 1- analyse et organisation des flux





## 2- le choix des ports

### L'ouverture portuaire

- Potentiel de manœuvrabilité
- Rayon d'évitage

### Les marées

- Forte amplitude
- Marée basse

### Moyens de manutention

- Portiques, moyens financiers d'investir, fully geared
- Tirant d'air maximal
- Opérations commerciales : trouver et capter le fret

### Les moyens de communication

- Le bord / terre, réussir la synchronisation

EXEMPLE LE PILOTAGE

### L'avant-pays/l'arrière pays d'où le tryptique

- La façade maritime / rangée portuaire

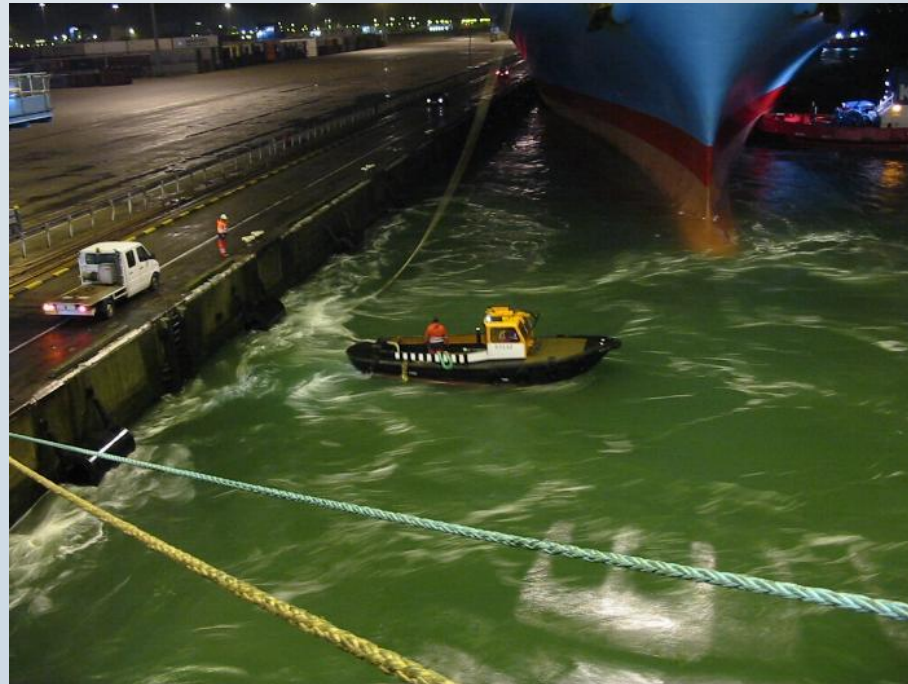
- Coûts de stockage
  - Physique
  - Financier
  - commercial

### **EVITAGE**

Manoeuvre du navire qui consiste à tourner sur lui-même pour changer de sens.

### **EVITER**

Tourner au bout de sa ligne de mouillage autour de son ancre.



## **ACCOSTAGE**

**Manoeuvre d'approche finale du navire** à l'ouvrage (quai ou appontement) conçu pour permettre le stationnement des navires, leur amarrage et la manutention.

## **ASSIETTE (Trim)**

Différence entre les tirants d'eau avant et arrière d'un navire.

## **TIRANT D'EAU (Draft)**

**Hauteur entre la ligne de flottaison d'un navire et la quille.**

C'est la profondeur minimum nécessaire pour que le navire flotte. On distingue le tirant d'eau lège (light draft) et le tirant d'eau chargé (loaded draft). Il s'exprime en pieds ou en mètres.

## PAVILLON DE COMPLAISANCE

C'est celui du **pays qui accepte une immatriculation de navire** avec une faible imposition alors qu'il n'a pas besoin pour lui-même de cette capacité, qui frappe peu les revenus d'exploitation et **n'a pas l'autorité nécessaire pour imposer une réglementation.**

Les principaux pays

Libéria, Panama, Malte, Grèce ...

Le R.I.F. Système fiscal spécial pour les compagnies maritimes françaises

### **BASSIN A FLOT**

Plan d'eau à niveau constant auquel on accède par une écluse.

### **BASSIN A MAREE**

Bassin auquel on accède sans écluse et dont le niveau varie avec la marée.

### **BOLLARD**

Gros fût cylindrique en acier coulé et à tête renflée, implanté dans un quai pour l'amarrage des navires.

**MARNAGE**  
Différence d'eau entre la basse et la pleine mer.

### **BIGUE**

Mât de charge de forte puissance.

### **RADOUB**

Bassin destiné aux réparations d'un navire

### **BOLSTER**

Plate-forme normalisée permettant le transport intermodal.

### **CAPITAINERIE**

**Service dépendant de l'autorité portuaire et chargé de coordonner les mouvements de navires dans le port et de la police.**

### **PAYOL (Loose ceiling)**

Plancher (vaigrage) mobile protégeant le fond des cales (plafond de ballast).

## **CARENAGE**

Opération de réparation ou d'entretien de la  
**partie immergée d'un navire**

## **CHENAL**

**Passage resserré donnant accès à un port**

## **DARSE**

Plan d'eau entouré de quais pour l'accostage  
des navires dans un port.

## **DEFENSE**

Dispositif de protection destiné à amortir les  
chocs entre un navire et un quai ou un autre  
navire à quai.

## **MOLE**

Terre plein entre deux darses.

## **MOUILLAGE**

Manoeuvre pour jeter l'ancre.

## **DUC D'ALBE**

Ponton d'accostage non relié à la mer.

## **ETALE**

Période de la marée pendant laquelle le niveau  
d'eau reste constant (étale de marée) ou  
pendant laquelle la vitesse des courants  
marins s'annule (étale de courant).



# HINTERLAND

## L'arrière-pays du port de Montréal







Northern range : nord ouest , nord européen

Façade orientale Amérique du Nord : du Saint-Laurent au Golfe du Mexique

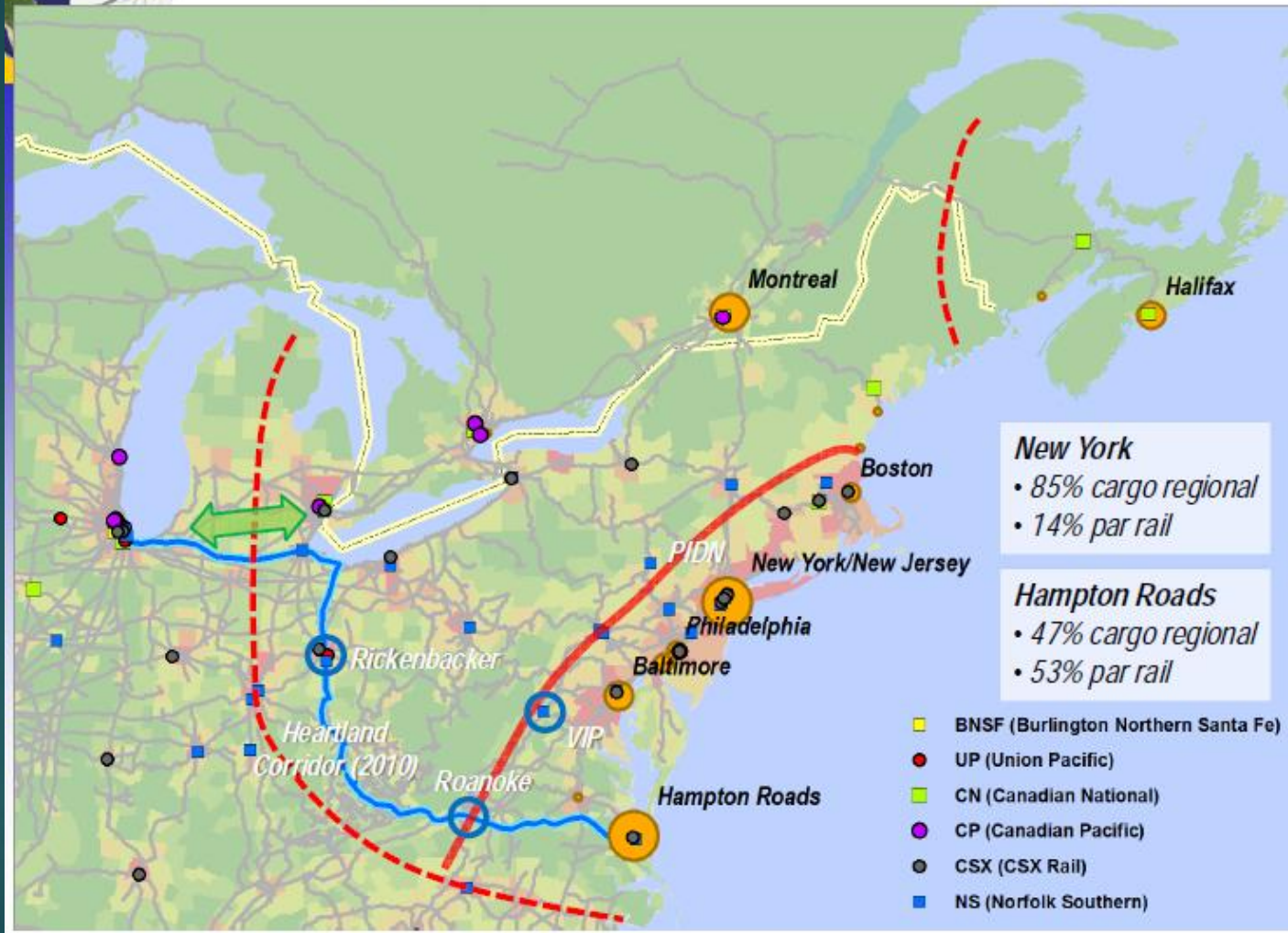
Façade occidentale: de Puget Sound à la Californie

Façade Asie : Est et Sud-Est

Le feedering



## L'arrière-pays de Montréal: Une marge contestée





17 Gogolevski Boulevard, Moscow, Russia  
Phone: +7 095 739 0202 Fax: +7 095 200 0290  
www.svt.ru

# De la Russie à ..... Kiel !





*Cliché : N. Escach, 2012*

La zone d'influence de Hamburg

# 2- le choix des ports

## Check list

- Rupture de charge
- Délai et sécurité
- Passage portuaire
- Dédouanement

## Le transport maritime

- Fréquence
- Transit time
- Encombrement
- Choix de pavillon et compagnie

## Vrac

- **Pas de calendrier préétabli**
- Un seul propriétaire
- Routes diverses
- Transport à la demande
- Un marché libre
  - Obligations de sécurité

## Services de ligne régulières

- Marchandises autres que le vrac
- Différents types de navires
- Navires de marchandises générales
- Expansion du trafic conteneurisé



## **BULK (in)**

En vrac.

## **BULK CARRIER (B/C)**

Navire spécialisé pour le transport du vrac; en français vracquier.

Tankers

L.N.G.

## **CHEMICAL TANKER**

Navire transporteur de produits chimiques liquides.



# Autre navires spécialisés

- ▶ Navires polythermes
- ▶ Les car-ferries
- ▶ Navires submersibles
- ▶ Transport de colis en lourd

# Navires non spécialisés

- ▶ Cargos conventionnels
  - ▶ Propres moyens de manutention
- ▶ Les porte conteneurs
  - ▶ Jusque 23000 TEUS...
  - ▶ Vers les méga hubs
- ▶ Les navires rouliers
  - ▶ Roulage direct ou indirect
- ▶ Navires mixtes RoRo + Conteneurs
- ▶ Navires porte barge

# La flotte mondiale en 2019



Type de navire	Capacité mondiale en milliers de tonnes
Tanker Oil	567 533
Vraquier	842 438
Navire conventionnel (general cargo)	74 000
Porte conteneur	265 668
Navire gazier	69 078
Chimiquier	46 297
Navire Offshore (supply, base...)	80 453
Ferry et navire passagers	7 097

# La logistique portuaire maritime

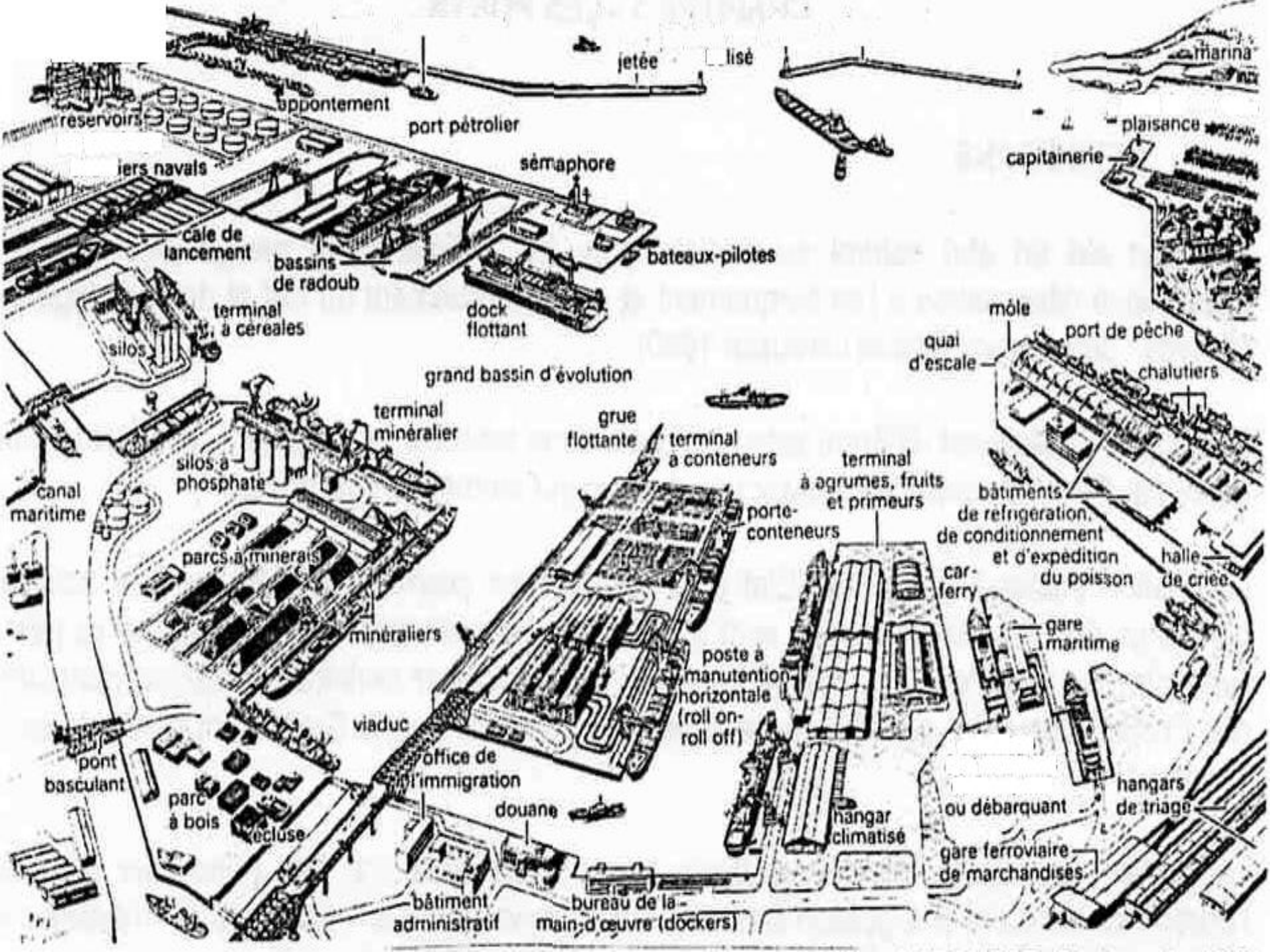
Les ports français


```
graph TD; A[Les ports français] --> B[Le seul port de Rotterdam]; B --> C[Performance d'un port];
```

Le seul port de Rotterdam

Performance d'un port

- Pilotage, remorquage
- Temps de prise en charge
- Suivi des marchandises
- Formalités administratives



- 
- Coûts de manutention
  - Techniques intermodales
  - Fluidité des dessertes routières
  - Traçabilité des marchandises
  - Traitement des litiges
  - Coût des stockages
  - Différence de localisation
  - La taille croissante des navires



## • Étude des ports

- La concentration portuaire
- Dépendance de la logistique terrestre
- Les ports de second rang
- La logistique territoriale
- Les trafics non captés



# La manutention portuaire

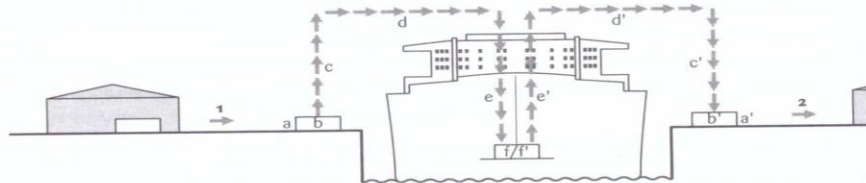
- ▶ La manutention portuaire
  - ▶ Les liner terms ou conditions de ligne
  - ▶ Depuis quai
    - ▶ Mise à bord et arimage au navire
  - ▶ Bord/bord
    - ▶ À la charge de la marchandise
    - ▶ Au départ comme à l'arrivée
  - ▶ Les niveaux
    - ▶ Bord navire
    - ▶ Quai
    - ▶ Sous-palan

# La manutention portuaire

- ▶ Les obligations de la manutention portuaire
  - ▶ Préavis d'arrivée par le transporteur aux autorités et agent
  - ▶ Vérification : avis de mise à quai
  - ▶ Vu à bord : pour l'exportation
  - ▶ Vu à quai : pour importation

Les *liner-terms* précisent ce qui est compris dans les taux de fret et donc « à la charge » des conditions du fret les plus usitées sont les suivantes :

- bord / bord (B / B) • *Free in / out (FIO)* ;
- bord / sous palan (B / SP) • *Free in / under ship's tackle* ;
- sous palan / sous palan (SP / SP) • *Under ship's tackle / under ship's tackle* ;
- quai / quai • *Pier / pier*.



Ce tableau explicite la répartition des frais entre navire et marchand des *liner terms*, et la détermination de la partie qui supporte les frais. L'interprétation précise de ces termes peut être l'objet d'une convention un port. Elle est indiquée ici sous toutes réserves.

DE	bord	sous-palan	long du bord	quai	
↓					1 RAPPROCHEMENT (depuis magasin ou quai)
↓					a MISE À L'APLOMB DES CROCHETS DE PALAN
↓					b PRISE EN CHARGE SOUS PALAN ÉLINGAGE (fourniture d'élingues) ACCROCHAGE
↓					c HISSAGE d VIRAGE (brasseage) e AMÉNAGE (mise à bord)
↓					f ARRIMAGE (décrochage, désélingage, et saisiss)
↓					CALE
↓					f' DÉSARRIMAGE ÉLINGAGE ACCROCHAGE
↓					e' HISSAGE d' VIRAGE (brasseage) c' DESCENTE À L'APLOMB LE LONG DU BORD
↓					a' MISE À QUAI (ou sur chaland ou barge) DECROCHAGE DÉSÉLINGAGE b' LIVRAISON LE LONG DU BORD
↓					2 ÉVACUATION (VERS QUAI OU MAGASIN)
↓					ALLOTISSEMENT jusqu'à expiration du délai de c (stockage, bâchage, magasin, gardiennage)
A	bord	sous-palan	long du bord	quai	■ « À LA CHARGE DE LA MARCHANDISE (frais annexes qui seront facturés au tarif de fret <i>Liner Term</i> )
	board	under ship's	along side ship	pier	□ « À LA CHARGE DU NAVIRE » (c'est-à-dire déjà couvert par le tarif de

Les *liner-terms* représentent donc les conditions appliquées par les compagnies maritimes régulières.

# LINER TERMS

# Acronymes

## Free In FI

- bord navire / port de départ

## Free in Stowed FIS

- bord navire port de départ arrimé

## Free out FO

- bord navire, port d'arrivée

## Free In / Liner Out FILO

- bord navire port de départ (lignes régulières)

## Liner In / Free Out LIFO

- bord navire port d'arrivée (lignes régulières)

## Free In and Out FIO

- bord navire port de départ, bord navire port d'arrivée, arrimé

## Free In Out Stowed FIOS

- bord navire port de départ, board navire poort d'arrivée, arrimé

## Free in Out Trimmed FIOT

- idem FIO, marchandises en vrac nivelées

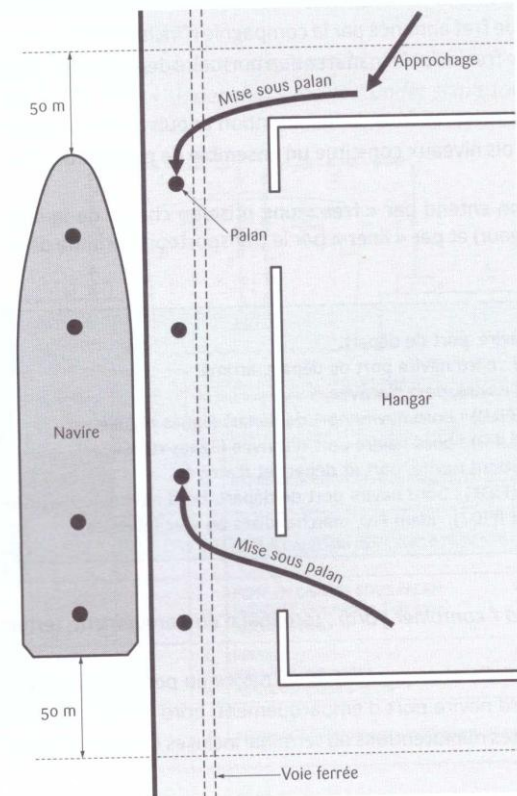
# La manutention portuaire

- ▶ Pour les conteneurs
  - ▶ CY/ CY terminal embarquement / terminal de débarquement
  - ▶ CY/Free out
    - ▶ terminal embarquement / bord navire port débarquement
  - ▶ Free In / free out
    - ▶ bord navire port embarquement / bord navire port de débarquement
  - ▶ Gate In / Gate out
    - ▶ toutes manutentions au terminal incluses jusque manutention conteneur vide départ / arrivée
- ▶ Groupage maritime
  - ▶ CFS/ CFS

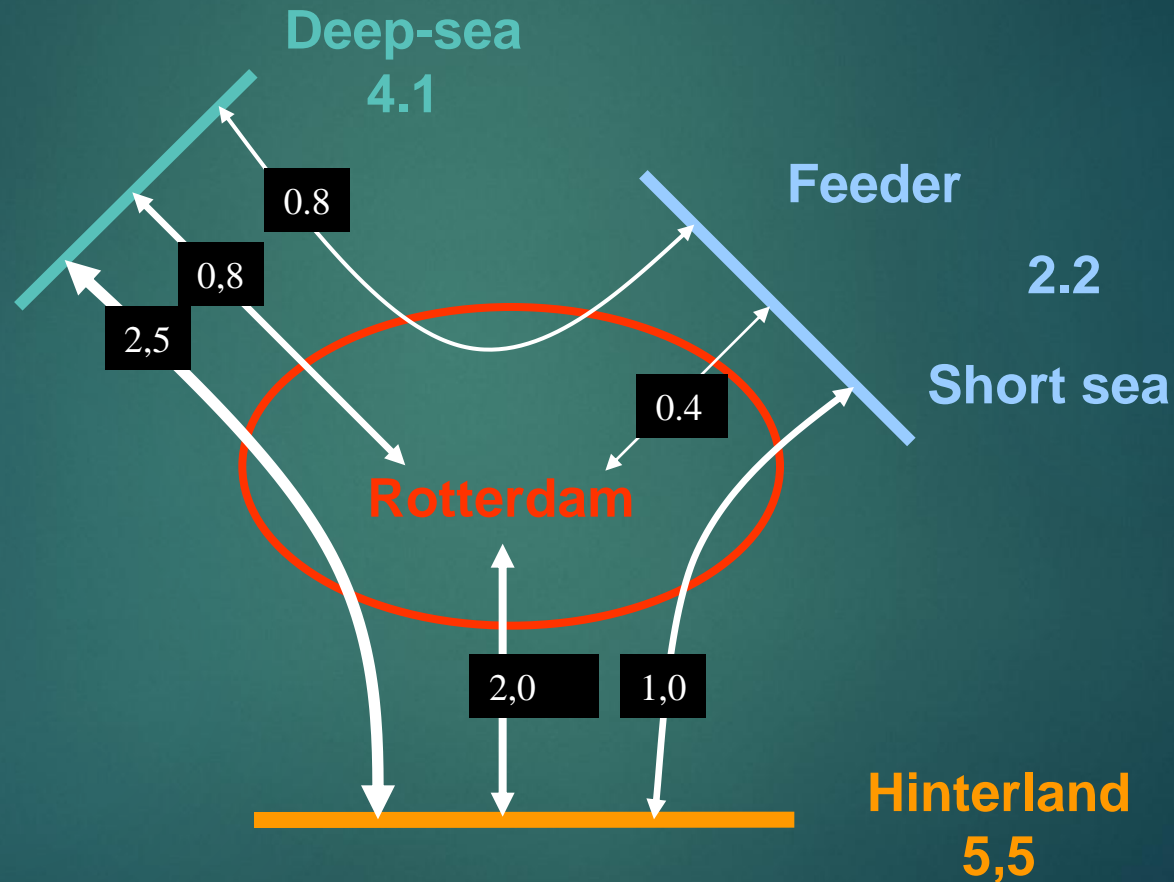
# La manutention portuaire

- ▶ Hors périmètre navire
  - ▶ 50 m poupe et proue jusqu'aux hangars
  - ▶ Le périmètre du port
    - ▶ À la charge de la marchandise

■ Le périmètre du navire



# Container streams Rotterdam (x 1 mln teu)



Rotterdam Shortsea Terminal

30 ha 1,9 km quay wall



## **HUB PORTUAIRE**

Plate-forme portuaire de groupage/dégroupage des marchandises, en général conteneurisées.

## **INTERLINING**

Pratique consistant à transborder les conteneurs d'un gros navire vers un autre gros navire. L'objectif est de démultiplier le nombre de destinations accessibles par les marchandises sur une compagnie. Cela permet des interconnexions entre lignes conteneurisées est-ouest et nord-sud.



Euromax  
(5 m TEU; 2m TEU in first phase)

Delta  
(Maasvlakte I)

Maasvlakte II



SAFTINGENDOK

PSA - HNN

DEURGANCKDOEK

ANTWERP GATEWAY

SCHIEDDE

DEURGANCK



*POUR RESUMER*

LES CARACTERISTIQUES ESSENTIELLES D'UN  
PORT



Construction de porte conteneurs

Regroupement de compagnies maritimes

Concentration des flux

- Les hubs ou grands ports de transbordement

Évolution propriété de la flotte

- Plus de 10 millions d'EVP et 494 millions de voyages
- La taille des navires
- Panamax 50 à 80 000 t Overpanamax 80 à 100 000t
- Aframax 80 à 120 000 t ; Capesize 100 à 160 000 t
- Suezmax 100 à 160 000 t ; Malaccamax 300 000 t

Paramètres des lignes régulières

- La fréquence
- Le transit time
- L'encombrement



## **E.T.C. (Empty Transcontainer)**

Conteneur vide.

## **MULTIPURPOSE**

**Navire pouvant transporter des conteneurs aussi bien que des vracs.**

## **CABOTAGE**

**Navigation à distance limitée des côtes** (par opposition à navigation au long cours).

## **CONSORTIUM**

Groupement d'entreprises où sont mis en commun les recettes, les horaires, les espaces navire et les dépenses d'exploitation.

## **DISPATCH MONEY (Heures sauvées)**

Prime payée par l'armateur aux chargeurs pour tout temps gagné dans les opérations d'embarquement ou de débarquement d'un navire affrété. C'est le contraire des surestaries. On le constate grâce au time sheet (feuille de temps).

## **CELLULAR SHIP**

Navire spécialement construit pour l'arrimage en cellules et le transport des conteneurs.

## **CUEILLETTE**

Chargement d'un navire par plusieurs chargeurs sans charte-partie. C'est le mode de chargement des lignes régulières.

## **GERBAGE**

Empilage de charges (sacs, conteneurs).



## **IME SHEET (Feuille de temps)**

voir Dispatch money et surestaries. C'est le décompte des heures d'arrivée du navire, de présentation de la notice (voir ce mot) de commencement du chargement, etc... avec tous les détails (quantité de marchandises manutentionnées, arrêt de travail...). Le time sheet donne donc le détail du calcul des surestaries ou de la dispatch money.

## **TRAFIC DETOURNE (DETRA)**

Importations ou exportations réalisées par un pays qui n'est pas le destinataire final ou le fournisseur premier de la marchandise.

## **PIED**

1 pied = 12 inches = 0,3048 m ; 1 mètre = 3,28 pieds.

## **MILLE MARIN (Nautical mile)**

Mesure de distance maritime d'environ 1.852m. Appelé aussi nautique. Le 1/10 de mille est l'encablure (a cable lenght) : 185m.

## **RAPPORT DE MER (Protest)**

Document officiel déposé par le Capitaine auprès des autorités du premier port d'escale lorsqu'il ya eu des évènements à bord entraînant des effets sur le navire, son équipage ou sa cargaison.

## **NAVIRE DE LIGNE REGULIERE**

Cargo affecté à la desserte régulière d'un secteur géographique déterminé et exploité le plus souvent dans le cadre d'une conférence maritime.

## **NAVIRE PORTE-BARGES**

Navire équipé pour le transport de marchandises préconditionnées dans des barges.

## **NAVIRE RO/RO ou NAVIRE ROULIER**

Navire à manutention horizontale.

## **NAVIRE DE TRAMPING**

Navire non spécialisé transporteur de vrac, le tramp se déplace à la demande (navire taxi). Il est souvent opposé au navire de ligne.

## **TRAMPING (vagabondage)**

Le navire au tramping ou tramp, contrairement à ceux en lignes régulières, navigue dans le monde entier au gré des offres de chargement. Il transporte sous affrètements partiels, ou surtout complet, un seul type de marchandises : charbon, minerais, phosphates, soufre, farine, sucre, céréales, engrais, bois, etc...

## **VAIGRAGE (Ceiling)**

Revêtement des cales, généralement en bois, pour isoler les marchandises des membrures et assurer leur protection.

## **ENTREPONT (Twen deck)**

Espace entre deux ponts appelé improprement faux-pont.

## **HANDLING CHARGES**

Frais consécutifs aux différentes manipulations subies par les conteneurs dans les dépôts ou terminaux.

## **LEST**

### **LEGE (Light ship)**

Navire vide.

Poids mort (eau, gueuses de fonte, sable, etc...) assurant la stabilité du navire d'où l'expression navire sur lest = navire vide ou, mieux, léger. Lester = mettre du lest.

### **MAFI**

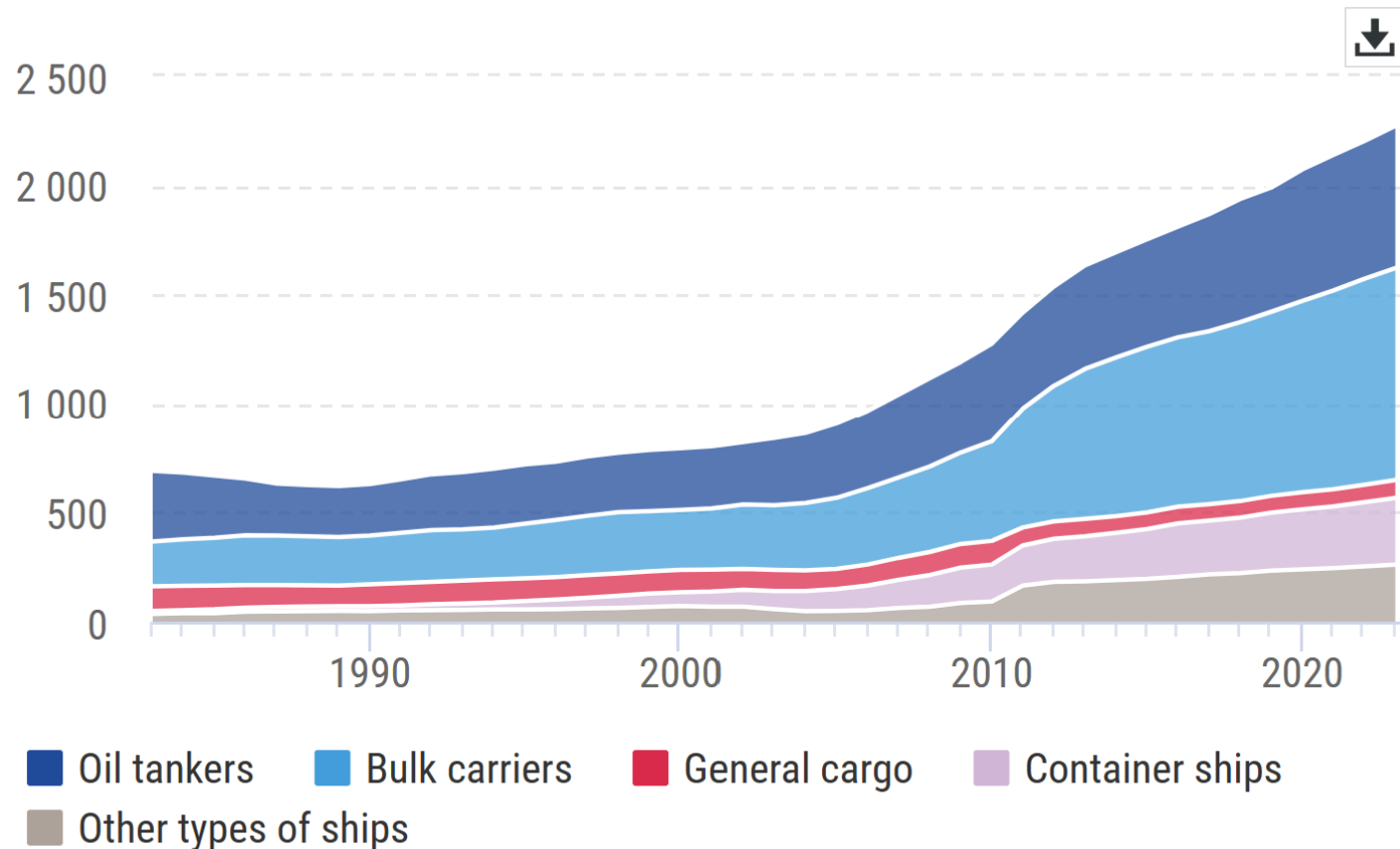
Marque de remorques surbaissées à deux roues pouvant s'empiler les unes sur les autres et qui sont très employées dans les ports pour le transport de charges individualisées (conteneurs).

## **PARAGRAPHE**

Navire de moins de 500 tx de jauge brute bénéficiant de ce fait, grâce à des accords internationaux, d'exemptions particulières (effectifs réduits, etc...).

## Figure 1. World fleet by principal vessel type

(Millions of dead weight tons)



Source: UNCTADstat ([UNCTAD, 2023a](#)); Clarksons Research.

Note: Commercial ships of 100 gt and above. Beginning-of-year figures.

World commercial  
fleet **grew** by  
**70 million dwt**



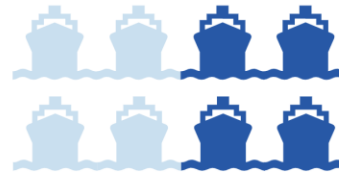
between  
January 2022  
and January 2023



**93%** of global  
**shipbuilding**  
by gross tons  
occurred in **China**, the  
**Republic of Korea**  
and **Japan**



**Over half** of the world  
fleet tonnage in dwt  
**owned** by  
**Asian companies**



Of the world's  
2.3 billion dwt of  
**carrying capacity**,  
**1.0 billion**  
was registered in



Liberia



Panama



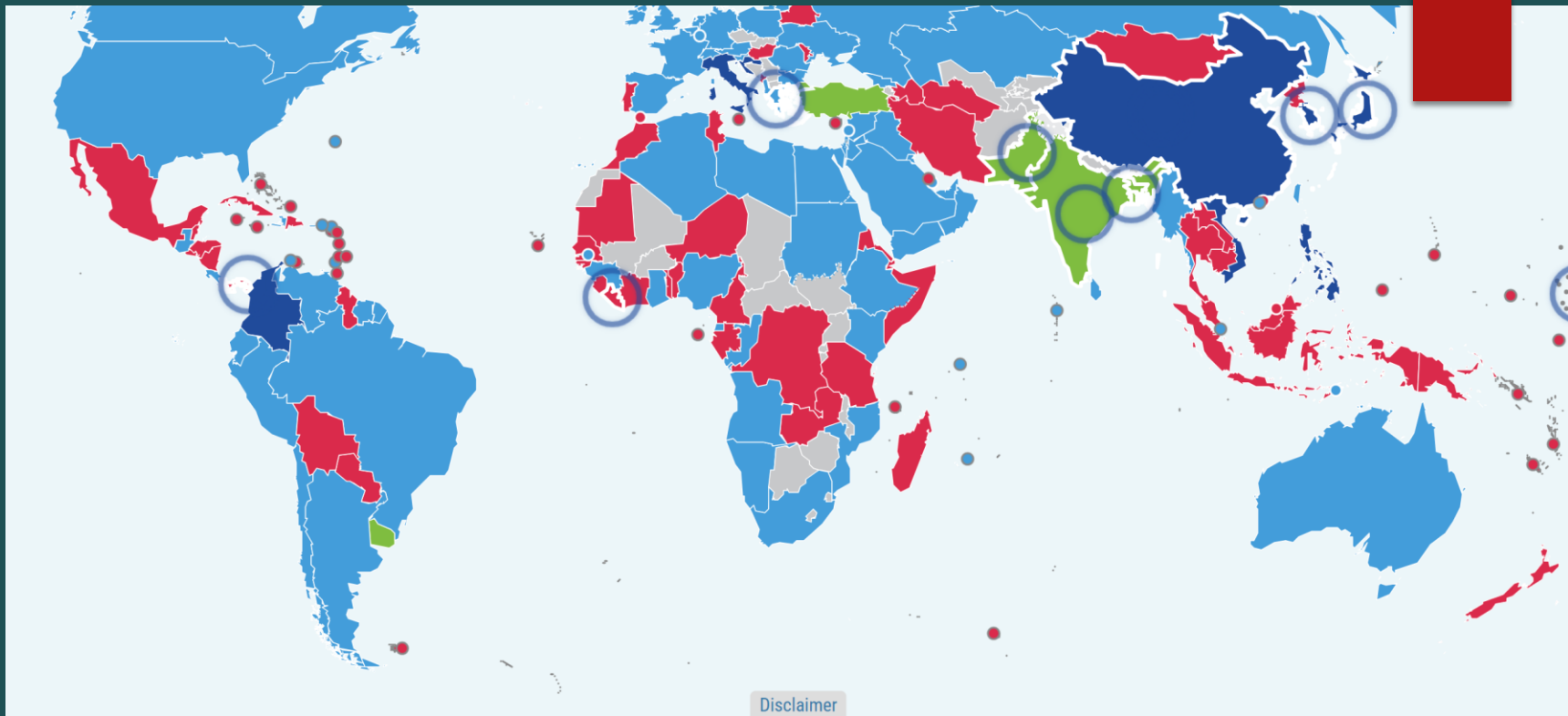
Marshall  
Islands

in January 2023



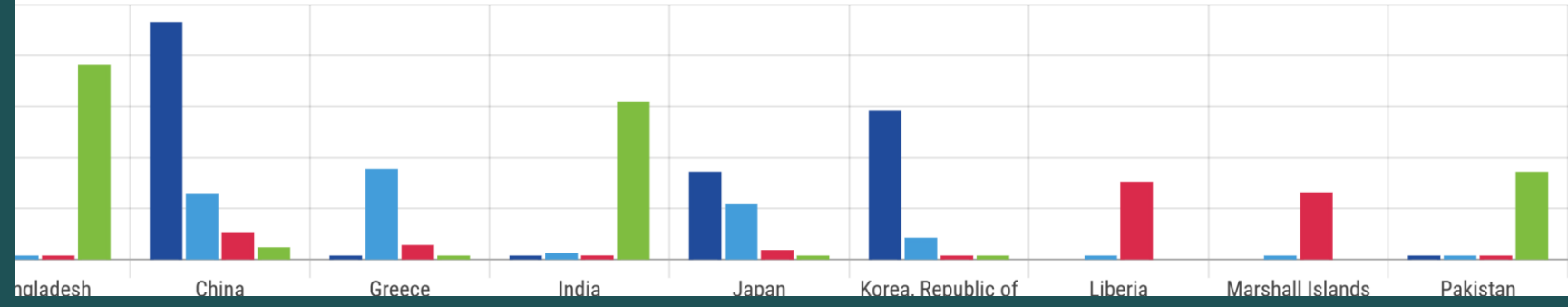






Disclaimer

■ Building (gt)
 ■ Ownership (dwt)
 ■ Registration (dwt)
 ■ Recycling (gt)



## FRET (Freight)

Coût du transport d'une marchandise en particulier par mer. Il est payable soit d'avance (**freight prepaid**), soit à destination (at destination ou freight collect). Le faux fret (**deadfreight**) est l'indemnisation de l'armateur par un chargeur qui a retenu la place mais n'a pas remis la marchandise. Il peut y avoir des surfrets. Par extension, le mot fret désigne souvent la marchandise elle-même.

### FRETEMENT

Action consistant pour l'armateur à donner son navire en location à l'affréteur.

### FRETEUR

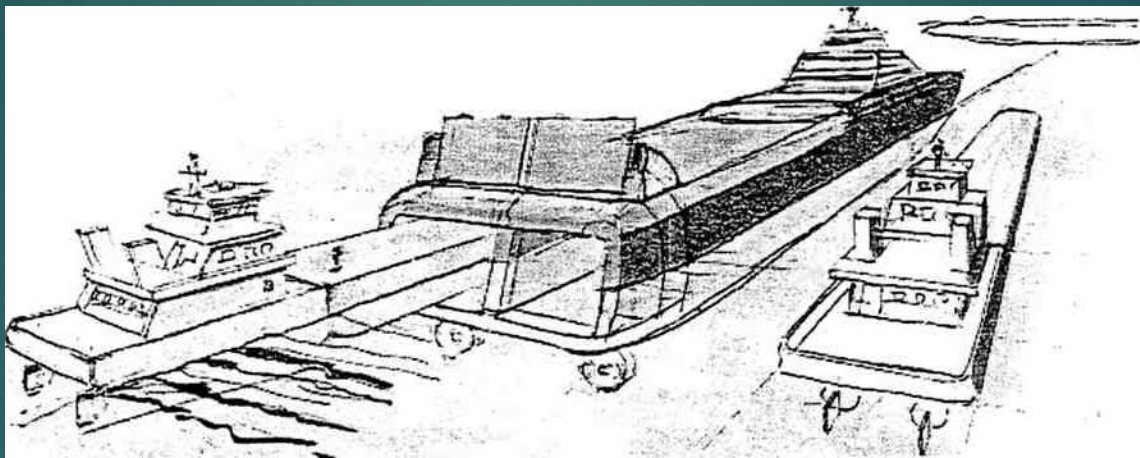
Personne qui fournit le navire, et qui, en contrepartie, en perçoit le fret.

### SURFRET

**Supplément** majorant le fret en fonction de l'encombrement des ports, surfret d'encombrement (congestion charge), de l'élévation du prix du combustible, surfret combustible (bunker surcharge) etc...

#	Port	Country/ Region	Region	Location	2022 <sup>[3]</sup>	2021 <sup>[4]</sup>	2020 <sup>[4][5]</sup>	2019 <sup>[6]</sup>	2018 <sup>[6][7][8]</sup>
1	Shanghai	 China	East Asia	Yangtze Delta	47,303	47,030	43,500	43,303	42,010
2	Singapore	 Singapore	Southeast Asia	Singapore Strait	37,289	37,470	36,600	37,195	36,599
3	Ningbo-Zhoushan	 China	East Asia	Yangtze Delta	33,351	31,070	28,720	27,530	26,351
4	Shenzhen	 China	East Asia	Pearl River Delta	30,036	28,768	26,550	25,770	25,740
5	Qingdao	 China	East Asia	Yellow Sea	25,670	23,710	22,000	21,010	19,315
6	Guangzhou	 China	East Asia	Pearl River Delta	24,857	24,180	23,190	23,236	21,992
7	Busan	 South Korea	East Asia	Korean Strait	22,078	22,706	21,590	21,992	21,662
8	Tianjin	 China	East Asia	Yellow Sea	21,021	20,269	18,350	17,264	15,972
9	Los Angeles / Long Beach	 United States	North America	West Coast	19,044	20,061	17,327	16,969	17,549
10	Hong Kong	 Hong Kong	East Asia	Pearl River Delta	16,685	17,798	20,070	18,361	19,596
11	Rotterdam	 Netherlands	Europe	Rhine delta	14,455	15,300	14,350	14,810	14,512
12	Jebel Ali	 United Arab Emirates	West Asia	Persian Gulf	13,970	13,742	13,488	14,111	14,954

13	Antwerp	 Belgium	Europe	Scheldt delta	13,500	12,020	12,031	11,860	11,100
14	Port Klang	 Malaysia	Southeast Asia	Malacca Strait	13,220	13,724	13,240	13,580	12,316
15	Xiamen	 China	East Asia	Taiwan Strait	12,434	12,045	11,410	11,122	10,702
16	Tanjung Pelepas	 Malaysia	Southeast Asia	Malacca Strait	10,512	11,200	9,850	9,100	8,960
17	New York / New Jersey	 United States	North America	East Coast	9,493	8,985	7,586	7,471	7,179
18	Kaohsiung	 Taiwan	East Asia	Taiwan Strait	9,491	9,864	9,622	10,428	10,445
19	Laem Chabang	 Thailand	Southeast Asia	Gulf of Thailand	8,741	8,335	7,547	8,106	8,070
20	Hamburg	 Germany	Europe	Elbe River	8,261	8,715	8,540	9,274	8,730
21	Taicang / Suzhou	 China	East Asia	Yangtze Delta	8,025	7,038	5,212	5,152	5,071
22	Saigon	 Vietnam	Southeast Asia	East Vietnam Sea	7,905	7,956	7,854	7,220	6,586
23	Tanger-Med	 Morocco	North Africa	Western Mediterranean	7,596	7,173	5,771	4,801	3,472
24	Tanjung Priok	 Indonesia	Southeast Asia	Java Sea	6,849	6,134	7,600	7,640	6,090



F A S I S T A N B U L

<b>Capacity</b>	At 14 T	450	Teus	G.R.T.	6638
	Total Intake	560	Teus	N.R.T.	3737
				S. DWT	9729
<b>Speed</b>	Service	14	Knots	L.O.A.	126.08
	Maximum	15	Knots	Draft	8.26
				Beam	18.6
				Geared	Yes
<b>Charter Rate</b>	8,314 \$			Cellular	No

Port Name	Dist Miles	T I M E ( hours )						Cumul Days	Port		
		Sea	Manouv	Wait	Berth	Port	Total		Cost	Moves	Product.
DM T			2	0	46.7	48.7	48.7	2.0	3,540 \$	700	15
LPI	590	42.1	2	0	12.5	14.5	56.6	4.4	1,800 \$	150	12
CNZ	548	39.1	2	0	22.7	24.7	63.9	7.0	4,600 \$	250	11
ODS	173	12.4	2	0	27.3	29.3	41.6	8.8	12,000 \$	300	11
BRG	299	21.4	2	0	12.0	14.0	35.4	10.3	14,000 \$	120	10
LPI	478	34.1	2	0	11.7	13.7	47.8	12.2	1,800 \$	140	12
DM T	590	42.1					42.1	14.0			
Reserve											
<b>TOTAL</b>	<b>2678</b>	<b>191.3</b> <b>7.97</b>	<b>12</b> <b>0.50</b>	<b>0</b> <b>0.00</b>	<b>132.8</b> <b>5.53</b>	<b>144.8</b> <b>6.03</b>	<b>336.1</b> <b>14.00</b>	<b>Hours</b> <b>Days</b>	<b>37,740 \$</b>	<b>1660</b>	

Vessel Consumption (t/day)			Voyage Consumption		Bunker Price		Place
	FO	DO	FO	DO	FO	DO	
Sea	180 cst	0	135.5	0.0	114 \$	208 \$	
Man	17	0	4.3	0.5			
Port	8.5	1	0.0	5.5			
	0	1			<b>Total</b>	<b>FO</b>	15,931 \$
			<b>Total</b>	139.7	6.0	<b>DO</b>	1,255 \$

VOYAGE COST SUMMARY		
CHARTER HIRE	116,437 \$	68%
BUNKER COST	17,186 \$	10%
PORT COST	37,740 \$	22%
<b>VOYAGE COST</b>	<b>171,363 \$</b>	
<b>YEARLY COST</b>	<b>4,466,103 \$</b>	

SLOT COST		
%	Teus	Cost
100%	450	381 \$
95%	428	401 \$
90%	405	423 \$
85%	383	448 \$
80%	360	476 \$
75%	338	508 \$







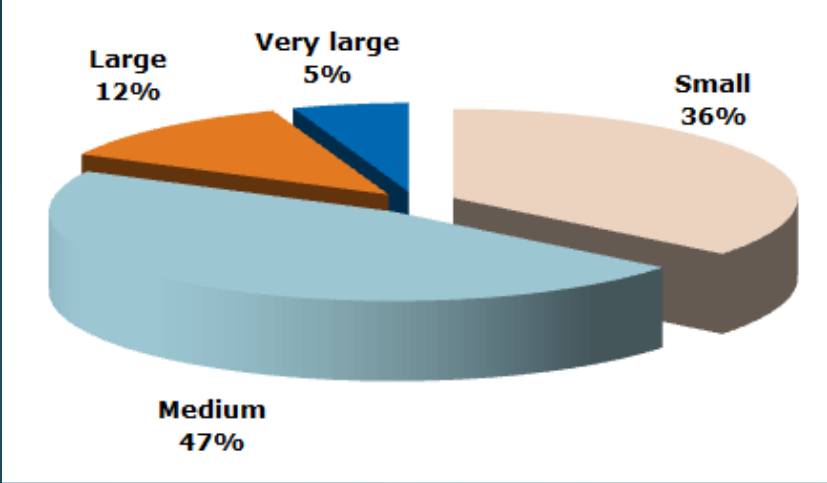
## 4- utilisation successive de plusieurs modes de transport

- ▶ L'offre maritime
  - ▶ Services de lignes régulières
    - ▶ Common carriage
  - ▶ Contraintes réglementaires
    - ▶ Sécurité et activités commerciales
  - ▶ Types de navires
  - ▶ EVP – EQP
  - ▶ Part des marchandises conteneurisées
    - ▶ Pays membres de l'OCDE
    - ▶ Économies d'échelles

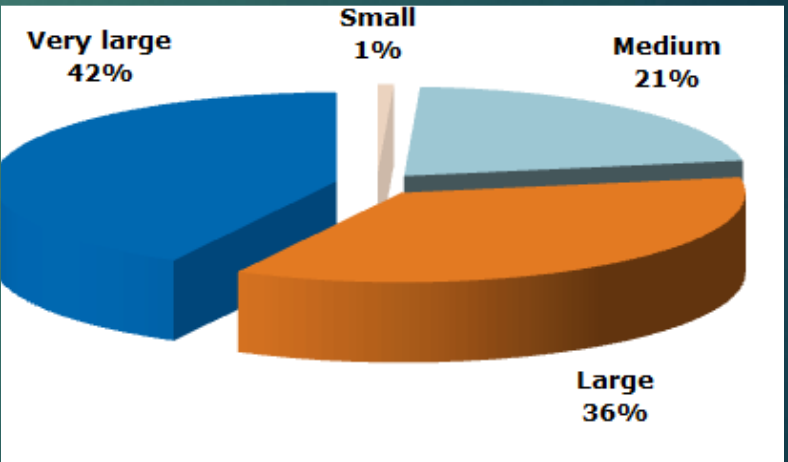




World fleet : total number of ships, by size



World fleet : gross tonnage, by size



- ▶ Services de transport de marchandises en vrac
  - ▶ Marchandises liquides, non liquides
- ▶ Les canaux
  - ▶ Panama 18 m
  - ▶ Suez 23 m
  - ▶ Malacca 25 m
  - ▶ Pas de Calais 20 m
  - ▶ Ormuz 11 m








**Representative newbuilding prices in selected years**  
(*millions of dollars, end-of-year figures*)

Type and size of vessel <sup>a</sup>	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	April 2009	Percentage change 2008/ 2007	Percentage change April 09/ Dec. 08
45,000 dwt dry bulk carrier	11	24	25	20	28	31	39	36	29	-7.7	-19.4
72,000 dwt dry bulk carrier	14	32	29	23	35	40	54	42	37	-22.2	-11.9
170,000 dwt dry bulk carrier	27	45	40	40	59	70	97	89	72	-8.2	-19.1
45,000 dwt tanker	18	29	34	29	43	47	52	48	42	-7.7	-12.5
110,000 dwt tanker	22	42	43	41	58	81	72	76	65	5.6	-14.5
300,000 dwt tanker	47	90	85	76	120	130	145	151	130	4.1	-13.9
150,000 m <sup>3</sup> LNG	200	225	245	165	205	220	220	245	235	11.4	-4.1
78,000 m <sup>3</sup> LPG	44	78	68	60	89	92	93	90	85	-3.2	-5.6
20,000 dwt general cargo	12	24	21	19	18	24	25	40	30	60.0	-25.0
2,500 TEU full container ship	26	52	50	35	42	46	66	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
4,000 TEU full container ship	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	130	70	48	-46.2	-31.4
8,000 TEU full container ship	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	160	130	110	-18.8	-15.4
12,500 TEU full container ship	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	165	150	n.a.	-9.1

*Source:* Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data from *Lloyd's Shipping Economist*, various issues.

<sup>a</sup> Note: Vessel sizes refer to the years 2005–2009 and do not always coincide completely in the case of earlier years.

- 
- ▶ Cas général
  - ▶ Utilisation du conteneur
    - ▶ Le conteneur est transporté
    - ▶ Entre le chargeur et la compagnie
  - ▶ Le groupage
    - ▶ Un intermédiaire
  - ▶ L'affrètement
    - Fournir le fret
    - La productivité la plus élevée







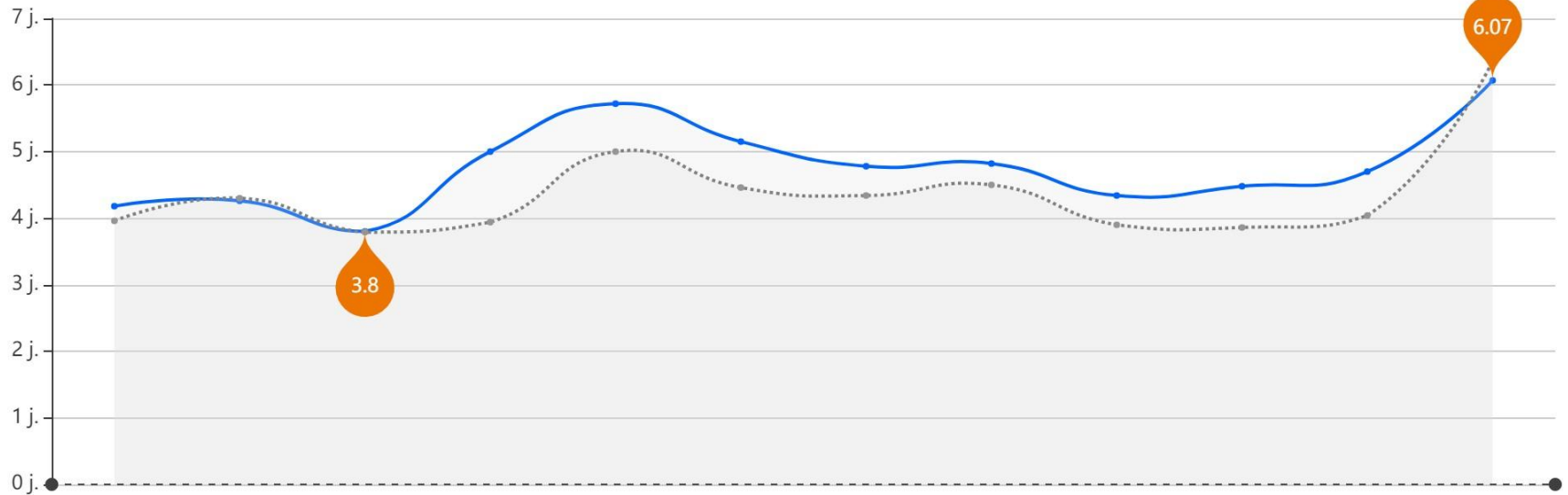
## PAVILLON DE COMPLAISANCE

C'est celui du pays qui accepte une immatriculation de navire avec une faible imposition alors qu'il n'a pas besoin pour lui-même de cette capacité, qui frappe peu les revenus d'exploitation et n'a pas l'autorité nécessaire pour imposer une réglementation.

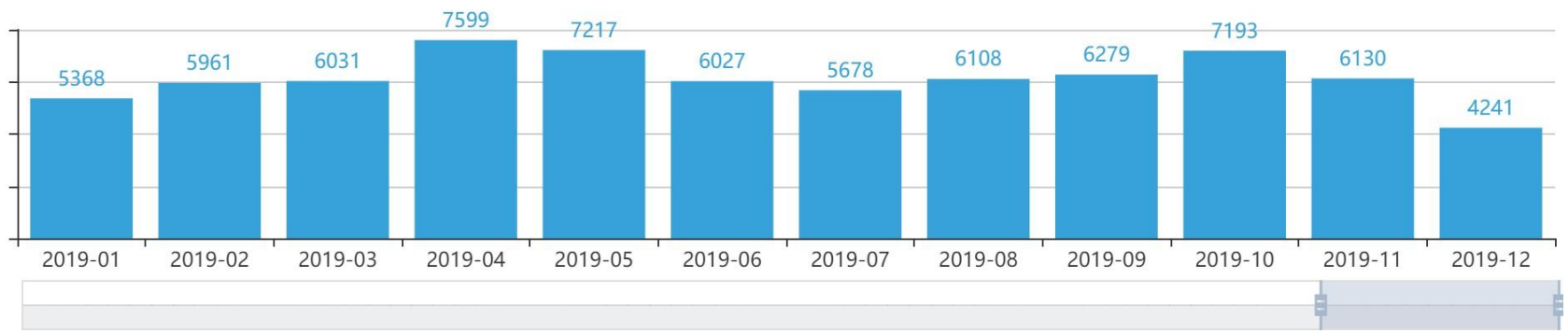
- ▶ Check list du choix
  - ▶ Rupture de charge
  - ▶ Délai et sécurité
  - ▶ Passage portuaire
  - ▶ Dédouanement
  
- ▶ Le transport maritime
  - ▶ Fréquence
  - ▶ Transit time
  - ▶ Encombrement
  - ▶ Choix de pavillon et compagnie

# Délais de sortie du terminal

Jour 0 correspond à l'arrivée navire

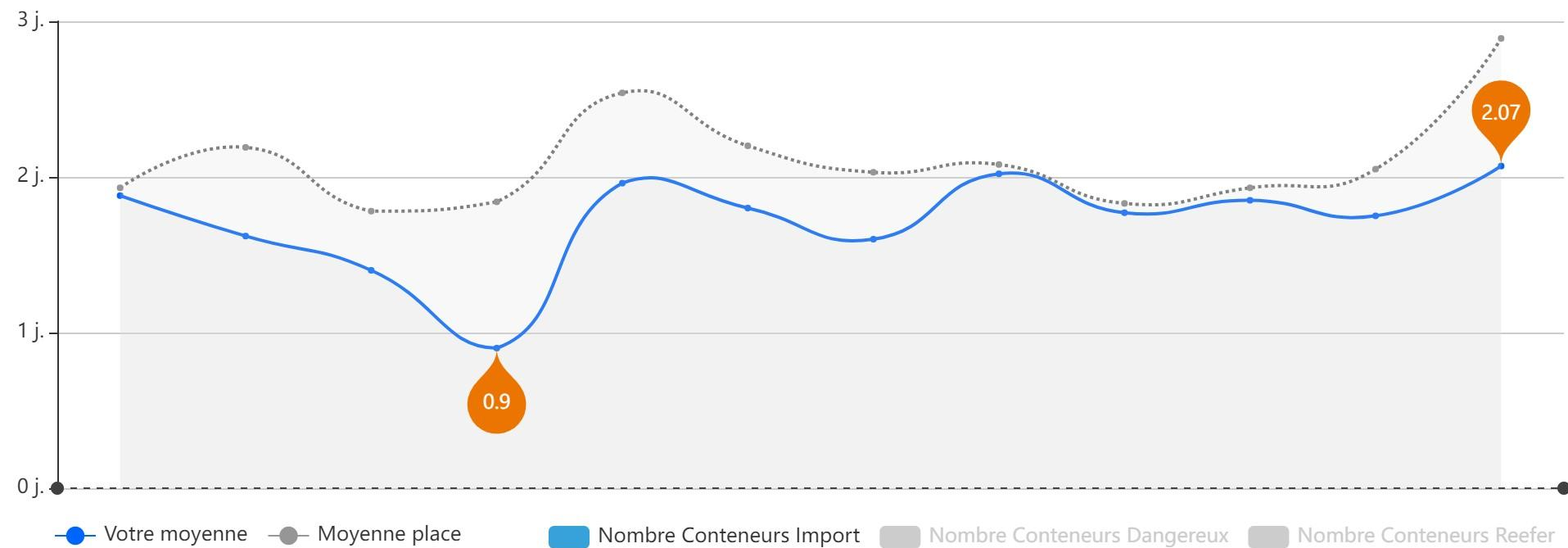


—●— Votre moyenne —●— Moyenne place   ■ Nombre Conteneurs Import   ■ Nombre Conteneurs Dangereux   ■ Nombre Conteneurs Reefer



# Délais d'obtention de l'autorisation de sortie

Jour 0 correspond à l'arrivée navire

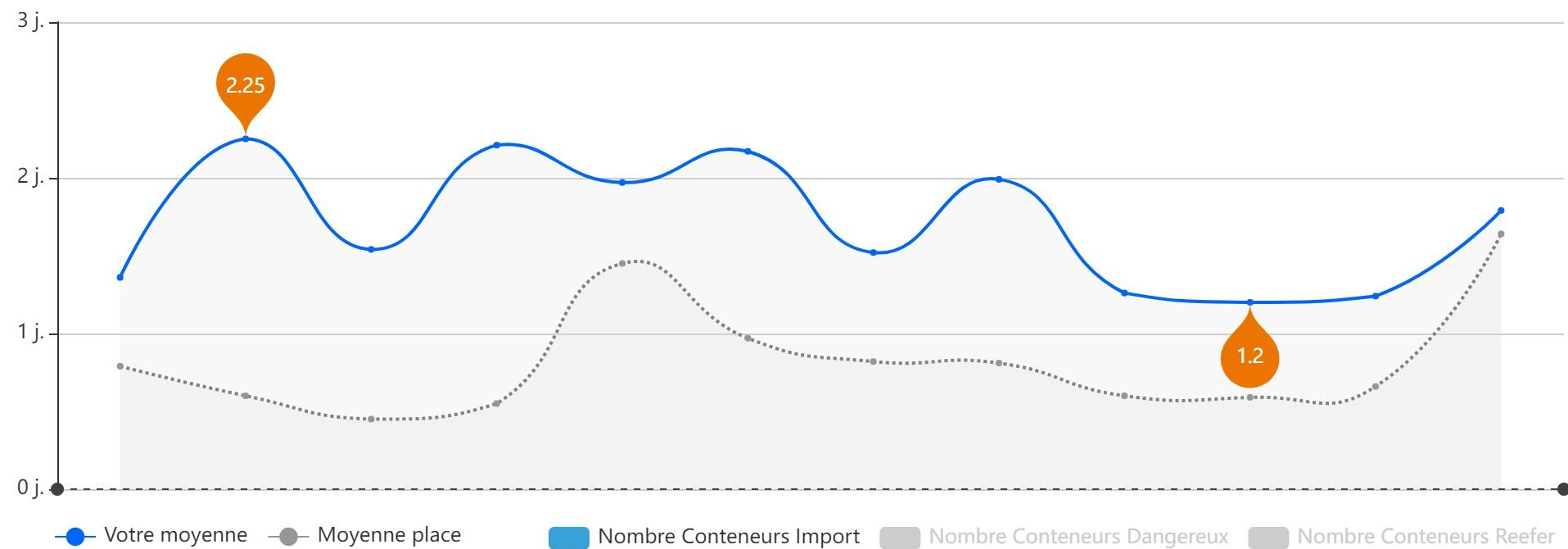


—●— Votre moyenne —●— Moyenne place   ■ Nombre Conteneurs Import   ■ Nombre Conteneurs Dangereux   ■ Nombre Conteneurs Reefer



# Délais d'obtention de l'identification du transporteur

Jour 0 correspond à l'arrivée navire

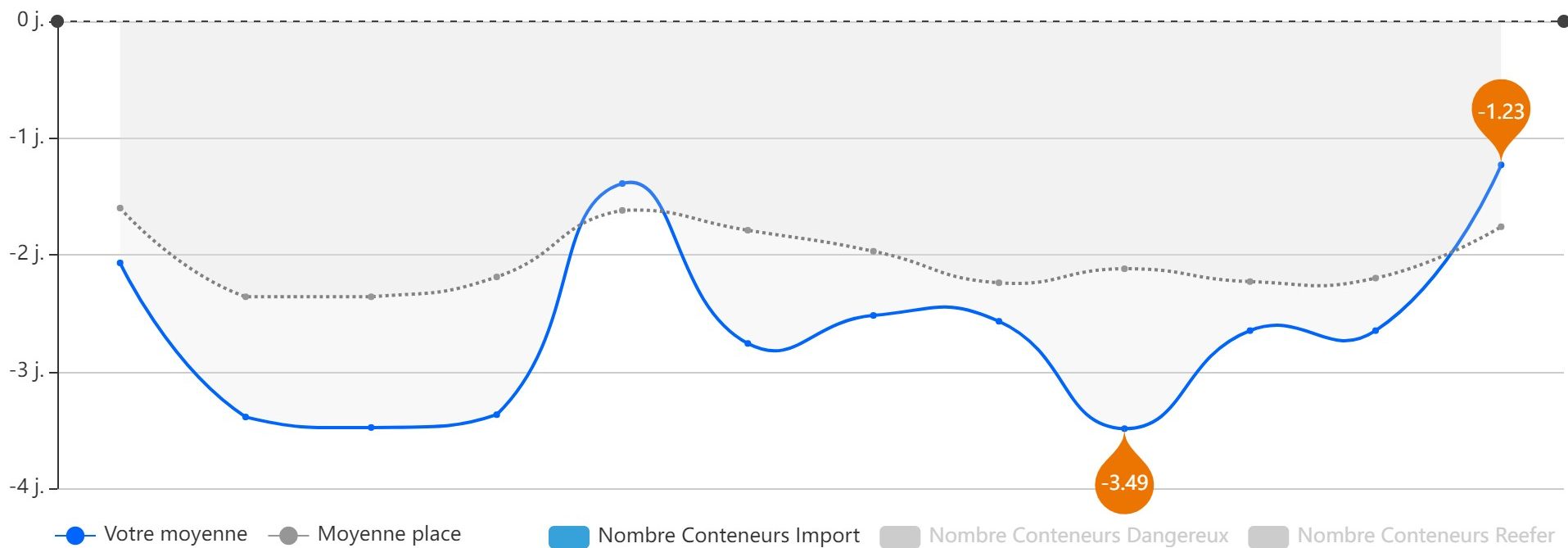


—●— Votre moyenne —●— Moyenne place    ■ Nombre Conteneurs Import    ■ Nombre Conteneurs Dangereux    ■ Nombre Conteneurs Reefer

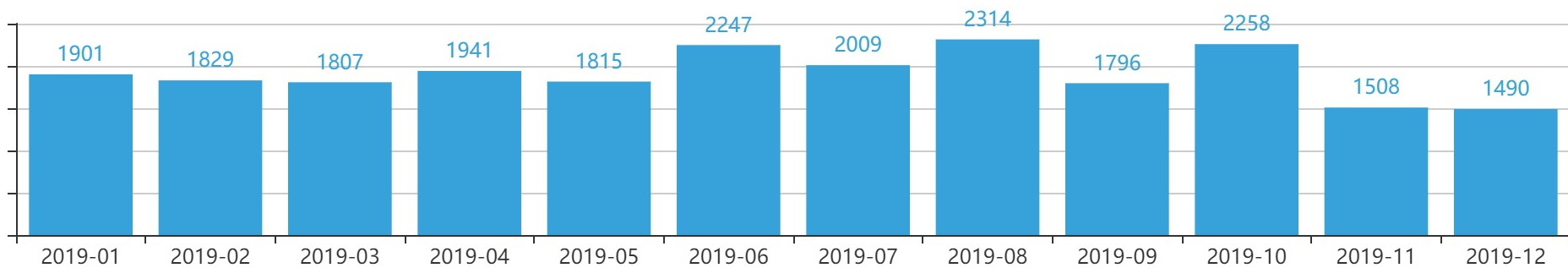


# Délais d'obtention du bon à délivrer commercial

Jour 0 correspond à l'arrivée navire



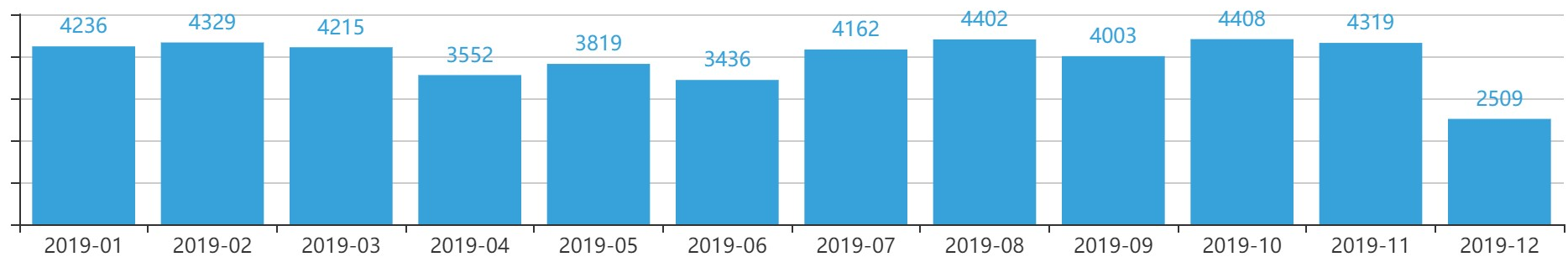
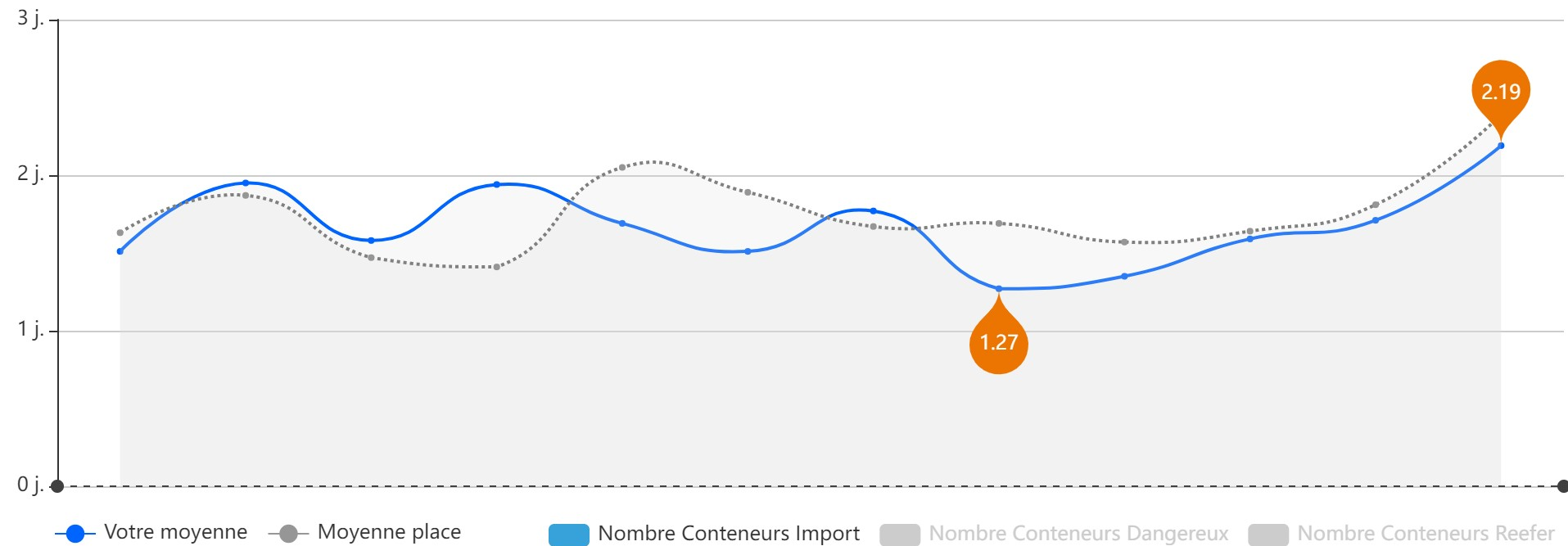
● Votre moyenne ● Moyenne place ■ Nombre Conteneurs Import ■ Nombre Conteneurs Dangereux ■ Nombre Conteneurs Reefer





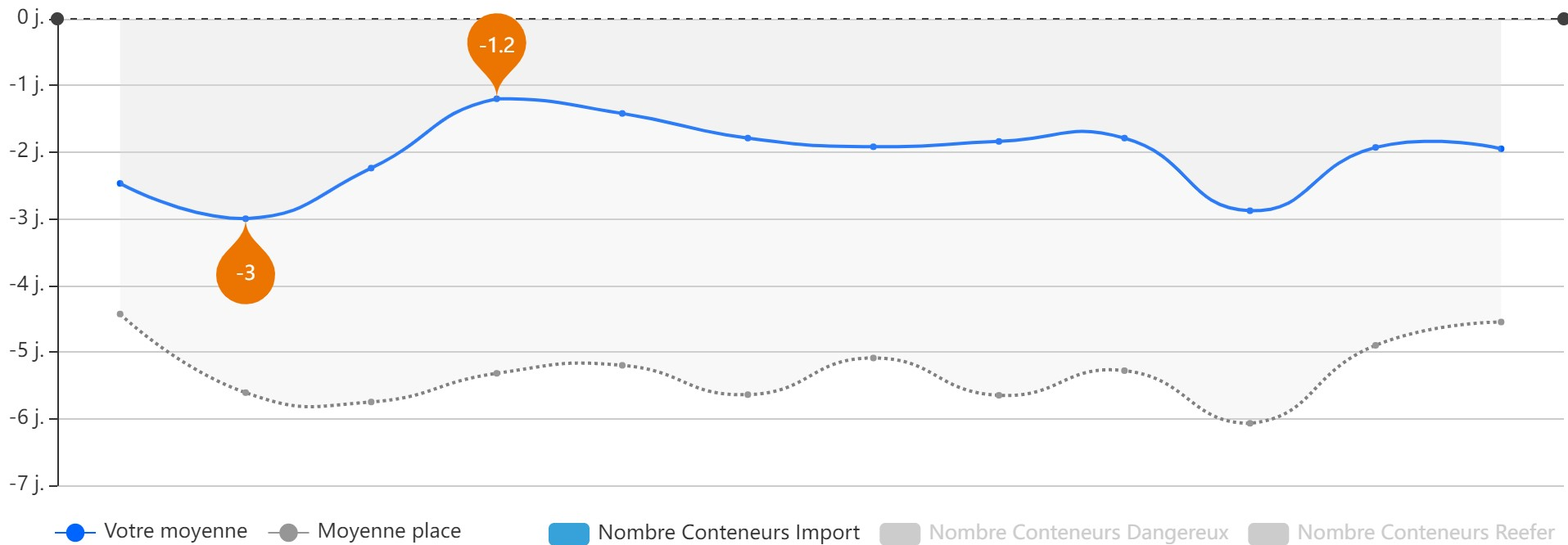
# Délais d'obtention du bon de douane

Jour 0 correspond à l'arrivée navire

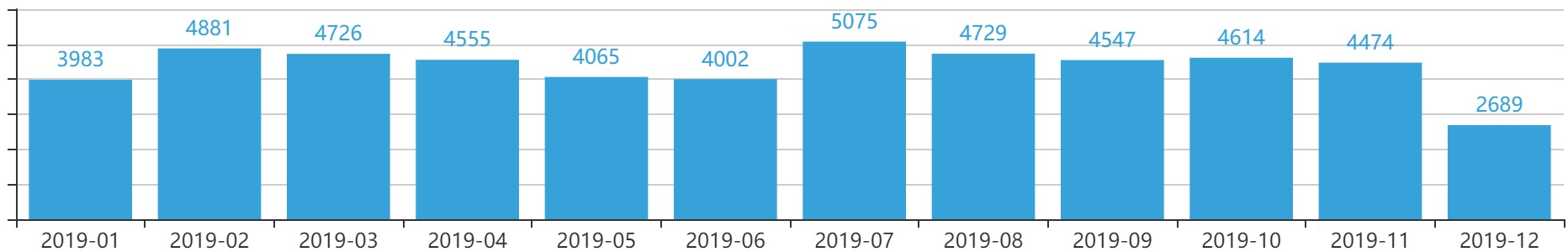


# Délais du dépôt du manifeste

Jour 0 correspond à l'arrivée navire



● Votre moyenne ● Moyenne place ■ Nombre Conteneurs Import ■ Nombre Conteneurs Dangereux ■ Nombre Conteneurs Reefer



# Question

Identifier les problèmes à résoudre  
dans la coordination des autres  
modes de transport avec le transport  
maritime

## Le contrat et le transport maritime

- Les enjeux ou réduire le temps d'attente
  - Capacité des quais
  - Secteurs de manipulation
  - Canaux d'accès
  - Lieux de transfert entre modes de transport

## Le contrat et le transport maritime

- Les enjeux et le droit
  - Convention de Bruxelles 1924
    - Exclusion des contrats d'affrètement et des chargements en pontée
  - Règles de La Hague Visby 1968
  - Règles de Hambourg 1978
    - À tout contrat
    - Non ratifié par la France
  - Règles de Rotterdam
    - Y compris le porte à porte
    - Reconnaissance des documents dématérialisés
    - Indemnité portée à 3 € du kg

- Le contrat d'affrètement
  - Produits concernés
  - Utilisation
  - Les charte parties
- L'affrètement
  - Au voyage
  - À temps
  - Coque nue

### **ARMATEUR (Shipowner)**

Celui qui "arme" et exploite le navire - son propriétaire. Est en général une société de capitaux.

### **ARMEMENT**

Ensemble du matériel et du personnel nécessaire à la navigation d'un bâtiment. Peut aussi désigner une compagnie de navigation.

### **AFFRETEMENT**

Location d'un navire, à temps (time charter), au voyage (voyage charter), en coque nue (bare boat ou demise charter), en travers (lumpsum) selon un contrat appelé charte partie (charter party).

### **AFFRETEUR**

Celui qui prend en location un navire à un armateur, soit coque nue, soit, si le navire est armé, c'est à dire pourvu d'un équipage, à temps ou au voyage.

### **BABORD**

Côté gauche du navire considéré dans le sens de sa marche normale (contraire : tribord)

### **BEAM**

Largeur d'un navire.



### **CHARTE-PARTIE (Charter party)**

Contrat d'affrètement (voir Affrètement)

#### **CHARTERER**

Affréteur.

#### **CHARTERING**

voir affrètement

### **CONTRAT DE TONNAGE**

Le fréteur s'engage à transporter une quantité de marchandises pendant une certaine durée entre deux points avec le navire de son choix.

COQUE NUE (Bare boat, demise charter)

Location d'un navire sans équipage. voir Affrètement.

### **RESILIATION (Cancelling)**

Clause des chartes-parties précisant la date limite de mise du navire à la disposition du chargeur faute de quoi la charte est résiliée.

### **SUBRECARQUE (supercargo)**

Représentant de l'affréteur embarqué sur les navires affrétés à temps.

### **CARENAGE**

Opération de réparation ou d'entretien de la partie immergée d'un navire.

### **CHENAL**

Passage resserré donnant accès à un port.

### **DARSE**

Plan d'eau entouré de quais pour l'accostage des navires dans un port.

### **DEFENSE**

Dispositif de protection destiné à amortir les chocs entre un navire et un quai ou un autre navire à quai.

### **MOLE**

Terre plein entre deux darses.

### **ETALE**

### **MOUILLAGE**

Manoeuvre pour jeter l'ancre.

Période de la marée pendant laquelle le niveau d'eau reste constant (étales de marée) ou pendant laquelle la vitesse des courants marins s'annule (étales de courant).

### **DUC D'ALBE**

Ponton d'accostage non relié à la mer.

**Table 3.2. Container-ship time charter rates (\$ per 14-ton TEU per day)**

<i>Ship type and sailing speed</i>	<i>Yearly averages</i>												<i>Yearly average percentage change 2013/2012</i>	
	<i>(TEUs)</i>	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012		2013
<i>Gearless</i>														
200–299 (min 14 knots)		16.9	19.6	25.0	31.7	26.7	27.2	26.0	12.5	12.4	12.4	12.6	13.0	3.24
300–500 (min 15 knots)		15.1	17.5	21.7	28.3	21.7	22.3	20.0	8.8	9.9	12.8	10.0	10.9	9.00
<i>Gearless/gearless</i>														
2 000–2 299 (min 22 knots)		4.9	9.8	13.8	16.4	10.5	11.7	10.0	2.7	4.8	6.3	3.3	3.4	1.77
2 300–3 400 (min 22.5 knots)		6.0	9.3	13.2	13.0	10.2	10.7	10.7	4.9	4.7	6.2			
<i>Gearless</i>														
200–299 (min 14 knots)		17.0	18.9	27.0	35.4	28.0	29.8	32.1	16.7	18.3	22.1	18.1	21.1	16.53
300–500 (min 15 knots)		13.4	15.6	22.2	28.8	22.0	21.3	21.4	9.8	11.7	15.4	13.5	14.9	10.49
600–799 (min 17–17.9 knots)		9.3	12.3	19.6	23.7	16.6	16.1	15.6	6.6	8.4	11.2	7.7	8.7	12.34
700–999 (min 18 knots)		9.1	12.1	18.4	22.0	16.7	16.9	15.4	6.0	8.5	11.5	7.6	8.7	14.91
1 000–1 299 (min 19 knots)		6.9	11.6	19.1	22.6	14.3	13.7	12.2	4.0	5.9	8.7	5.7	6.6	15.50
1 600–1 999 (min 20 knots)		5.7	10.0	16.1	15.8	11.8	12.8	10.8	3.5	5.0	6.8	3.9	4.1	5.77
<i>Ship type and sailing speed</i>														
		<i>Monthly averages for 2013</i>												
<i>(TEUs)</i>	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.		
<i>Gearless</i>														
200–299 (min 14 knots)	12.1	13.4	10.0	12.6	13.3	13.1	13.5	13.5	13.5	14.4	13.0	13.7		
300–500 (min 15 knots)	10.2	10.5	10.7	10.5	11.3	11.3	10.1	10.3	9.9	11.3	11.2	13.5		
<i>Gearless/gearless</i>														
2 000–2 299 (min 22 knots)	3.2	3.0	3.1	3.3	3.3	3.4	3.5	3.6	3.5	3.5	3.5	3.4		
<i>Gearless</i>														
200–299 (min 14 knots)	20.2	20.6	19.7	19.7	23.4	23.4	20.9	19.6	19.6	23.4	20.7	21.9		
300–500 (min 15 knots)	13.8	13.8	14.0	14.2	14.1	16.5	17.7	14.6	14.3	15.6	16.9	13.5		
600–799 (min 17–17.9 knots)	8.0	7.4	7.4	9.0	9.0	10.0	8.7	8.7	8.7	9.0	8.9	9		
700–999 (min 18 knots)	8.1	8.6	8.4	9.1	9.0	8.5	8.5	9.1	9.4	8.9	8.8	8.4		
1 000–1 299 (min 19 knots)	5.3	5.7	5.8	6.0	6.2	6.4	6.3	6.3	6.9	8.1	8.2	7.8		
1 600–1 999 (min 20 knots)	3.7	3.8	3.9	4.0	4.1	4.2	4.2	4.3	4.2	4.2	4.4	4.5		

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat based on Hamburg Index data from Shipping Statistics and Market Review, various issues, 2002–2014, produced by the Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen, Germany. See also [www.isl.org](http://www.isl.org) (accessed 26 September 2014).

Abbreviation: min = minimum.

## ▶ Les charges d'armement

### ▶ Les salaires d'équipage

▶ Et rapatriement des marins

### ▶ Réparation et maintenance du navire

### ▶ Approvisionnements

▶ nourriture

### ▶ Assurance

▶ Coque et machine

▶ équipage

### **AVITAILLEMENT**

Fourniture de combustible, de vivres... nécessaires à bord d'un navire pour l'exécution d'un transport.

## ▶ Sélection du navire

### ▶ Un compromis

▶ taux d'affrètement = le loyer du navire

### **TIME CHARTER (Affrètement à temps)**

### ▶ Offre et demande

voir affrètement.

### ▶ Taille, capacité, vitesse, modernité

En principe l'armateur supporte les frais d'armement du navire (équipage, entretien, assurance, amortissements, etc...) et l'affréteur les frais d'exploitation (heures supplémentaires, combustible, frais de port).

### ▶ Dimensions du navire

### ▶ Appareils de manutention à bord

### ▶ Ouverture des cales

### ▶ Capacité utile et maximale

# L'équipage

- Conditions de travail
  - Développer par un syndicat international de marins né aux Etats-Unis
  - Également l'Organisation Internationale du Travail
  - Le marin est payé selon son pays d'origine à un niveau plus élevé
- Paiement
  - Les dockers comme les marins étaient payés
    - À la tâche
    - Puis au voyage

### **PONTON-MATURE**

Grue flottante de forte puissance (plus de 30T).

### **TRAVERS (Affrètement en travers ou lumpsum)**

Affrètement à forfait quel que soit le tonnage.

### **MAT DE CHARGE (ou Corne de charge)**

Equipement permettant au navire de manipuler la cargaison par ses propres moyens. Ils sont souvent remplacés par des grues de bord.



## **JAUGE (Tonnage)**

Mesure officielle des capacités intérieures des navires. L'unité est le tonneau de jauge (gross ton, register ton). On distingue :

la jauge brute totale (gross tonnage) : capacité interne du navire du navire et de ses superstructures.

la jauge brute proprement dite (gross register tonnage : G.R.T.) : capacité du navire au-dessous du pont.

la jauge nette (net register tonnage : N.R.T.) : capacité utilisable pour des marchandises.

Le calcul de la jauge est fait en France **par la Douane** suivant des règles particulières; la jauge est prise pour base pour la perception de diverses taxes et redevances et l'application des règlements maritimes.

## **SELF TRIMMER (Auto-arrimeur)**

Navire à un seul pont spécialisé dans les transports de vrac.

## **SHELTER DECKER (ou Navire à shelter deck)**

Navire à deux ponts dont la jauge peut-être réduite (shelter ouvert ou openshelterdeck) ou non (shelter fermé ou closeshelterdeck) grâce à des dispositifs (puits de tonnage ou tonnage well) autorisés, dans certaines conditions, par la douane.

**Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2007–2009**  
(Worldscale (WS))

Vessel type	Routes	2007 Dec	2008												% change 2007/2008	2009					
			Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun
<b>VLCC/ULCC (200,000 dwt+)</b>																					
	Persian Gulf–Japan	195	122	96	97	109	212	204	238	84	105	81	57	66	-66.2%	51	44	41	27	27	46
	Persian Gulf–Republic of Korea	189	127	99	88	102	167	190	211	83	115	104	63	61	-67.7%	53	42	36	27	27	41
	Persian Gulf–Europe	163	135	88	84	69	160	145	141	70	80	62	61	..	-62.6%	..	35	30	..	..	28
	Persian Gulf–Caribbean/East Coast of North America	159	85	86	84	95	132	142	144	82	95	91	54	54	-66.0%	44	34	30	21	20	32
	Persian Gulf–South Africa	220	..	..	..	160	..	..	..	..	99	..	67	..	-69.5%	..	55	..	35	..	38
<b>Suezmax (100,000–160,000 dwt)</b>																					
	West Africa–North West Europe	237	149	124	173	200	237	199	252	159	166	158	118	140	-40.9%	84	68	68	53	52	64
	West Africa–Caribbean/East Coast of North America	251	135	125	157	175	249	190	241	162	166	144	122	139	-44.6%	86	71	77	53	50	61
	Mediterranean–Mediterranean	223	165	113	224	226	273	214	345	158	167	151	135	121	-45.7%	90	70	73	58	62	78
<b>Aframax (70,000–100,000 dwt)</b>																					
	North West Europe–North West Europe	190	163	128	159	196	240	206	229	194	178	149	126	165	-13.2%	99	80	81	72	66	80
	North West Europe–Caribbean/East Coast of North America	190	170	138	173	194	258	246	222	230	220	165	133	185	-2.6%	105	92	97	82	85	79
	Caribbean–Caribbean/East Coast of North America	299	204	168	240	226	288	309	233	226	264	206	130	258	-13.7%	105	78	112	59	73	77
	Mediterranean–Mediterranean	205	183	146	192	251	263	222	272	182	186	157	126	212	3.4%	107	86	74	62	68	103
	Mediterranean–North West Europe	193	187	137	174	240	265	218	268	166	187	160	118	173	-10.4%	106	90	71	59	69	90
	Indonesia–Far East	237	180	143	140	164	210	226	283	216	175	164	153	153	-35.4%	81	69	67	58	54	54
<b>Handy size (less than 50,000 dwt)</b>																					
	Mediterranean–Mediterranean	260	198	180	191	211	235	300	314	270	..	..	250	200	-23.1%	118	100	109	87	80	109
	Mediterranean–Caribbean/East Coast of North America	262	200	174	187	212	279	290	297	275	265	258	153	175	-33.2%	110	96	112	72	80	101
	Caribbean–East Coast of North America/Gulf of Mexico	334	194	159	221	236	275	344	299	282	291	258	142	243	-27.2%	131	80	108	70	83	106
<b>All clean tankers</b>																					
70,000–80,000 dwt	Persian Gulf–Japan	195	198	150	135	141	172	260	276	339	327	..	..	145	-25.6%	84	106	62	55	56	78
50,000–60,000 dwt	Persian Gulf–Japan	236	224	171	182	166	207	288	309	371	354	336	240	156	-33.9%	85	118	79	52	63	85
35,000–50,000 dwt	Caribbean–East Coast of North America/Gulf of Mexico	203	216	190	189	227	298	302	303	299	260	187	165	166	-18.2%	130	116	93	72	106	96
25,000–35,000 dwt	Singapore–East Asia	322	287	224	260	221	220	306	326	303	403	328	330	236	-26.7%	105	131	98	82	77	..

Source: UNCTAD secretariat, based upon *Shipping Insight* from Drewry Publishing, various issues.

Note: Two dots (..) means that no rate was reported. The classification of ship size in this table reflects the source used and may vary when compared to other parts of this publication.

# L'utilisation des navires

- Location ou bail
  - L'usage du navire
- L'affrètement
  - S'oblige à réaliser avec un bateau déterminé , un ou plusieurs voyages
  - Distingue l'entreprise de navigation ou armateur de l'entreprise de transport (transport des marchandises)
- Le transport maritime
  - L'entreprise de transport et le chargeur
- Le locataire cède à un tiers le droit d'utiliser la capacité totale des cales tout en conservant la responsabilité de l'expédition
- L'affrètement coque nue
  - sans l'armer ni l'équiper

# L'utilisation des navires

- L'objet du contrat
  - d'affrètement c'est le bateau
  - Pour le transport ce sont les marchandises
- La prestation
  - Remettre le bateau
  - Pour le transport, le déplacement des marchandises

# Le contrat de transport maritime

- Le contrat de transport maritime est consensuel
- L'exécution du contrat est la délivrance à destination
- La clause Paramount (**autonomie de la volonté sur la convention**) condamnée en France
- Le remorquage peut être inclus

- Paramètres de stabilité du navire
- Consommations
- Pavillon d'enregistrement
- Synergie segment d'exploitation / navire
- Le choix du combustible
  - Fuel lourd et diesel oil
  - Charte de fourniture de qualité des soutes


### **BUNKER**

### **SOUTES (Bunkers)**

Voir soutes

Combustible (charbon, fuel, gasoil) embarqué pour la propulsion du navire.



- 
- Paramètres de stabilité du navire
  - Consommations
  - Pavillon d'enregistrement
  - Synergie segment d'exploitation / navire
  - Le choix du combustible
    - Fuel lourd et diesel oil
    - Charte de fourniture de qualité des soutes

### **BUNKER**

### **SOUTES (Bunkers)**

voir soutes

Combustible (charbon, fuel, gasoil) embarqué pour la propulsion du navire.



# Négociation du contrat

RE : M/V VESSEL NAME

WE ARE PLEASE TO OFFER FIRM ON THE ABOVE MENTIONED VESSEL FOR REPLY HERE DEC 31ST -1.00 HRS AM FRENCH TIME

-NEGOCIATIONS TO BE KEPT STRICTLY PRIVATE AND CONFIDENTIAL NOT TO BE DISCLOSED TO ANY THIRD PARTY

-DELIVERY : APS FOS SUR MER ATDNSHINC

-LAYCAN : 27-28TH JANUARY 1997-00.00/24.00HRS

-TC PERIOD : 6 MOS IN CHARTERS OPTION 6 ADD MOS, 15 DAYS MOLCHOPT ON  
OPT FOR 6ADD MOS TO BE DECLARED 5 MOS AFTER ACTUAL DELY.

FINAL PERIOD.

-TRADING : FULL MED INCL ADRIATIC, BLACK SEA, RED SEA ALWAYS WITHIN IWL  
BERTH(S).

VIA SAFE PORT(S) SAFE

INTENTION WITHOUT COMMITMENT FOS SUR MER / BARCELONA /  
/ GENOA / ALGIERS / ORAN AND MAYBE MAROCCO.

VALENCE

-REDELIVERY : DOP ONE SAFE PORT FULL MED OR BLACK SEA OR RED SEA IN CHOPT.

-HIRE : USD 6 100 -PDPRINCLOT

-LESS : 3.5 PCT ADDCOM (PLS ADVISE TTL COM )

-SUB DETAILS BASED ON CHRS ASBATIME EXECUTED PROFORMA

-SUB CHRS BOD TO BE LIFTED 2 WORKING TIME DAYS AFTER FIXING MAIN TERMS END OF OFFER

## COMMENTS

PLS BEAR IN MIND 'PRIM VIVID ' REPORTED ON THE MARKET FIXED FOR 6+6 MOS AT 6100 USD HAVING A MUCH LOWER SPEED OF 14.5 KN .THEREFORE ABOVE RATE IS MARKET LEVEL.

BETS REGARDS



contre-offre est la suivante :

**Citation :**

RE : M/V VESSEL NAME

THANKS TO YOUR OFFER TO WHICH OWNERS NOW REVERTING AS FOLLOWS:

WE COUNT RAS FOLLOWS FOR RPLY 10.30 HRS

ACC/EXC

M/V SUZANN -DETAILS AS BELOW-

-LAYCAN 20/28 JAN

-PERIOD 8 MOS-OPT FOR 6 ADD MOS TO BE DECLARED 4 MOS AFTER ACTUAL DELY

-REDELIVERY -DOP ONE SAFE PORT FULL MED

-HIRE : USD 6550-1ST PERIOD -USD 6650 2ND PERIOD

-SUB ALL FURTHER DETS.

-----

LATEST POSITION -ETS SKIKDA ARND 13/14 JAN

**COMMENTS :**

IN ORDER TO SPEED UP DID VERY BEST TO MEET CHRTS BEST POSSIBLE

THE SHIP SAILED CAEN LAST NITE FOR DISCH 4 PORTS ALGER -

SO PLS DE BEST AND OBTAIN THE ABV REQUIRED LAYCAN AND RVT

BEST CLOSEST POSSIBLE-

DETAILS M/V SUZANNE HAS BEEN SENT BY PREVIOUS FAX.

**Fin de citation**



Les termes principaux , main terms



Temps de contre offre



En général 48 heures



Le courtier



Le moment de l'accord

- *Pour résumer*
  - **Obligations du chargeur**
    - Faute du chargeur si défaut d'emballage
    - Le paiement du fret en principe par le chargeur
  - **Obligations du transporteur**
    - La condition de navigabilité satisfaite
    - La délivrance au destinataire, obligation de résultat : au dernier endossement à ordre ou s'il s'agit de celui qui le présente au porteur
    - Le transporteur doit délivrer au chargeur un ordre d'embarquement mais normalement fait par des sous-traitants (acconier/stevedore)
    - Mise en cale ou mise en pontée

# Obligations

## LE CHARGEUR DOIT

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise
- Emballer de manière appropriée
- Étiqueter et marquer les colis
  - Un marquage de 10 cm sur au moins deux faces
  - Nom ou marque du destinataire
  - Numéro de colis

## LE TRANSPORTEUR DOIT

- Mettre son navire en état de navigabilité
- Prendre en charge les marchandises
- Charger et arrimer les marchandises avec le soin nécessaire
- Émettre le connaissement à la demande du chargeur
- Transporter et garder la marchandise de façon appropriée et soigneuse
- Transborder
- Décharger la marchandise
- La livrer entre les mains du porteur du connaissement original ou de son représentant



Les termes principaux , main terms

↓

Temps de contre offre

↓

En général 48 heures

↓

Le courtier

↓

Le moment de l'accord










# Les concentrations aujourd'hui

- ▶ Les alliances
- ▶ Les pools dans le vrac

## **POOL**

Accord entre armements dans lequel les parts de marché sont fixées ainsi que parfois l'exploitation des lignes.

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).

# Ensemble

## **Analyse des risques financiers**

Une entreprise décide d'investir dans une flotte de navires pour contrôler ses propres opérations de transport maritime.

- **Questions :**

1. Quels sont les risques financiers associés à cet investissement ?
2. Comment l'entreprise peut-elle évaluer la rentabilité de cet investissement à long terme ?



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 ;
10 pieds	20' x 8' x 8'	environ 588 x 234 x 225 cm	31 à 32 m <sup>3</sup>	18 t	11	10
ou	20' x 8' x 8,6'	environ 588 x 234 x 239 cm	31 à 32 m <sup>3</sup>	18 t	11	10
20 pieds	40' x 8' x 8'	environ 1 204 x 234 x 225 cm	62 à 64 m <sup>3</sup>	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 <sup>3</sup>	27 t	23 x 25	20
20 pieds «high cube»	40' x 8' x 9,6'	environ 1 204 x 234 x 270 cm	73 à 76 m <sup>3</sup>	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 <sup>3</sup>	Jusque 29 t	30 à 33	24 à 26

## Récapitulatif





## Fret de base

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



## Les ajustements

- BAF
- CAF
- Frais particuliers

# Ensemble

## Calcul du fret maritime

Une entreprise de textile envoie une cargaison de 20 conteneurs (20 pieds) de vêtements de la Chine vers le Brésil.

### ► Questions :

1. Calculez le coût total du fret maritime si le coût par conteneur est de 1 500 USD.
2. Ajoutez les frais de manutention portuaire et les frais de douane s'élevant respectivement à 200 USD et 300 USD par conteneur.
3. Quel est le coût total de l'expédition ?

▶ Les ristournes

- ▶ Fidélité
- ▶ Contrat d'engagement

▶ Liner terms ou conditions de ligne terminal.

- ▶ 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

# Ensemble



## ▶ **Tarifification du transport**

- ▶ Une entreprise doit choisir entre plusieurs compagnies de transport maritime pour une expédition de 100 conteneurs de 40 pieds de produits manufacturés.

## ▶ **Questions :**

1. Quels sont les principaux critères à prendre en compte lors de la sélection d'une compagnie de transport maritime ?
2. Comparez les offres de trois compagnies en termes de coût, de temps de transit et de services supplémentaires, et recommandez la meilleure option.



# Ensemble

## ▶ **Gestion des délais de livraison**

- ▶ Une entreprise européenne importe des composants électroniques d'Asie. Les délais de livraison ont été affectés par des retards dans les ports asiatiques.

## ▶ **Questions :**

1. Quels sont les principaux facteurs qui peuvent influencer les délais de livraison dans le transport maritime ?
2. Quelles stratégies pouvez-vous proposer pour minimiser l'impact des retards sur la chaîne d'approvisionnement ?

### **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)**

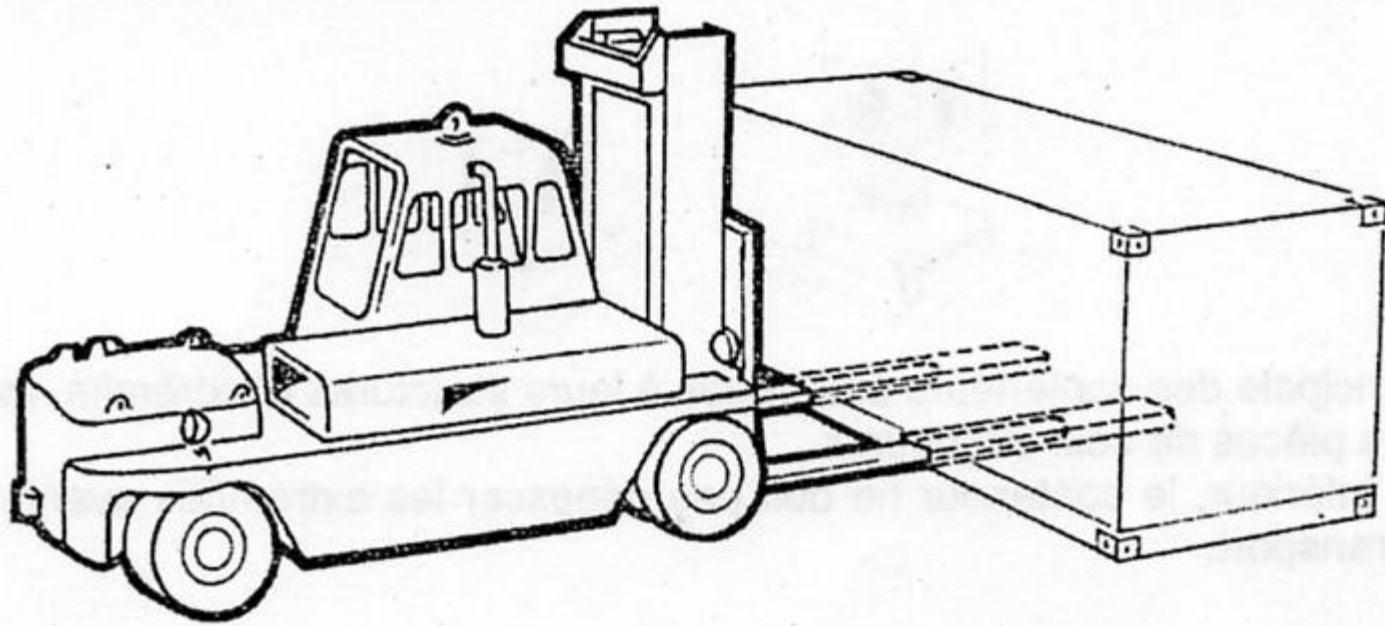
Personne nommée par les parties (expert amiable) ou par le Tribunal (expert judiciaire) pour constater un état de fait et, en cas d'avarie, en rechercher les causes.

### **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"/> FCA... <input type="checkbox"/> FAS... <input type="checkbox"/> FOB...		<input type="checkbox"/> CFR... <input type="checkbox"/> CIF... <input type="checkbox"/> CPT... <input type="checkbox"/> CIP...		<input type="checkbox"/> DAF... <input type="checkbox"/> DES...DEQ <input type="checkbox"/> DDU... <input type="checkbox"/> DDP...	

## ③ Colisage.

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

Type d'emballage	Nombre	Longueur	Dimensions	
			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"/> Ferroviaire <input type="checkbox"/> Routier <input type="checkbox"/> Aérien	<input type="checkbox"/> Détail <input type="checkbox"/> Wagon complet <input type="checkbox"/> Camion complet <input type="checkbox"/> Groupage	<input type="checkbox"/> Conteneur FCL <input type="checkbox"/> Conteneur LCL
--	---	--

## ⑤ Nature des services demandés.

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

## ⑥ Détail des chiffres demandés.

Coût total : .....

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

## ⑦ Renseignements divers.

SGS  Oui  Non  
 Crédit documentaire  Oui  Non  
 Assurance  FAP  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 tCO<sub>2</sub>e = 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
<p>(1) Le nombre d'unités transportées tient compte des trajets à vide.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Valeur faible non déterminée, à considérer comme une valeur nulle.</p>		

# 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

# Ensemble

- ▶ **Impact de la réglementation environnementale**
- ▶ Une nouvelle réglementation impose des normes plus strictes sur les émissions de soufre des navires.
- ▶ **Questions :**
  1. Quel est l'impact de cette réglementation sur les coûts opérationnels des compagnies maritimes ?
  2. Proposez des solutions pour les entreprises afin de se conformer à cette réglementation tout en minimisant les coûts supplémentaires.

# Ensemble



## Chaîne d'approvisionnement durable

- ▶ Une entreprise de mode souhaite réduire son empreinte carbone en optimisant sa chaîne d'approvisionnement.
- ▶ **Questions :**
  1. Quels sont les avantages et les défis de mettre en place une chaîne d'approvisionnement durable ?
  2. Proposez des stratégies pour rendre la chaîne d'approvisionnement de l'entreprise plus écologique.

# 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		
<u>Sortie du 5ème jour</u>	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





GEODIS LE HAVRE

BURETARIES IMPORT 2005

STATIONNEMENT

ARMEMENTS	FRANCHISE	1 <sup>er</sup>	4 <sup>es</sup>	STATIONNEMENT
APL	3 jrs à compter l'arrivée au navire	€ 10,97 / j par les 5 premiers jrs puis € 21,34 / j	€ 10,24 / j par les 5 premiers jrs puis € 30,49 / j	APL (14-1 IN)
CHINA SHIPPING		du 8ème au 11ème jour € 8 par jour ensuite 10 € par j	Du 8ème au 11ème jour € 8 par jour ensuite 10 € par j	GVP
LYNES	4 jrs exclus les week-end et jours fériés D'un 2 <sup>es</sup> jour de sortie	60 eur / j	36 eur / j	CMN
COST MARIITIME	4 jrs exclus les week-end et jours fériés D'un 2 <sup>es</sup> jour de sortie	60 eur / j	36 eur / j	CMN
GONSHIP	4 jrs exclus les week-end et jours fériés D'un 2 <sup>es</sup> jour de sortie	60 eur / j	36 eur / j	CMN
GMA-GGM	3 jours à compter du navire jusqu'à l'arrivée	5 jrs par les 5 premiers jrs puis € 10 / j	5 jrs par les 5 premiers jrs puis € 20 / j	GMP
COBCO	si 14 jrs à l'Allant 5 jrs à l'arrivée	€ 52 / j par les 5 premiers jrs puis € 19 / j	€ 18 / j par les 5 premiers jrs puis € 28 / j	DCSCD
SEANION	3 jrs inclus, par arrivée	€ 15 / j par les 5 premiers jrs puis € 30 / j	€ 22,07 / j par les 5 premiers jrs puis € 45 / j	SEIN
EVERGREEN	3 jrs à partir l'arrivée au navire	€ 3,22 / j par les 5 premiers jrs puis € 2,86 / j	€ 10,42 / j par les 5 premiers jrs puis € 21,04 / j	GMP
HANJIN	3 JOURS EXCLUS ARRIVÉE dans franchise	7 jrs par les 5 premiers jrs puis € 20 / j	€ 15 / j par les 5 premiers jrs puis € 40 / j	SEIN
HAPAG	5 jrs à partir l'arrivée au navire	€ 10 / j par les 5 premiers jrs puis € 20 / j	€ 15 / j par les 5 premiers jrs puis € 30 / j	TERMINAL
HYUNDAI	3 jours à compter encadrement arrivée	€ 10,67 / j par les 5 premiers jrs puis € 21,34 / j	€ 15,24 / j par les 5 premiers jrs puis € 30,49 / j	HYUNDAI
KLINE	3 JOURS à compter encadrement arrivée	€ 10,67 / j par les 5 premiers jrs puis € 21,34 / j	€ 15,24 / j par les 5 premiers jrs puis € 30,49 / j	KLINE
MISC	3 jours à compter encadrement arrivée	€ 10,67 / j par les 5 premiers jrs puis € 21,34 / j	€ 15,24 / j par les 5 premiers jrs puis € 30,49 / j	GMP
MITSUBI	3 jrs à compter l'arrivée au navire encadrement arrivée	€ 26 / j par les 5 premiers jrs puis € 40 / j	€ 10 / j par les 5 premiers jrs puis € 30 / j	MITSUBI
MSC	7 jours à compter encadrement arrivée	€ 18,29 / j jusqu'à restitution vide	€ 26,37 / j jusqu'à restitution vide	MSC (14-1 IN, 14-1 Mending)
NORASIA	5 jours d'arrivée	7,50 \$ / j par les 5 premiers jrs jusqu'à restitution vide	15 \$ / j par les 5 premiers jrs jusqu'à restitution vide	GMP
NYK	3 jrs à partir l'arrivée au navire encadrement arrivée	€ 10,67 / j par les 5 premiers jrs puis € 21,34 / j	€ 15,24 / j par les 5 premiers jrs puis € 30,49 / j	WORKS
OOCL	3 jours à compter encadrement arrivée	€ 10,67 / j par les 5 premiers jrs puis € 21,34 / j	€ 15,24 / j par les 5 premiers jrs puis € 30,49 / j	OOCL (14-1 GMP)
PO MEDLLOYD	5 jours à compter l'arrivée au navire encadrement arrivée	€ 10 / j par les 5 premiers jrs puis € 20 / j	€ 15 / j par les 5 premiers jrs puis € 30 / j	P&O (14-1 GMP)
VNL	3 jours à compter encadrement arrivée	€ 11 / j par les 5 premiers jrs puis € 22 / j	€ 16 / j par les 5 premiers jrs puis € 32 / j	VNL
MAERSK	2 jrs date arrivée au navire encadrement arrivée	€ 11 / j par les 5 premiers jrs à compter du 6ème jour € 21 / j	€ 15 / j par les 5 premiers jrs à compter du 6ème jour € 30 / j	MAERSK

Handwritten notes in the left margin, possibly indicating specific conditions or corrections for certain shipping lines.

## 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.

# Ensemble

- ▶ **Sécurité des cargaisons**

- ▶ Une entreprise exporte des produits chimiques dangereux de l'Allemagne vers les États-Unis.

- ▶ **Questions :**

1. Quels sont les principaux défis en matière de sécurité pour cette expédition ?
2. Quelles mesures de sécurité devez-vous mettre en place pour assurer le transport sécurisé de ces marchandises ?

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

**CAVALIER (Straddle carrier)**

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

**LAMANAGE**

Amarrage du navire.

**LANDING CHARGES**

Frais de déchargement s'ajoutant au fret.

**P.L.T.C.**

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

**ELINGUE (Sling)**

Cordage servant à la manipulation des colis.

**LOADING CHARGES**

Frais de chargement s'ajoutant au fret.

**LO - LO (Lift off - lift on)**

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

**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.

### **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 encourus 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





# Ensemble

## ▶ **Gestion des conteneurs**

- ▶ Une entreprise utilise des conteneurs pour l'exportation de ses produits vers différents marchés internationaux.

## ▶ **Questions :**

1. Quels sont les défis liés à la gestion des conteneurs dans le transport maritime ?
2. Proposez des solutions pour améliorer la gestion des conteneurs et réduire les coûts logistiques.



## **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



22.06.2007

## **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.

# Ensemble

- Vous êtes responsable de la logistique pour une entreprise qui exporte du café d'Afrique vers l'Europe. Récemment, il y a eu des cas de piraterie maritime dans la région.
- **Questions :**
  1. Quels sont les risques associés au transport de marchandises dans cette région ?
  2. Quelles stratégies pouvez-vous mettre en place pour atténuer ces risques ?



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 : période 2013-2022

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Pertes par le fond	69	49	66	48	57	33	32	25	35	20	434
Echouements	20	18	19	22	15	18	9	12	1	3	137
Incendies/explosions	15	7	9	13	8	12	21	14	9	8	116
Bris et pannes de machines	1	5	2	10	9	3	3	4	7	2	46
Collisions	2	2	7	2	1	3	3	3	3	4	30
Dommages à la coque	1	5	2	4	5	2	1	1	1	1	23
Heurts (ex.mur du port)	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	4
Disparitions	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3
Risques divers	1	2	0	1	0	0	1	6	3	0	14
<b>Total</b>	<b>109</b>	<b>89</b>	<b>105</b>	<b>102</b>	<b>95</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>65</b>	<b>59</b>	<b>38</b>	<b>807</b>

Source : AGCS, Safety and shipping review 2023




# Les incidents de mer

## La sinistralité par zone maritime (par nombre d'incidents)

	Année 2022	Période 2013-2022
Les îles Britanniques	679	4 938
Méditerranée orientale et mer Noire	584	4 969
Mer de Chine méridionale, Indochine, Indonésie et Philippines	242	2 598
Méditerranée occidentale	191	1 208
Les Grands Lacs	186	1 529
Côte ouest nord-américaine	148	1 156
Islande et Norvège du Nord	138	1 136
La Mer Baltique	119	1 433
Terre-Neuve, Canada	108	ND
Japon, Corée et Chine du Nord	88	1 255
Côte ouest-africaine	ND	911
Autres régions	549	6 344
<b>Total</b>	<b>3 032</b>	<b>27 477</b>

ND: Non disponible

Source : AGCS, Safety and shipping review 2023

- 
- ▶ 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

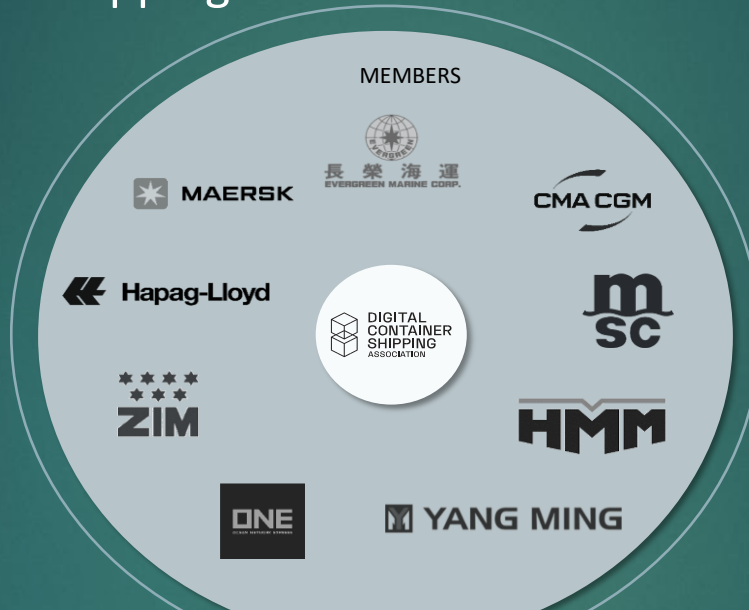
# Ensemble

## Assurance maritime

- ▶ Une entreprise exporte des appareils électroménagers du Canada vers l'Europe. La cargaison est évaluée à 500 000 USD.
- ▶ **Question :**
  1. Expliquez l'importance de l'assurance maritime pour cette expédition.
  2. Calculez le coût de l'assurance si le taux d'assurance est de 0,5% de la valeur de la cargaison.

# 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

## Autres documents maritimes

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

### **NOTICE (Notice of readiness)**

Annonce 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.

### **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.

### **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.