

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES DE GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème

**L'évolution de la conteneurisation dans le transport
maritime au sein de BMT**

Réalisé par :

- 1-BOUYAHIA Sonia.
- 2-BOUZERAA Basma.

Membre du Jury

Mr M.ZORELI	Président
Mme N.KHEBBACHE	Encadreur
Mr M.LALILECHE	Examineur

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents, pour tous leurs sacrifices, leurs amours, leurs tendresses, leurs soutiens et leurs prières tout au long de mes études.

A mon adorable frère Nadjib Mizi, mon coach en programmation neuro linguistique qui m'a énormément boosté à atteindre mes objectifs.

A ma grande sœur Yasmine qui a été un exemple pour moi tout au long de mon cursus scolaire et universitaire.

A tous mes amis en particulier Lydia, Madina , Narimane et yacine qui sont toujours présents pour moi.

A ma deuxième famille, l'association culturelle AHBAB CHEIKH SADEK EL BEJAOUI, en particuliers mes chères sœurs de l'orchestre féminin.

BOUYAHIA Sonia

Dédicaces

Ce modeste travail est dédié :

A ma mère qui m'a encouragé durant toutes mes études et à laquelle je dois ma réussite.

Qu'elle trouve ici mon amour et mon affection.

A mon père qui est toujours disponible pour nous, je lui confirme mon attachement et mon profond respect.

A mes frères et sœurs, qui sont toujours là pour moi, merci pour votre soutien inconditionnel.

A mes neveux et nièces adorés.

A toute ma famille, mes cousins et cousines ainsi qu'à tous mes amis qui sont toujours présents pour moi.

BOUZERAA Basma

REMERCIEMENTS

Nous souhaitons adresser nos remerciements les plus sincères aux personnes qui nous ont apportées leur aide et qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire.

Nous tenons à remercier sincèrement :

Mme Khebbache Nawel, qui, en tant qu'encadreur, s'est toujours montrée à l'écoute et très disponible tout au long de la rédaction de ce mémoire

Les membres de la Commission du jury qui évaluera notre travail.

Mme BOUYAHIA Malika pour son précieux concours tout au long de la réalisation de ce travail.

L'entreprise portuaire de Bejaia,

Mr HADJAL Riad directeur de la capitainerie pour nous avoir facilité l'accès à tous les services

Mr LOUASSLI pour ses orientations

Mme BOUDRAA Sabrina pour son aide précieuse

Mr SIDANE et Mme HAMOUM ainsi qu'à toute l'équipe de BMT qui font un travail formidable.

Enfin, nous adressons nos plus sincères remerciements à nos parents et ami(e)s, pour leur soutien et encouragements tout au long de la réalisation de ce projet.

Merci à tous et à toutes.

Liste des tableaux :

Tableau N°1 : Dimensions extérieures maximales.....	16
Tableau 02 : Dimensions intérieures minimales.....	17
Tableau 03 : Ouverture minimal des portes.....	17
Tableau 4 : Les différentes générations des porte-conteneurs.....	26
Tableau 5 : les cinq premiers armements conteneurisés au 1 ^{er} janvier 2004.....	28
Tableau 6 : Les terminaux européens 2002-2010.....	28
Tableau N°7 : Quais pour Accostage.....	56
Tableau N°8 : Parc à Conteneurs Vides.....	56
Tableau N°9 : Parc à Conteneurs Reefers.....	56
Tableau N°10 : Parc à Conteneurs Pleins.....	56
Tableau N°11 : Zone Pour Empotage et Dépotage.....	56
Tableau N°12 : Le Parc à Conteneurs.....	56
Tableau N°13 : Zone Extra-Portuaire (à 3 Km du Port).....	56
Tableau N14 : PORTIQUES DE QUAI SUR RAIL (QC).....	56
Tableau N15 : PORTIQUES GERBEUR SUR PNEUS (RTG).....	57
Tableau N16 : REMORQUES PORTUAIRES.....	57
Tableau N17 : CHARIOT MANIPULATEUR DE VIDES.....	57
Tableau N18 : GRUE MOBILE PORTUAIRE (MHC).....	57
Tableau N19 : STEACKERS.....	57
Tableau N20 : REMORQUES ROUTIERS.....	57
Tableau N°21 : CHARIOTS ELEVATEURS.....	57
Tableau N°22 : Rétrospective du trafic conteneurs (1996-2015).....	66

Liste des schémas :

Schéma N°1 : Expédition FCL/FCL.....	11
Schéma N°2 : Expédition LCL/LCL.....	12
Schéma N°3 : Expédition FCL/LCL.....	13
Schéma N°4 : Expédition LCL/FCL.....	14
Schéma N°5 : Mission et vision de la BMT.....	52
Schéma N°6 : Les atouts de la BMT.....	53

Liste des abréviations

AIS : Automatique Identification System

BAF: Bunker Ajustement Factor

BIC: Bureau International de conteneurs

BMT : Bejaia Méditerranéen Terminal

CAF: Currency Ajustement Factor

CBM : Compagnie Maritime Belge

CFS: Container Freight Station

CMR: container mouvement request

CSI: Container Security Initiative

C-TPAT: Custom Trade Partnership Against Terrorist

CTBL: **Combined** Transport Bill on Lading

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia

EPV : Equivalent Vingt Pieds

FCL: Full Container Loaded

FIATA : Fédération Internationale des transitaires

GPS : Gestion de Position par Satellite

ISO: Organisation Internationale de Standardisation

ISPS: International Ships and Port Facility

LCL: Less than Container Load

NVOCC: Non Vessel Operating(owing) Cammon Carries

OMI: Organisation Maritime Internationale

OMC : Organisation Mondial du Commerce

OCR: Optical Character Recognition

PAF : Police Algérienne des Frontières

PDS : Position Determining System

PORTE: Société Portuaire Singapourienne

RTG: Portiques Gerbeurs sur Pneus

RDS: Radio Data System

SPA : Société Par Actions

SOLAS: Safety Af Life At Sea

UTI : Unité de Transport International

VLCS: Very Large Container Ship

Sommaire

Introduction	1
Chapitre 01 : Concepts et généralités de la conteneurisation	
Section 01 : Le transport maritime de marchandises.....	4
Section 02 : Le conteneur.....	8
Section 03 : standardisation et dimensions des conteneurs.....	16
Chapitre 02 : Evolution et développement de la conteneurisation	
Section 01 : conteneurisation et transport multimodal transmaritime.....	21
Section 02 :-Les acteurs de la conteneurisation	23
Section 03 : Les navires et les ports.....	25
Chapitre 03 : Réglementation en matière de conteneurisation	
Section01 : Régime juridique de la conteneurisation.....	31
Section 02 : Entraves juridiques de la conteneurisation.....	40
Section 03 : La sureté des conteneurs.....	46
Chapitre 04 : Terminal à conteneur de Bejaia (BMT)	
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	55
Section02 : Gestion des terminaux à conteneurs.....	67
Section 03 : L'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs.....	72
Conclusion	78

Introduction

Générale

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour l'acheminement des marchandises, il a toujours connu une transformation pour s'adapter à l'évolution des échanges. Il couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, phosphates,...).

Il assure les deux tiers en valeurs et trois quarts en volume des échanges mondiaux (Maurice DUROUSSET : la mondialisation de l'économie).

Devenu un élément majeur du commerce international, le conteneur connaît un taux d'évolution considérable ; il offre au chargeur des services de qualité en matière de régularité, de fréquence, de temps, de transit et de coût.

La conteneurisation est l'utilisation du conteneur pour le transport maritime de marchandises. Elle a été l'une des conditions de la croissance des échanges et le moyen de lutter contre l'asphyxie des grands ports.

Le port de Bejaia a toujours occupé, à travers l'histoire, des ports du pays et de la région, une place stratégique sur le plan de la logistique et de la communication maritime avec la méditerranée. Le port de Bejaia arrive par sa position géographique favorable, le dynamisme de son équipe et l'hospitalité de sa région à s'affirmer comme destination choisie par les armateurs et les clients de tous les pays. Cette sollicitation grandissante et sa position stratégique ont ouvert les portes au développement du transport maritime et à la conteneurisation.

Prenant en compte la concurrence internationale dans la conteneurisation, l'entreprise portuaire de Bejaia est une Entreprise publique économique, qui s'est associée d'une manière stratégique à un spécialiste dans ce domaine, PORTEK une entreprise Singapourienne, de cette alliance est née la société BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal), laquelle a pour but d'organiser et d'exploiter un terminal polyvalent (vrac solide et conteneur) selon les normes internationales.

La société BMT continue à investir dans ces infrastructures dans le but de développer l'activité du conteneur et d'atteindre ces objectifs. De ce fait nous allons nous poser une question principale qui est :

Comment a évolué la conteneurisation ainsi que le trafic de conteneurs dans le transport maritime ?

C'est à travers notre travail que nous nous efforcerons d'apporter des éléments de réponses aux questions suivantes :

- Quelles sont les différentes procédures de traitement, de gestion et de dédouanement des conteneurs ?
- Quels sont les atouts de BMT ?
- Comment a évolué le trafic maritime par conteneurs avant et après la création de BMT ?

Avant de répondre à ces questions, nous devons anticiper sur l'évolution et le développement de la conteneurisation dans le transport maritime au niveau du port de Bejaia.

A travers ces réponses anticipées, nous allons centrer notre travail sur les aspects qui ont déterminés l'évolution de la conteneurisation ainsi que du trafic de conteneurs du transport maritime.

- Les procédures de traitement, de gestion et de dédouanement influent favorablement sur le flux du trafic maritime.
- Les atouts de BMT à savoir l'intégrité, l'innovation, la performance, la ténacité, la sécurité et la courtoisie assurent le savoir-faire dans le traitement du conteneur dans le transport maritime.
- Les moyens matériels mis à la disposition de ses clients par BMT jouent un rôle important dans la croissance du terminal.

Notre méthodologie de recherche sera basée dans sa première partie sur une revue de la littérature recueillie sur le sujet qui offrira une analyse des activités portuaires et maritimes.

La seconde partie sera mise en œuvre sur la base des informations collectées et des statistiques au niveau de BMT.

La réponse à ces questions sera notre objectif à atteindre.

Pour une meilleure approche de notre thème et afin d'apporter des réponses à nos questionnements, nous avons procédé, dans l'élaboration de notre travail, de la manière suivante :

Le 1^{er} chapitre de notre travail concernera les concepts et généralités de la conteneurisation, ce dernier sera divisé en 3 sections. La section 1 concernera le transport maritime de marchandises, la section 02 portera sur le conteneur et la section 3 sur la standardisation et les dimensions des conteneurs.

Quant au chapitre 02, il concernera l'évolution et le développement de la conteneurisation. La section 1 traitera de la conteneurisation et du transport multimodal transmaritime, la section 02 concernera les différents acteurs de la conteneurisation, quant à la section 03 elle traitera des navires et des ports.

Le chapitre 03 traitera l'aspect juridique de la conteneurisation concernant le régime juridique

Le chapitre 04 verra l'étude du terminal à conteneur au niveau de BMT où seront présentés l'organisation de l'EPB et de BMT, ses missions et ses objectifs (section 01), dans la section 02, nous nous intéresserons à la gestion des terminaux à travers ses procédures de traitement de dédouanement et le guichet unique avec l'interface client. En section 03 nous nous pencherons enfin sur l'évolution du trafic du transport maritime par conteneur avant et après la création de BMT.

CHAPITRE 1

Concepts et généralités de la conteneurisation

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour l'acheminement des marchandises. Il a toujours connu une transformation pour s'adapter à l'évolution des échanges. Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières et assure les deux tiers en valeur et trois quarts en volume des échanges mondiaux¹.

L'un des moyens de l'évolution du transport maritime reste la Conteneurisation qui est considérée comme l'une des révolutions les plus marquantes de la croissance des échanges commerciaux, sans oublier que la conteneurisation est considérée comme la solution technique la plus appropriée au transport maritime.

Le conteneur s'est imposé en moins de cinquante ans comme le premier moyen de conditionnement dans les échanges internationaux. Sa standardisation a ouvert de nouvelles possibilités pour son propre développement comme mode de conditionnement au transport international.

Dans ce chapitre, qui sera organisé en trois sections, nous allons définir ce qu'est le transport maritime de marchandises, son importance, ses différents intervenants, les contrats qui lient les deux parties ainsi que les avantages et les inconvénients.

Dans la seconde section, nous plancherons sur le conteneur, nous rappellerons l'historique, la notion des conteneurs, les différents types de conteneurs et d'expédition ainsi que les avantages et les inconvénients de la conteneurisation.

La dernière section sera consacrée à la standardisation et aux dimensions des conteneurs.

Section 01 : Le transport maritime de marchandises.

Parmi les modes de transport, le transport maritime reste le mode le plus important pour le transport des marchandises. C'est un instrument privilégié du commerce international et qui a connu des révolutions qui ont concouru à un abaissement des coûts de transport.

¹DUROUSSET M, la mondialisation de l'économie, édition ellipses, 2004

1-1-Définition du transport maritime de marchandises :

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises par voie maritime, même si, occasionnellement, le transporteur maritime peut prendre en charge le prêt-acheminement ou port-acheminement. Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping².

1-2-Les intervenants du transport maritime de marchandises :

Pour qu'une marchandise arrive à destination en bon état pour toute opération commerciale qu'elle soit à l'importation ou à l'exportation, il est fait appel à divers intervenants³ :

- **Le transporteur maritime :**

C'est le propriétaire du navire chargé de transporter les marchandises à un lieu spécifié et en état convenable où elles seront entreposées.

- **L'aconier :**

C'est un entrepreneur de la manutention portuaire qui assure les opérations de débarquements, embarquements, réceptions, livraisons, garde arrimage, extra-posages, allotissements des marchandises. L'aconier est responsable des dommages que peuvent subir les marchandises. Dans le port de Bejaia, c'est l'entreprise portuaire qui s'occupe de cette activité.

- **Le transitaire :**

Le transitaire est un commerçant prestataire de services. Il apporte son concours aux entreprises car il intervient en amont et en aval de la chaîne de transport, soit en tant que commissionnaire de transport, soit en tant que mandataire et à l'occasion du mouvement de la marchandise. Il peut être agréé en douane. Il est commissionnaire de transport, mandataire et commissionnaire en douane.

²Consiste à affréter les services d'un navire dans le but d'effectuer un ou plusieurs transports généralement de masse pour son propre compte

³Documents interne EPB.

- **Le consignataire :**

En droit, c'est la personne entre les mains de laquelle est faite une consignation c'est-à-dire une somme d'argent. En terme maritime, le consignataire est le négociant ou le commissionnaire qui représente dans un port les intérêts d'un armateur.

- **Le courtier maritime :**

Il est considéré comme une société de courtage international, son rôle est de mettre en relation deux parties intéressées, par un contrat de transport. Le chargeur sera le demandeur de capacités de transport et le transporteur maritime un offreur de capacités de transport. Les courtiers son rémunérés à la commission appelée « courtage ».

- **L'administration douanière :**

C'est une institution étatique dont le premier rôle est le contrôle du commerce extérieur et la perception des droits et taxes sur les marchandises que ce soit à l'entrée ou à la sortie du territoire national. Elle surveille aussi la sortie des personnes, des véhicules et des marchandises du port par l'intermédiaire de la police Algérienne des frontières (PAF) et les gardes côtes.

- **L'assurance maritime :**

Elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur des marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagé tout au moins partiellement des conséquences financières, de la perte éventuelle de leur bien ou des dommages que ce dernier pourrait subir par suite de contrat de mer.

1-3-Les contrat du transport maritime de marchandises :

Dans le secteur des transports maritimes, nous distinguons principalement deux types de contrats :

1-3-1-Le contrat de transport :

L'élément qui matérialise le contrat de transport est le CONNAISSEMENT, délivré en quatre exemplaires :

- un exemplaire destiné au commandant en chef du navire.
- un exemplaire destiné à l'agent consignataire.
- un exemplaire destiné au chipeur.
- un exemplaire destiné au réceptionnaire.

1-3-2-Le contrat d'affrètement :

Il existe trois types d'affrètement :

- **L'affrètement coque nue :**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

- **L'affrètement au voyage :**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire

- **L'affrètement à temps :**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois voire plusieurs années) le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale

1-4-Les avantages et les inconvénients du transport maritime de marchandises :

Le transport maritime de marchandises dispose d'avantages et d'inconvénients.

1-4-1-Les avantages :

- Taux de fret avantageux.
- Le transport maritime est le moins coûteux et le mieux adapté pour les transports des produits lourds et volumineux (céréales, hydrocarbures, fruits, ...)
- Possibilité de stockage dans les zones portuaires.
- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies.

1-4-2-Les inconvénients :

- Délais importants.
- Certaines lignes ne transportent pas de conteneurs.
- Assurances et emballages plus onéreux.

Section 02 : Le conteneur.

Aujourd'hui, le conteneur règne en maître absolu sur le commerce mondial. Il a permis d'automatiser la quasi-totalité des opérations de transport. Il est multimodal : il permet de passer du navire au camion et au train en quelques secondes. Son introduction a considérablement modifié la chaîne de production en facilitant la délocalisation et la relocalisation de tout ou partie des produits.

Depuis le milieu des années 60, le conteneur s'est indéniablement imposé, il est la clé de compréhension de la mondialisation.

2-1-L'historique de la conteneurisation :

Apparu dans les années 20 aux Etats-Unis d'Amérique dans les transports ferroviaires, la conteneurisation s'est intégrée en France peu de temps après. La première utilisation en maritime y a été enregistrée en 1925 lorsque Malcolm McLean a inventé le conteneur d'expédition. tout comme son entreprise SEALAND, a révolutionné par sa facilité et son efficacité l'expédition de marchandises.

C'est en 1960 que la conteneurisation a réellement pris un chemin de développement quand, SEALAND, transporteur américain développe le premier vecteur maritime conteneurisé.

En 1925, l'organisation pour la normalisation internationale (iso) a recommandé des normes, ce qui a facilité le développement de la conteneurisation et qui a permis le débarquement des conteneurs sur les ports Français en 1966 et sur d'autres ports par la suite⁴.

Les conteneurs sont désignés par catégorie 20 et 40 suivant la longueur exprimée en pieds anglais : 20 (vingt pieds) soit 6.05m de long pour les conteneurs de 30m³, et 40 (quarante pieds) soit 12.19m de long pour des conteneurs de 65m³. Leur largeur est de 2.40m (8pieds) ; l'unité de mesure de la conteneurisation est l'EPV (Equivalent vingt pieds). Un conteneur de 20 pieds correspond à 1 EVP, et un conteneur de 40 pieds correspond à 2 EVP.

⁴ <http://www.container-z.com>

L'apparition du conteneur pour la première fois en Algérie s'est faite en 1973, où le navire Calagry exploité par une société Américaine à SEALAND accoste au port d'Oran ayant à bord 100 conteneurs de 20 pieds destinés à la zone industrielle d'Arzew.

En 1977 deux compagnies étrangères s'installent en Algérie : la compagnie maritime Belge (CBM) et la compagnie maritime Yougoslave (LOGISPLON).

2-2-Notion de conteneurs :

Un conteneur ou container⁵ (on parlait à l'époque de « container » puisque la francisation du mot « conteneur » n'a été imposée qu'en 1977 par le circulaire du 15 septembre 1977 (JO 24 sept.1977, NC p.6077) est un caisson métallique parallélépipédique conçu pour le transport de marchandises par différents modes de transport, ses dimensions ont été normalisées au niveau international. Il est muni à tous les angles de pièces de préhension permettant de l'arrimer et de le transborder d'un véhicule à l'autre. Il fait partie de la catégorie des UTI (« unités de transport intermodal »), comme les caisses mobiles et certaines semi-remorques. Il permet ainsi de diminuer les temps de rupture de charge et de transbordement. Ses adaptations spécifiques facilitent les opérations de « mise en boîte » des marchandises (empotage) et de vidage (dépotage).

Les principaux fabricants de conteneurs sont deux sociétés chinoises : CIMC qui détient la moitié du marché mondial avec 1,2 million d'unités produites en 2004 (contre 70 000 en 1994) et Singama.

2-3-Les types de conteneurs et d'expédition :

Afin d'assurer une meilleure expédition des marchandises, plusieurs types de conteneurs ont vu le jour.

2-3-1-Les types de conteneurs :

Dans les années 50, on distinguait trois types de conteneurs : les conteneurs « ordinaires », les conteneurs « pour liquides » et les conteneurs « spécialisés ». La progression de la mondialisation et la généralisation du conteneur ont fait apparaître autant de types de conteneurs⁶ que l'exige la forme ou la nature de la marchandise transportée.

- **Les conteneurs dry :** Ce sont des conteneurs conçus pour des marchandises générales conditionnées en cartons, fûts, palettes ou encore en vrac. Ils se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides et sont équipés de porte à une extrémité.
- **Les conteneurs ventilés :** Ce sont des conteneurs standards équipés d'un système de ventilation. Cette ventilation peut être assurée au moyen de fenêtres sur les parois latérales, soit au moyen de rampes de ventilation sur les longerons, soit au moyen d'une multitude de trous. Ils sont parfaitement adaptés pour le transport de marchandises vivantes, telles que les végétaux qui ne nécessitent pas un transport sous température dirigée (fèves de cacao, le café, les pommes de terre etc.)
- **Les conteneurs open top :** C'est un conteneur standard dont le toit est remplacé par une bâche. L'open top autorise une manutention verticale de la marchandise, un léger dépassement de la hauteur du conteneur et assure une ventilation. Ils doivent être chargés avec leur bâche et tous leurs arceaux.
- **Les conteneurs plates-formes à parois latérales ouvertes :** Il est utilisé pour le transport des produits encombrants généralement pauvres tels que le fer, les engins de travaux publics, les bois. Les conteneurs plates-formes ou bolsters sont des plates-formes sans aucune superstructure, ils sont généralement utilisés pour le chargement de marchandises à bord des navires rouliers.
- **Les conteneurs frigorifiques ou reefer :** C'est un conteneur isotherme c'est-à-dire thermiquement isolé muni d'un dispositif de maintien de la température, ils permettent donc le transport de marchandises sous température contrôlée.
- **Les conteneurs citernes :** Il s'agit d'une citerne logée dans un cadre répondant aux normes ISO. Tous les liquides peuvent être transportés en conteneur - citernes. Les conteneurs citernes sont répartis en deux grandes familles à savoir, les citernes chimiques et les citernes alimentaires. Les citernes chimiques ne peuvent jamais devenir alimentaires, alors qu'il est possible de transformer une citerne alimentaire en citerne chimique.

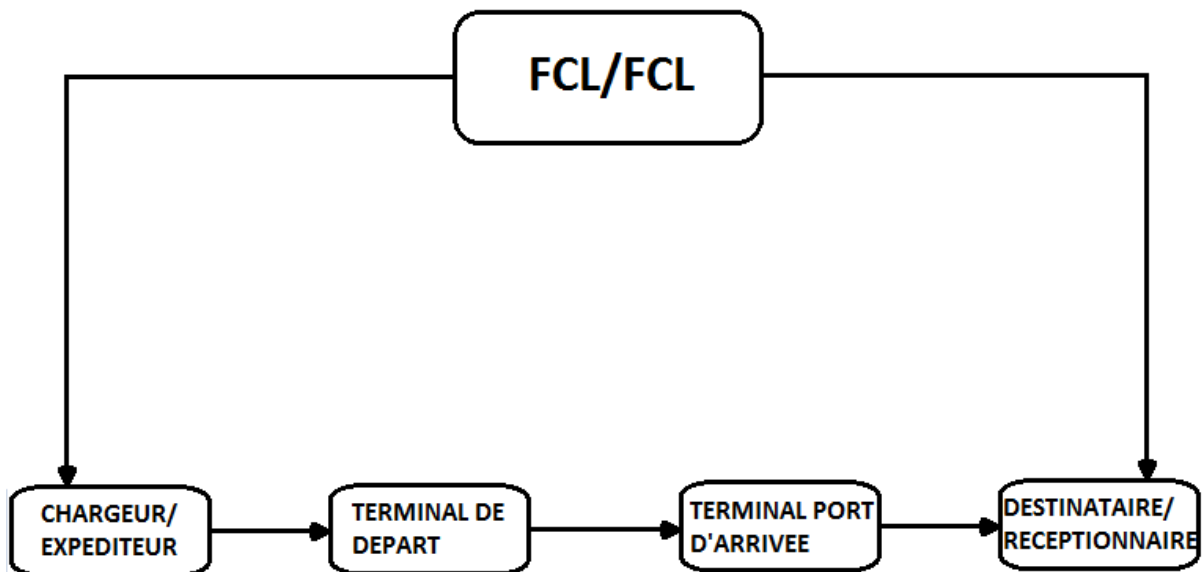
⁶<http://www.marfret.fr/fr/conteneurs/type>

2-3-2-Les types d'expédition :

- **FCL/FCL:** (Full Container Loaded) (conteneur complet)

L'expéditeur met lui-même la marchandise dans le conteneur qui sera livré directement chez le destinataire sans être ouvert (sauf pour vérification douanière).

Shéma n01 : Expedition FCL/FCL

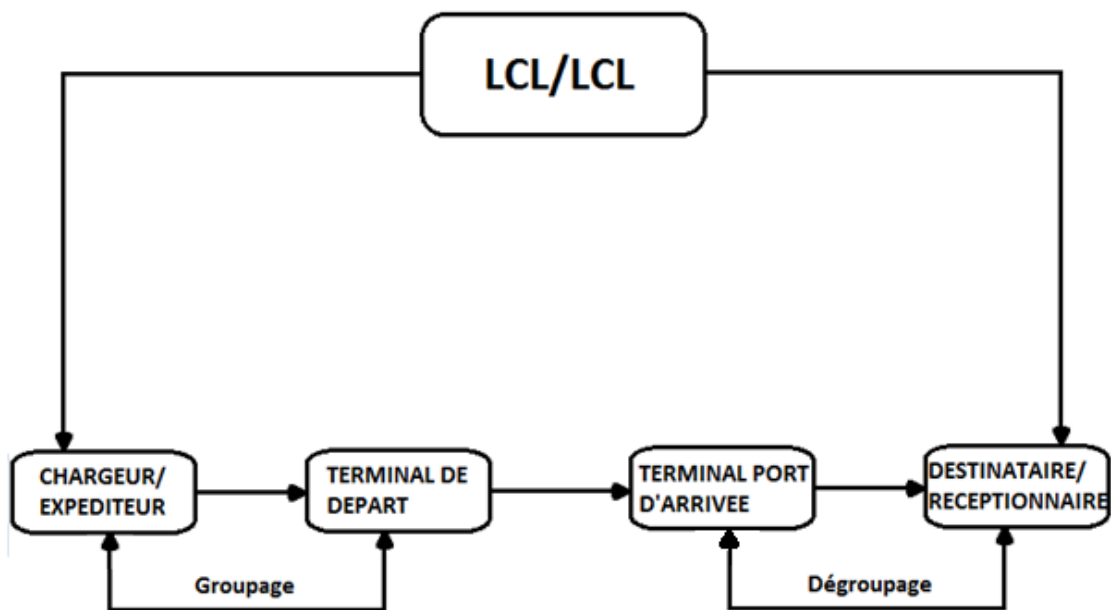


Source : LE GRAND : Le management des opérations du commerce international, édition 1985, P22.

- **LCL/LCL** :(Less than Container Load) (conteneur en groupage)

Si l'envoi de l'expéditeur est insuffisant pour remplir un conteneur, il doit livrer sa marchandise au centre de groupage ou elle sera conteneurisée avec d'autres marchandises à destination d'un même port ou celles mises à disposition du client après dégroupage.

Shéma N02 : Expédition LCL/LCL

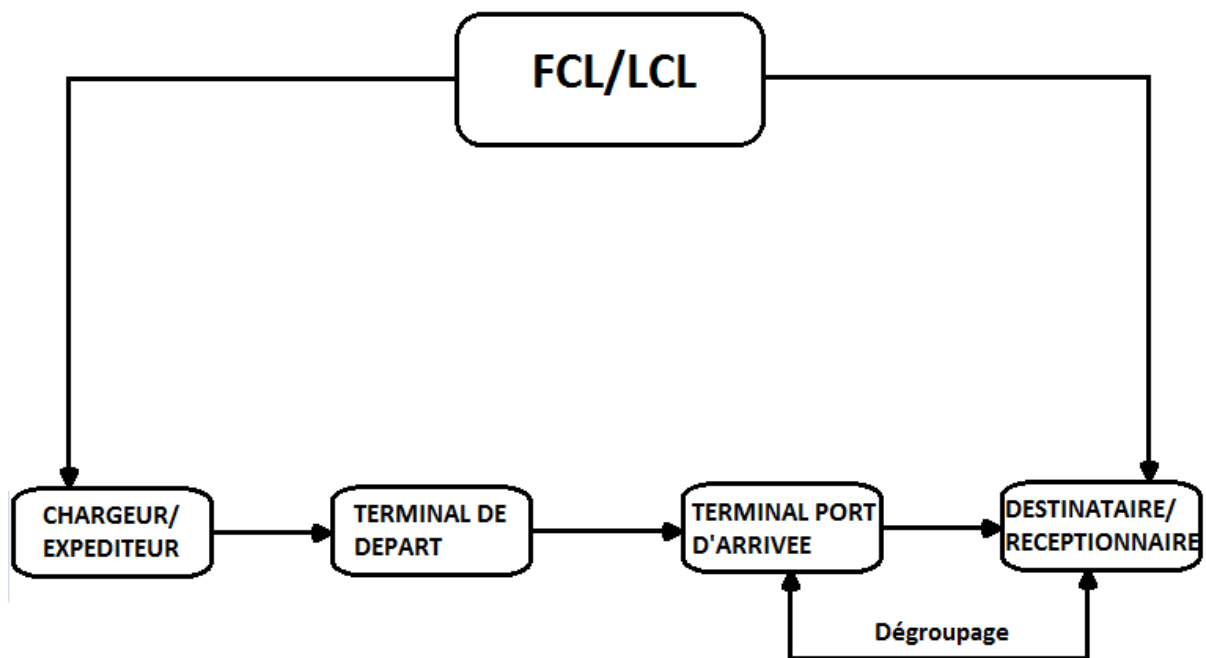


Source : LE GRAND : Le management des opérations du commerce international, édition 1985, P22.

- **FCL/LCL :**

Plusieurs lots sont prévus pour une même destination. L'expéditeur les charge et envoie le conteneur au port de chargement. La compagnie de transport procède à l'arrivée au dégroupage de la marchandise qui est mise à la disposition des réceptionnaires.

Shéma N03 : Expédition FCL/LCL

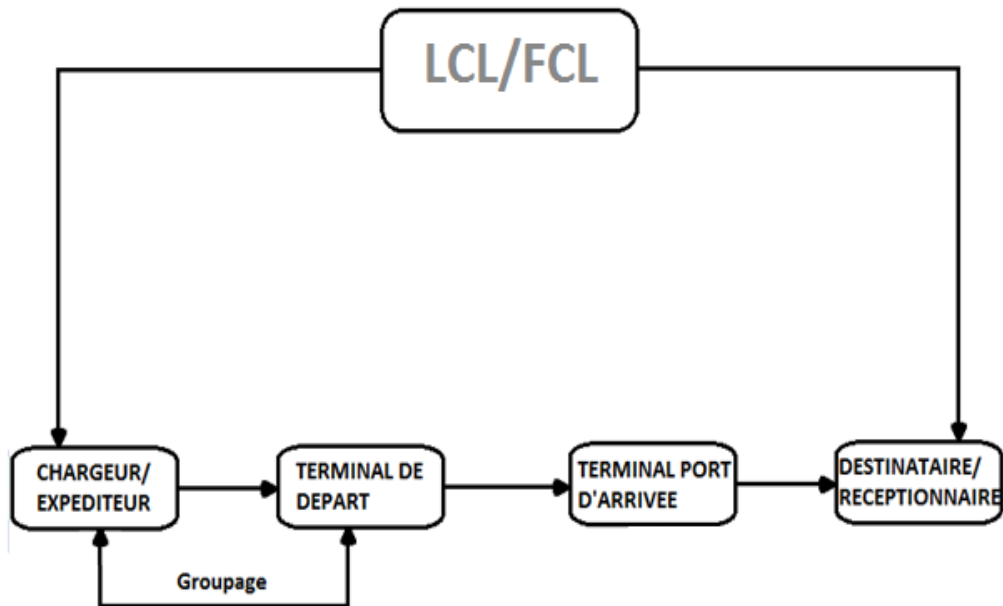


Source : LE GRAND : Le management des opérations du commerce international, édition 1985, P22.

- **LCL/FCL :**

Pour cette combinaison, l'importateur attend les marchandises d'origines diverses, les fournisseurs les livrent au même centre de groupage puis ensemble, au domicile du client.

Shéma N04 : Expédition LCL/FCL



Source : LE GRAND : Le management des opérations du commerce international, édition 1985, P22.

2-4-Les avantages et les inconvénients de la conteneurisation :

En dépit des avantages qu'elle offre, la conteneurisation comporte également certains inconvénients⁷.

2-4-1-Les avantages :

Les avantages de la conteneurisation se distinguent selon différents points de vue :

- **Du point de vue du transporteur :**
 - ✓ Réduction du temps d'escale des navires, coût de l'assurance et coût de manutention.
 - ✓ Accroissement du nombre de rotation des navires et limitation des pertes d'espace des navires et des dommages manquants.

- **Du point de vue du chargeur :**

- ✓ Limitation des ruptures de charge.
- ✓ sécurité et confort de la marchandise.
- ✓ réduction des coûts de manutention et des coûts d'assurance.
- ✓ Economie sur emballage et rapidité de livraison.
- ✓ Service de porte à porte.

- **Du point de vue du port :**

- ✓ Meilleure organisation portuaire.
- ✓ Sécurité de la marchandise (contre les vols, les chocs, les intempéries)
- ✓ Réduction du temps d'escales.

- **Du point de vue Economique :**

Le coût de sa fabrication est aisément amorti dans la mesure où un conteneur peut être employé en moyenne cinq à six ans, voire dix ans, compte tenu de quelques réparations éventuelles. Comparé au transport en vrac, son coût est vingt fois moindre et un gain de temps lors du transbordement est réalisé.

- **Du point de vue pratique :**

Les conteneurs résistent aux secousses et aux conditions météorologiques.

De plus, l'emballage des marchandises conteneurisées est simplifié.

2-4-2-Les inconvénients :

En dépit des nombreux avantages rattachés à l'usage du conteneur, quelques inconvénients peuvent également être soulignés :

- Investissement et entretien coûteux.
- Difficile adaptation des équipements dans les pays en développement.
- Déséquilibre du flux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides.

- La consommation d'espace : un porte-conteneurs de 25000 tonnes nécessite un minimum de 12 hectares d'espace de déchargement.

Section 03 : standardisation et dimensions des conteneurs

Cette section sera consacrée à la standardisation et aux dimensions qui régissent les conteneurs ainsi que les normes et les modes de construction.

3-1-La standardisation des conteneurs :

Afin de pouvoir assurer son rôle dans les transports internationaux, le conteneur doit pouvoir être transporté indifféremment par la route, les rails ou la mer. Il doit être identifiable à toutes les étapes de la chaîne de transport. Le succès du conteneur réside dans la standardisation.

3-2-Les normes de construction :

L'Organisation de Normalisation I.S.O a codifié la construction des conteneurs sous les normes ISO 668 et ISO 1496. Ces normes concernent non seulement la dimension intérieure et extérieure des conteneurs, mais également les règles de construction pour garantir la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport.

La norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde, plusieurs dimensions sont en service, mais certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place aux conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds dont les dimensions seront résumées dans les tableaux ci-dessous :

Tableau01 : Dimensions extérieurs maximales

	Longueur			Largeur			Hauteur		
	mm	Ft	in	Mm	Ft	in	mm	Ft	in
20 pieds	6058	19	10.5	2438	8	0	2591	8	6

40 pieds	12192	40	0	2438	8	0	2591	8	6
----------	-------	----	---	------	---	---	------	---	---

Source : BMT.

1Pied=304.8mm-1inch=25.4m

Tableau 02 : Dimensions intérieures minimales

	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
20 pieds	5867	2330	2350
40 pieds	11998	2330	2350

Source : BMT.

1Pied=304.8mm-1inch=25.4m

Tableau 03 : Ouverture minimum des portes

	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
20 pieds	2286	2261
40 pieds	2286	2261

Source : BMT.

1Pied=304.8mm-1inch=25.4m

La charge utile pouvant être soulevée en saisissant le conteneur pas les coins ISO supérieur est de 24 tonnes pour les 20 pieds et de 26 tonnes pour les 40 pieds, la hauteur du plancher (marche) de 160 mm et l'épaisseur de 28/30 mm.

La masse brute et la tare doivent également figurer sur le conteneur.

3-3-Les modes de construction :

Les modes de construction⁸ englobent tous les aspects du conteneur :

- **Le plancher :**

En bois d'une épaisseur de 28mm, résiste au passage de chariots de plus de 5t.

- **L'armature :**

Constituée de cadre en acier de 5mm, permet de supporter le poids de 5 autres conteneurs posés par-dessus, soit une masse de plus de 125t, reposant uniquement sur les 4 coins du conteneur.

- **Le toit :**

En acier, épais de 1.5mm doit pouvoir supporter une charge de 300kg sur une surface de 60 cmx30 cm (soit le poids de 3 ou 4 dockers) sans subir aucune altération.

⁸ Source : document interne BMT.

CHAPITRE 2

Evolution et développement de la conteneurisation

Ce chapitre sera consacré à l'évolution et au développement de la conteneurisation. L'évolution du conteneur a représenté depuis les années 60 une véritable révolution du transport maritime qui a boosté le transport multimodal dans les échanges internationaux, ce qui a provoqué la nécessité d'avoir recours à des acteurs afin de faciliter les transactions entre les différentes parties. L'un des intervenants de cette chaîne qui est le port, a du s'adapter au gigantisme des navires et aux nouvelles technologies utilisées.

Section 01 : conteneurisation et transport multimodal transmaritime

L'essor du conteneur se poursuit depuis les années 60 où il représentait une véritable révolution du transport maritime. Parallèlement à cette évolution, on se rend compte du développement du transport multimodal dans les échanges internationaux.

1-1-Notion du transport multimodal transmaritime :

Le transport multimodal transmaritime ¹ est un transport de bout en bout fait sans rupture de charge et dont l'un des modes de transport utilisé est le maritime. L'expédition se décompose le plus souvent en un pré acheminement terrestre, un transport maritime, et un post-acheminement terrestre.

Le Dalloz précise que « le transport multimodal consiste à acheminer des marchandises en vertu d'un titre unique et en utilisant au moins deux modes de transport soumis à des régimes différents ».

Le Pr Bonnassies définissait le transport multimodal comme « le transport qui utilise plusieurs modes différents de transport, le plus souvent deux modes, routier et maritime ou maritime et ferroviaire, mais géré par un opérateur unique qui en prend la responsabilité de bout en bout et qui délivre un document unique pour couvrir l'opération ».

Le manuel de la CNUCED énonce qu'il y a transport multimodal lorsqu' « un transporteur unique prend en charge la totalité de l'organisation des opérations entre plusieurs modes, d'un point à un autre sous sa seule responsabilité ».

La convention de Genève sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 qui n'est pas encore applicable, entend par le transport multimodal international « le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays ou les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent. » ²

¹ Le mot transmaritime fut inventé par le Pr Bonnassies lors de la préparation du collage de l'IMTM sur le transport multimodal en 1988.

² Art.1 de la convention des Nations-Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 24 mai 1980.

Une définition récente de l'Union Européenne qui définit le transport multimodal comme « le transport de marchandises entre Etats membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque (avec ou sans tracteur) la caisse mobile ou le conteneur d'au moins 20 pieds utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et pour l'autre partie, le chemin de fer ou du fleuve, voire la voie maritime lorsque la traversé excède cent kilomètre à vol d'oiseau. »³

Les services de transport de porte-à-porte sous la responsabilité d'un seul transporteur (transport multimodal) se développent rapidement partout dans le monde, utilisant les technologies les plus avancées. Les activités de transport multimodal sont dans une très large mesure réalisées par des transporteurs des pays développés. Une participation plus importante des transporteurs des pays en développement au transport multimodal permettra non seulement de renforcer les capacités de transport local, mais aussi d'obtenir des recettes ou une épargne en devises, et contribuera au transfert de technologie dans le secteur des transports.

1-2-Caractéristique du transport multimodal :

- Intervention d'au moins deux modes de transport différents.
- Gestion du transport par un opérateur « unique » qui sera le lien entre les différents transports.
- Entière responsabilité du transport incombant à cet opérateur unique.
- Couverture de l'ensemble des opérations par un document unique, le document de transport multimodal.

1-3-Le conteneur au service du transport multimodal :

Les nombreux avantages touchent à la fois le chargeur, le transporteur ainsi que tout autre intervenant intéressé par l'expédition. Mais ce mode de conditionnement ne confère néanmoins pas que des avantages.

³ Directiv n° 92/106, arrêté du 21 février 1995, J.O du 7mars.

Section 02 :-Les acteurs de la conteneurisation

L'envergure des Operations, l'éloignement des parties et des intérêts en jeu a fait intervenir plusieurs acteurs⁴ dans le transport maritime international.

L'avènement de la conteneurisation et l'essor du transport multimodal a conduit certaines professions à s'adapter dont le transitaire.

2-1-Les transitaires face à la révolution du conteneur :

Le transitaire est un intermédiaire du transport dont la mission consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts dans le cadre strict des instructions reçues. Il est donc un mandataire. A la différence du commissionnaire de transport qui se charge de l'organisation de la totalité du transport, le transitaire assure la rupture de charge c'est-à-dire qu'il fait passer la marchandise d'un moyen de transport à un autre en représentant le mandat sur les lieux de rupture. L'objet même de sa fonction montre que le transitaire est profondément concerné par la révolution du conteneur.

2-1-1-Les transitaires, fragilisés par le développement du multimodal :

Le succès du conteneur réside dans l'absence de rupture de charge entre deux modes de transport c'est-à-dire que la marchandise ne subit aucune manutention entre deux modes de transport successifs.

Ce changement a eu pour conséquence de vider le rôle du transitaire de tout son sens puisque cette absence de rupture de charge fait qu'il n'y a plus d'opérations physiques à faire sur la marchandise : manutention des marchandises, échantillonnage, marquage, analyse, reconditionnement, certification de marchandises etc. En matière de conteneur, les transitaires en douane se limitent à des opérations de vérification de numéros de plombs.

Cette révolution aurait pu signer la disparition des transitaires du fait que leur rôle se situait justement au moment de cette rupture de charge s'effectuait, mais au lieu de se laisser mourir à petit feu, les meilleurs de la profession ont adapté leur savoir-faire à la nouvelle technique de transport multimodal.

2-2-Les mutations de la fonction de transitaire :

Les transitaires avaient le choix entre suivre le mouvement et s'adapter ou disparaître. Au lieu de traiter les marchandises, ils traitent désormais le conteneur. Leur intérêt se situe dans la maîtrise des transports terrestres de conteneurs maritimes et la commercialisation du fret conteneurisé.

2-2-1-La maîtrise des conteneurs maritimes :

Cette étape concerne le pré et post acheminement des conteneurs qui s'effectue la plupart du temps par voie terrestre. Les transitaires ont tout intérêt à amener à leur client leurs propres conteneurs maritimes pour éviter que les armateurs aient le monopole sur le positionnement des conteneurs. Une véritable bataille s'exerce entre les transitaires et les armateurs.

2-2-2-La maîtrise du fret conteneurisé :

Certains armateurs opèrent de plus en plus directement avec les chargeurs. De ce fait, les transitaires doivent s'imposer afin de garder leur clientèle ; ils investissent dans les Container Freight Station (CFS) pour développer leurs activités dans les opérations de groupage et de dégroupage des marchandises en conteneurs.

Le système de groupage permet au transitaire d'acheter le fret sur les lignes régulières et de le détailler au chargeur qui n'arrive pas à remplir un conteneur complet. La collecte de ce fret de groupage a fait naître une activité nouvelle à laquelle s'est intéressé le transitaire mais aussi d'autres intervenants du transport maritime, les armateurs eux-mêmes, les chargeurs ou encore de simples entrepreneurs intéressés par le secteur porteur.

2-3-Les Non Vessel Operating (Owing) Common Carriers:

Les NVOCC peuvent être considérés comme une catégorie nouvelle d'intervenants dans la chaîne de transport née du développement de la conteneurisation, L'activité débarque des Etats-Unis dans les années 60 et l'appellation de NVOCC est donnée par le Shipping Act de 1984 et consacrée par la réglementation américaine de 1990.

La NVOCC est une activité contractuelle, la traduction Française de son appellation donne une idée de sa fonction : un transporteur maritime qui n'opère pas des navires mais des

marchandises. En d'autres termes, les NVOCC prennent en charge des marchandises en vue d'un transport maritime en conteneur alors qu'ils n'ont pas de navires. Ce sont des « armateurs de papier⁵ ».

Le NVOCC peut être issu de diverses structures.

- **Issu d'une structure armoriale :**

L'objectif de la création de structures au sein de NVOCC est de diversifier leurs activités face à la faiblesse de rendement issu de la gestion des navires et pour faire face à la concurrence des NVOCC d'autres structures

- **Issu de transitaires :**

L'origine des NVOCC viennent des transitaires. Les services de ligne maritime sans navires sont mis en place par les gros transitaires dont l'avantage par rapport aux armateurs est la possibilité pour eux de garantir un plus grand nombre de départs et de destinations.

- **Issu des gros chargeurs :**

La maîtrise du taux de fret a poussé les chargeurs à créer des NVOCC. En effet les chargeurs peuvent constituer seuls ou en coopérative des NVOCC agissant sur leurs lignes spécifiques.

- **Issu de simples entrepreneurs :**

Plusieurs entrepreneurs ont saisi l'opportunité qu'offre ce créneau porteur. L'existence de bons et mauvais NVOCC a engendré une réglementation d'ordre public rigoureuse afin d'offrir aux clients une garantie efficace de leur solvabilité.

. Le NVOCC émet des connaissements sur lesquels il est le transporteur apparent.

Section 03 : Les navires et les ports

Afin de satisfaire les exigences de la mondialisation, l'industrie maritime entre actuellement dans une ère de mutation vers le gigantisme qui n'est pas sans conséquence sur les installations portuaires mondiales.

3-1-Le gigantisme des navires porte-conteneurs :

Les portes conteneurs, désignés également par le terme Anglais « Cellular ships » sont des navires qui se caractérisent par leurs installations spécifiques. Ils sont pourvus de

⁵ Andrée Chao, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL 1993, p 320.

cales, munies de glissière (Cells) et sont dotés de système particulier de saisissage et d'arrimage⁶ en cellules.

Plusieurs générations se sont succédées depuis le premier porte-conteneurs « The Ideal X », inauguré en 1956.

La flotte de porte-conteneurs représente aujourd'hui 89% du transport maritime de ligne.

3-2-L'évolution de la construction des porte-conteneurs :

Dans les années 1970, la taille moyenne des portes conteneurs était de 2000 EVP. Une trentaine d'années plus tard, nous en sommes à la moyenne de 6000 EVP. Certes, la catégorie dominante reste celle des navires entre 1000 et 3999 EVP car ils sont indispensables pour le transbordement, les liaisons régionales et certaines routes intercontinentales.

Néanmoins, on assiste actuellement à des commandes de navires de plus en plus gigantesques.

Le canal de Panama a toujours été la référence en matière de taille de navires. Dans les années 80, on distinguait les « Panamax » par leur gabarit qui ne pouvait dépasser la largeur du canal de Panama (maximum de 32,26 m)⁷. Au cours des années 90, on assistait à l'émergence des « Overpanamax » (42,80m de largeur) pouvant contenir jusqu'à 8000 EVP et cela semble dérisoire devant les projets de plus de 10 000 voir 12 000 à 18 000 EVP qui sont actuellement développés (annoncés vers 2010) avec les « Malaccamax) par référence au détroit de Malacca⁸.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des différentes générations de porte-conteneurs :

⁶Action de fixer solidement le chargement d'un navire de manière à optimiser leur conservation, la sécurité du navire et les conditions de leur déchargement

⁷Largeur correspondante à un navire de 4800 EVP maximum.

⁸le détroit de Malacca est l'une des voies de navigation stratégique les plus importantes au monde qui présente en effet un intérêt crucial. Ce détroit relie l'Océan Indien à la mer de chine méridionale et constitue de ce fait une artère par laquelle transite une grande part du commerce mondial.

Tableau 4 : Les différentes générations des porte-conteneurs

Première génération (1956-1970)	Longueur	Tirant d'eau	EVP
<ul style="list-style-type: none"> • Converted Cargo Vessel • Converted Tanker 	135 m 200 m	< 9 m	500 800
Deuxième génération (1970-1980)			
Cellular Container ship	215 m	10 m	1000- 2500
Troisième génération (1980-1988)			
Panamax Class	250 m 290 m	11-12 m	3000- 4000
Quatrième génération (1988-2000)			
Post Panamax	275 m 305 m	11-13 m	4000- 5000
Cinquième génération (2000 et plus)			

• Post Panamax plus	335 m		5000-
		13– 14	8000
• Naw Panamax	385 m	}	10 000-
• Mamaccamax	396 m	15 m	Jusqu'à 18 000

Source : -Jean-paul Rodrigue-Dept of Economics & Geography-Hafstra University in B.Dreyer pour le CECE TP2 2005-American shipper in synthèse Isemar fév.2003.

3-3-La tendance des armements :

L'acquisition des navires de grande taille est une tendance chez tous les armements. Les plus grands porte-conteneurs du monde en service sont les CSCL Asia et CSCI Europe de la CSCI d'une capacité déclarée de 8468 EVP et la série OOCL Shenzhen de l'OOCL avec 8063 EVP. Sur les prises de commandes enregistrées en 2004, 165 navires sur 464 dépassent les 7500 EVP dont certains atteignent même 10 000⁹.

La palme du plus grand porte-conteneurs du monde est difficile à attribuer. Nous savons juste qu'à l'heure actuelle, les plus grands armateurs rivalisent dans la taille des navires qui devient presque un jeu à la mode¹⁰. Cette concurrence incitant les armateurs à commander davantage n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la flotte conteneurisée.

Tableau 5 : les cinq premiers armements conteneurisés au 1^{er} janvier 2004

RANG	OPERATEURS	EN SERVICE				EN COMMANDE	
		TPL	EVP	NAVIRES	%AFFRETER	EVP	NAVIRES
1	Maersk SL+Safmarine	12 562 129	920 051	355	44	156 030	39

2	MSC	7 850 139	536 040	219	39	175 816	26
3	Evergreen	6 242 968	454 834	158	23	131 848	18
4	P&O Nedlloyd	5 600 781	415 817	153	54	122 226	24
5	CMA-CGM	4 221 156	319 180	155	78	136 239	19

Source : JMM du 26 nov. 2004 p 34

3-4-La nécessité d'adaptation des ports aux conteneurs :

Il est évident que l'introduction des « Very large container ship (VLCS) » serait accompagnée d'une évolution des ports et du système de déchargement des navires porte-conteneurs. Les exploitants doivent investir des capitaux importants pour des installations et des équipements de manutention spécialisés (grues, portiques à conteneurs, nouveau terminal etc.).

⁹ Des navires de 10000 EVP sont actuellement commandés par Maersk Sealand JMM du 26 nov. 2004 p 23.

¹⁰ Le marin du 26 nov. 2004 p 7.

L'évolution des terminaux est de plus en plus concurrentiel ce qui explique la métamorphose du paysage portuaire grâce à des groupes de manutention internationaux spécialisés dans le conteneur.

Ces groupes s'implantent dans des zones à fort potentiel (l'Europe du Nord, les ports de la route Europe / Extrême Orient, en Asie du sud est en Chine, sur la côte Ouest de l'Amérique du Nord) pour garantir la desserte des grands marchés mondiaux. Cette expansion géographique s'accompagne d'une réorganisation de la profession, les Asiatiques s'approprient une place capitale dans ce domaine.

Tableau 6 : Les terminaux européens 2002-2010

Terminaux	Mise en service	Capacité
Amsterdam Ceres Paragon	2002	0,9 M evp

Hanbourg Alterveden	2003-2004	1,9 M evp
Rotterdam EuroMax	2004	2,4 M evp
Anvers Rive gauche	2004-2006	5,5 M evp
Hanbourg Eurogate	2004	0,5 M evp
Le Havre Port 2000	2004-2006	1,5 M evp
Flessingue Westerschelde	2006	2,5 M evp
Bremerhaven CT4	2007	2,2 M evp
Rotterdam Maasvlakte 2	2008-2010	8,5 M evp
Wilhelmshaven Jade Weser	2010	2,3 M evp

Source : Synthèse Isemar nov.2003

Conclusion :

Le conteneur est considéré comme une boîte fiable ce qui a poussé le monde à être confiant en cette méthode d'acheminement des marchandises. En effet, il offre au transport des marchandises souplesse, sécurité et gain de productivité.

CHAPITRE 3

Réglementation en matière de conteneurisation

Le transport maritime des marchandises par conteneur subit un grand changement et une évolution dans le contexte juridique notamment les caractéristiques et les particularités complexes que présente le conteneur, ce qui a entraîné une spécificité juridique concernant le régime juridique de la conteneurisation, les entraves juridiques et la sûreté des conteneurs. Ces points seront développés dans ce chapitre.

Section01 : Régime juridique de la conteneurisation

La spécificité juridique que génère l'usage du conteneur commence à partir de l'opération de près-conteneurisation jusqu'au déchargement final.

1-1-Le contrat du transport maritime :

Le transport de marchandises par voie maritime est un contrat par lequel un chargeur confie à un transporteur maritime une marchandise à transporter contre rémunération d'un prix de transport appelé fret.

Il existe trois intervenants principaux :

- Le chargeur qui peut être l'expéditeur lui-même, un mandataire (le transitaire, le destinataire de la marchandise ou son représentant).
- Le transporteur (l'armateur) est représenté par son agent.
- Le destinataire qui s'engage à prendre possession de la marchandise et à la payer.

1-1-1-Le connaissement et les autres documents :

La lettre de garantie, les documents de transport combiné, les CTBL et les connaissements sont des documents essentiels pour les opérations juridiques de la conteneurisation.

- **Le connaissement est un document essentiel :**

Il est émis par la compagnie à la demande du chargeur, sur la base de ses indications, au plus tard 24h après la mise à bord des marchandises contre remise d'un bon d'embarquement. Le connaissement confirme d'une part la concrétisation écrite du contrat de transport, d'autre part la prise en charge de la marchandise à quai (connaissement reçu pour embarquement) ou à bord du navire (connaissement embarqué). Le connaissement est un titre conférant des droits sur la marchandise. Cette particularité le rend donc négociable. Il ne pourra en prendre possession qu'à l'issue du paiement conformément aux conditions fixées dans le contrat. Il existe trois types de contrat pour distinguer les modes de cession des droits sur la marchandise :

- ✓ Le connaissement personne dénommée : Ce connaissement n'est pas négociable selon les modes du droit commercial. Il ne peut être cédé que selon les modalités du code civil.
- ✓ Le connaissement au porteur : Il se transmet de main à main, le dernier porteur ayant droit à la marchandise.
- ✓ Le connaissement à ordre : Il permet le transfert de propriété de la marchandise par endossement selon les modes du droit commercial.
- **Les autres documents :**
 - ✓ La lettre de garantie : c'est une lettre ou convention par laquelle le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserve.
 - ✓ Les documents de transport combiné :
 - ✓ Les CTBL (Combined Transport Bill on Lading) : ce document couvre les transports dont la majeure partie est maritime. Le lieu de départ est différent du port d'embarquement. La compagnie maritime est alors responsable de l'opération.
 - ✓ Le connaissement direct ou de bout à bout (true bill of lading) : il concerne les transports maritimes successifs avec transbordement. Il est émis par le premier transporteur pour le premier navire sur lequel sera embarquée la marchandise sachant qu'un ou plusieurs transbordements seront nécessaires sur des navires d'autres armateurs pour arriver au port de débarquement.
 - ✓ Le connaissement FIATA (Federation International des transitaires) : ce document couvre les transports combinés.

1-1-2-La tarification et les auxiliaires du transport maritime :

- Il existe trois types de tarification :
 - ✓ **La tarification du fret de base :** pour les expéditions classiques (caisses, fûts....) le fret tarif est généralement établi à l'unité payante (up). Celle-ci est soit la tonne, soit le mètre cube. Le critère retenu sera celui donnant le prix le plus élevé.
 - ✓ **La tarification des conteneurs :** c'est une tarification « à la boîte » (box rates) qui est indépendante de la marchandise chargée.
 - ✓ **Les correctifs et ristournes :** concernant les correctifs, il s'agit de sur taxe permanent et d'ajustement occasionnel.

- **Les correctifs permanents** : il s'agit essentiellement de la sur-taxe pour les colis de plus de cinq tonnes, ceux dépassant douze mètres et sur des frets pour la desserte de ports secondaires.
- **Les correctif occasionnels** : « l'ajustement fuel » tenant compte des variations du prix du combustible entre deux conférences (BAF « Bunker Ajustement Factor »), « l'ajustement monétaire » tenant compte des variations de la devise dans laquelle est libellé le tarif (CAF « Currence Ajustement Factor »), la surcharge d'encombrement portuaire.

- **Les auxiliaires de transport maritime :**

L'auxiliaire chargé des fonctions matérielles de chargement et de déchargement des marchandises est un entrepreneur de manutention. L'auxiliaire qui assume les fonctions juridiques est un acconier.

- ✓ **L'entrepreneur de manutention** : il est chargé de toutes les opérations de chargement et de déchargement des marchandises ainsi que de toutes les opérations de manutention en vue du stockage sous hangar et sur terre plein avant le chargement et après le déchargement.
- ✓ **L'acconier** : selon le code maritime Algérien, l'acconier est chargé des opérations juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de livraison suivant :
 - Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer ;
 - Garder les marchandises jusqu'à leur embarquement ;
 - Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées ;
 - Garder les marchandises jusqu'à leurs remises aux destinataires ;
 - Sauvegarder le recours judiciaire de son mandataire contre le transporteur.
- ✓ **Le consignataire** : la marchandise débarquée l'exige.
 - Il existe deux types de consignataires
 - **Le consignataire du navire** : il représente le transporteur et effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même. Il est donc l'auxiliaire qui assure la réception, l'embarquement, le débarquement des marchandises, leurs livraisons aux destinataires et les encaissements y afférents.

- **Le consignataire de la cargaison :** il représente le destinataire et effectue les opérations que le commandant n'effectue pas lui-même. Il est donc un auxiliaire qui assure la prise en charge de la marchandise et paie le fret restant éventuellement.

1-2-La nature juridique et contentieux du conteneur :

Dans les transactions commerciales, il y a un aspect juridique qui leur permet de protéger leurs droits. C'est l'ensemble des lois qui déterminent la nature du conteneur

1-2-1-Conteneur en tant qu'emballage :

La conteneurisation soulève une question importante quant à sa nature juridique. En effet, on se demande si le conteneur est un emballage ou un moyen de transport. En droit, régissant les transports maritimes, les conteneurs doivent être considérés selon qu'ils soient vides ou pleins, soit comme des marchandises ordinaires, soit comme de simples emballages d'un type particulier contenant les marchandises.

La jurisprudence française stipule : « Les conteneurs ne constituent que l'emballage destiné à protéger les pièces transportées et à en faciliter la manutention ». Le conteneur doit être considéré comme l'emballage de la marchandise.

1-2-2-Solution douanière :

En matière douanière, la jurisprudence a estimé que les conteneurs ne doivent être considérés ni comme des marchandises ni comme des emballages, mais comme des matériaux de transport. En outre, la convention douanière relative au conteneur signée à GENEVE le 18 mai 1956 définit le conteneur comme un engin de transport « cadre, citerne amovible ou autre engin analogue ».

Cette solution particulière s'explique par le fait que seuls peuvent être qualifiés « d'emballage » au regard de la législation douanière, les moyens de protection de la marchandise non susceptibles d'être réutilisés. En revanche, l'assimilation à un engin de transport permet au conteneur d'être accepté comme ces engins en admission temporaire c'est-à-dire exempts de droit. En définitive, il apparaît que cette assimilation douanière ne doit pas être étendue aux droits des transports.

1-3-Régime douanier du conteneur :

Au terme de la convention qui a été signée à GENEVE le 18 mai 1956 et qui a été adoptée par l'Algérie le 14 décembre 1978, les conteneurs importés pleins pour être réexportés vides ou importés vides pour être réexportés pleins, sont admis temporairement en franchise des droits et taxes à l'importation. Les conteneurs sont admis suivant la procédure simplifiée prévue en matière d'admission temporaire des emballages dites procédures du compte ouvert

1-3-1-Formalités à accomplir à l'entrée :

Le conteneur bénéficie de l'admission temporaire et cela se présente en trois phases :

- Demande : le demandeur du régime de l'admission temporaire du conteneur doit déposer au préalable une demande écrite en double exemplaires auprès du receveur des douanes du bureau d'importation. La demande doit comporter les éléments suivants :
- L'espèce des marchandises à importer dans les conteneurs ou à exporter selon le cas.
 - ✓ La fréquence des opérations envisagées.
 - ✓ La nature juridique du contrat-location incluse dans la valeur, facture, ...
 - ✓ Autorisation : le receveur des douanes ou l'inspecteur principal aux sections, lorsqu'il s'agit d'un grand bureau, décide de l'opportunité de l'octroi de ce régime suivant l'importance des opérations envisagées. Lorsque l'autorisation de bénéficiaire du régime est accordée, le receveur des douanes ou l'inspecteur principal aux sections, communique aux demandeurs un numéro de « compte ouvert ». Le demandeur devra alors souscrire une soumission générale par laquelle il s'engage à procéder à la réexportation des conteneurs dans un délai maximum de trois mois après leur entrée. La soumission n'est pas cautionnée, néanmoins elle doit être signée par un responsable de l'entreprise importatrice habilitée à engager financièrement cette dernière.
 - ✓ Les comptes ouverts : doivent être tenus suivant le modèle prévu à cet effet et établis sur des registres comme suit :
 - La partie gauche est réservée à la prise en charge ;
 - La partie droite aux décharges ;

- Les comptes sont tenus par le service de sections au bureau d'importation.
- Déclaration : les conteneurs bénéficiant de cette procédure sont admis automatiquement au régime de l'admission temporaire sans donner lieu à la souscription ni d'une autre déclaration.

1-3-2-Enregistrement :

Il existe deux types d'enregistrement :

1-3-2-1-Les conteneurs importés pleins :

Selon la procédure douanière algérienne, les conteneurs importés pleins sont inscrits séparément sur la déclaration de la mise à la consommation (D3) ou sur toute déclaration concernant les marchandises contenues, déclaration de transit par exemple. L'inspecteur principal au section doit porter les mentions suivantes sur les déclarations précédemment citées : conteneurs à inscrire aux prises en charge du compte ouvert numéro ... Les conteneurs seront indivisibles par leurs numéros, au besoin une liste détaillée sera jointe en annexe de la déclaration.

1-3-2-2-Les conteneurs importés vides :

Ils doivent faire l'objet d'une simple demande d'inscription au compte ouvert suivant modèle prévu à cet effet. Les services chargés du suivi du registre portent à la partie prise en charge du compte ouvert de l'intéressé le numéro des conteneurs importés et les références de la déclaration correspondante ou l'indication importée vide.

1-3-3-Formalités à accomplir à la sortie :

Ces formalités doivent être accomplies auprès du bureau où le compte ouvert est tenu. Les conteneurs importés pleins et réexportés sont portés séparément sur la déclaration de sortie afférente aux marchandises qu'ils contiennent avec indication de leurs numéros et du compte ouvert sur lequel ils ont été portés à l'entrée.

1-3-3-1-Suivi des comptes ouverts :

Le service chargé de la tenue du compte ouvert à la partie des charges du compte de l'intéressé, la référence à la déclaration d'exportation correspondante ou la mention « réexporté vide » selon le cas. Les comptes sont vérifiés périodiquement et les mises en demeure éventuelles de réexportation adressées aux titulaires des comptes.

1-3-3-2-Régularisation des comptes ouverts :

Les comptes non apurés donneront lieu, lorsque le titulaire du compte mis en demeure de procéder à la réexportation des conteneurs ne s'est pas exécuté dans un délai d'un mois après cette mise en demeure, aux suites contentieuses prévues par les textes législatifs et réglementaires en vigueur et à la liquidation d'office pour perception des droits et taxes.

1-3-3-3-Contrôle du commerce extérieur et des changes :

Les importations et réexportations de conteneurs admis au bénéfice de la procédure du compte ouvert, sont dispensées de toutes formalités relatives au contrôle du commerce extérieur et des changes. Lorsqu'il donne lieu à un contrat de location, les justifications éventuelles pour l'apurement des dossiers auprès des banques de domiciliation du contrat seront établies par présentation d'une attestation qui sera retirée sur demande par le receveur au bureau de douane ou est tenu le compte ouvert.

1-3-3-4-Autres conteneurs :

Les conteneurs importés à titre occasionnels ou ceux dont les importateurs n'auraient pas sollicité ou obtenu l'autorisation du bénéfice de la procédure simplifiée du compte ouvert devra faire l'objet de souscription d'un acquis D18 cautionné par une banque.

1-4-Les assurances :

Le contrat d'assurance maritime est apparu vers le début du 16ème siècle à GENEVE. Le contrat de transport maritime entraîne l'obligation du transporteur maritime de prendre en charge une marchandise et sa livraison au destinataire dans de bonnes conditions et dans le délai prévu au contrat.

1-4-1-obligations mises à la charge du transporteur maritime :

- La mise du navire dans un état de navigabilité.
- Prise en charge de la marchandise.
- La protection de la marchandise en cours de transport.
- La livraison de la marchandise dans le temps et le port convenu.

1-4-2-Nature des dommages que peut causer un transporteur :

- La perte totale ou partielle de la marchandise.
- Avarie de la marchandise.
- Retard dans la livraison de la marchandise.

1-4-3-Effets de la conteneurisation sur la prime d'assurance :

Nous citerons :

- La lettre de réserves ;
- Le PV de contrat contradictoire ;
- Le rapport d'expertise ;
- L'acte de subrogation ;
- L'original du connaissement ;
- La facture commerciale.

Les assureurs accordent généralement des rabais lorsque les marchandises sont transportées par voie de conteneur. Ce rabais consacre la contribution des assureurs maritimes à la prévention des avaries. D'après les spécialistes, près de 70% des avaries qui surviennent sont des avaries que l'on peut éviter en utilisant le conteneur.

Ainsi, la généralisation de l'utilisation du conteneur ne pourrait que réduire les risques d'avaries et par conséquent réduire les taux d'assurances.

- **Types de garanties offertes :** il existe deux types de garanties :
 - ✓ La garantie tous risques : elle couvre tous les événements susceptibles de survenir mise à part ce qui est exclu dans les conditions générales.
 - ✓ La garantie Fap sauf : elle couvre les événements majeurs tels l'avarie commune, l'incendie, ...
- **Types de couvertures :** les marchandises maritimes peuvent être couvertes suivant quatre formules
 - ✓ Par police au voyage ;
 - ✓ Par police d'abonnement ;
 - ✓ Par police dite tiers chargeur.
- **Types d'avaries pouvant toucher les marchandises maritimes :**

Il existe deux types d'avaries :

- ✓ **Les avaries particulières** : ce sont des avaries causées involontairement aux facultés et elles sont généralement réglées par les assurances sur la base d'un rapport établi par un expert maritime agréé.
- ✓ **Les avaries communes** : ce sont des avaries extraordinaires causées volontairement par le capitaine suite à un péril certain et immédiat pouvant toucher aussi bien la marchandise que le navire. En fait, il s'agit plutôt de contribution commune aux avaries et non d'avaries communes.

Les experts chargés de déterminer les taux de contribution sont nommés « expert dispatchers ».

1-4-4-Exercice de recours à l'encontre du transporteur maritime :

Tout règlement de sinistre en matière d'assurance maritime donne lieu à une action en justice engagée par l'assureur à l'encontre du responsable du dommage qu'il soit fournisseur ou transporteur ou entreprise particulière. En fait, c'est un recours qu'exercera l'assureur après une année et en cas d'avaries communes, la prescription est de deux ans.

1-4-5-Saisie du navire :

Le but de ces saisies est de mettre en place des cautions bancaires destinées à la couverture des dommages en cas de condamnation du transporteur. Ces cautions sont généralement mises en place par les clubs de protection.

1-4-6-L'impact de saisie des navires sur les ports :

L'une des fonctions principales du port maritime est d'assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, l'accueil ainsi que le séjour des navires. Néanmoins, cette fonction fait face à l'immobilisation des navires et subit les contraintes suivantes :

- Atteinte au bon fonctionnement du service public portuaire.
- Conséquence pécuniaire.
- Conséquence liée à la sécurité du port.
- Abandon des navires qui provoque des asphyxies portuaires.

La convention sur la saisie du navire de 1952 a été révisée en 1999 compte tenu des progrès réalisés par l'industrie maritime.

Section 02 : Entraves juridiques de la conteneurisation

Les spécificités juridiques que génèrent l'usage du conteneur commencent dès les opérations de pré-conteneurisation jusqu'au déchargement final du conteneur. Ces éléments nous permettront d'aborder le contentieux du conteneur à travers les problèmes juridiques rencontrés avec la conteneurisation.

2-1-Les opérations précédant le voyage maritime :

Les retombées de l'utilisation du conteneur sur le droit du transport maritime se manifestent avant même que le transport proprement dit ne commence.

2-1-1-Les opérations de pré-conteneurisation :

Trois points doivent être étudiés par les parties au contrat une fois que le chargeur a choisi d'envoyer sa marchandise par conteneur : la fourniture du conteneur, son remplissage et la prise en charge par le transporteur.

2-1-1-1-La fourniture du conteneur :

Les statistiques dévoilent que 50% des conteneurs appartiennent aux armateurs et 50% aux loueurs.

- **Le transporteur loueur :** la location d'un conteneur par le transporteur consiste à mettre à disposition un conteneur moyennant un prix et avec obligation de restitution de celui qui loue. La discordance porte sur le caractère accessoire ou autonome de la mise à disposition par rapport au contrat de transport. Il convient de remarquer que le transporteur lui-même peut être locataire du conteneur qu'il loue.
- **Fourniture du conteneur par un tiers :** deux cas de figure peuvent se présenter : soit l'expéditeur loue de son côté un conteneur qu'il va confier aux transporteurs, soit le transporteur loue un conteneur qu'il va mettre à la disposition de l'expéditeur qui a contracté avec lui. Dans la première situation, le contrat de location est entièrement autonome du contrat de transport ; dans la deuxième situation, un lien lie le contrat de location et l'opération de transport car le

transporteur met à la disposition de l'expéditeur un conteneur qu'il a lui-même loué.

Une fois le conteneur fourni, on procède à son remplissage (empotage) qui peut être fait par le chargeur, le transporteur ou un tiers désigné par l'expéditeur

2-1-1-2-L'empotage du conteneur :

L'empotage est défini comme l'opération consistant à remplir le conteneur et à l'arrimer. On parle de calage pour ne pas confondre avec l'arrimage du conteneur lui-même à bord du navire.

L'empotage est souvent l'affaire de l'expéditeur. En effet, rares sont les cas où c'est le transporteur qui s'en charge. De ce fait, un empotage défectueux représente donc une clause exonératoire de responsabilité pour le transporteur à moins que sa responsabilité ne soit retenue pour faute personnelle ou en partage avec un autre intervenant. De même, que l'arrimage défectueux des marchandises à l'intérieur d'un conteneur lorsqu'il n'a pas été réalisé par le transporteur, peut donner lieu à exonération de ce dernier.

La première responsabilité en cas de dommages subis à la marchandise pendant l'empotage incombe donc à celui qui a pris en charge l'opération en l'occurrence l'expéditeur dans bien des cas.

2-1-1-3-La prise en charge du conteneur par le transporteur :

La prise en charge du conteneur par le transporteur fait naître des obligations à la charge du transporteur : il doit vérifier le contenu des conteneurs et procéder à un pointage par rapport à la liste de chargement, il doit en outre contrôler le numéro du plomb du conteneur sous peine de négligence. Il doit par ailleurs assurer l'embarquement de tous les conteneurs pris en charge. C'est le moment d'établissement du connaissement et des autres documents douaniers. Le chargeur doit déclarer au transporteur les marchandises contenues dans le conteneur en sachant que ce dernier n'a pas assisté à l'empotage et que dans la plupart des cas le conteneur lui est remis plombé. Ces obligations, observées sévèrement par les tribunaux, donnent toute leur importance aux réserves faites par le transporteur au connaissement.

La pratique des réserves n'est pas propre au transport en conteneur, cependant la particularité pour ce mode de conditionnement est l'impossibilité technique de vérifier

chaque conteneur que le transporteur reçoit à moins de supprimer les avantages attendus de l'emploi du conteneur.

Comme l'absence de réserves fait peser sur le transporteur une présomption de conformité entre la qualité, la quantité, la nature des marchandises embarquées et celle prévue au connaissement, il est important pour la responsabilité du transporteur, en cas de dommages causés aux marchandises à l'arrivée, que les réserves soient valables.

2-1-2-Les opérations de chargement :

Les opérations de chargement concernent :

- **La mise en conteneur :** le chargement en pontée pose le problème délicat de la sécurité et de la protection de la marchandise. Le débat est particulièrement fondé s'agissant de marchandises en conventionnel, cependant leur fondement est actuellement tempéré avec la généralisation des conteneurs et leur acheminement à bord de navire porte-conteneurs. Néanmoins, la pratique montre que l'accord du chargeur est toujours requis pour le transport en ponté.

2-1-3-L'arrimage :

L'arrimage du conteneur à bord du navire relève entièrement de la responsabilité du transporteur car c'est le capitaine du navire qui doit assurer la bonne exécution de cette opération et juger de la solidité de l'arrimage en fonction des conditions météorologiques. L'enjeu de la régularité du chargement en pontée et de l'arrimage correct relève du fait que ces deux conditions réunies exonèrent généralement le transporteur de sa marchandise en cas de dommages subis à la marchandise pendant le voyage maritime.

2-2-Le voyage maritime et le déchargement :

Cette étape concerne le voyage maritime proprement dit, le déchargement de la marchandise et les problèmes de responsabilités qui peuvent surgir à l'issue du voyage.

2-2-1-Les obligations du transporteur maritime pendant le voyage maritime :

Le transporteur est tenu de faire voyager les marchandises aux conditions indiquées dans le connaissement. La question reste de connaître la répartition de la responsabilité entre le chargeur et le transport maritime.

Comme tout transporteur maritime, celui qui fait une expédition en navire porte-conteneurs est tout aussi bien tenu de mettre son navire en bon état de navigabilité que de soigner le transport.

En ce qui concerne les obligations propres à la conteneurisation, nous ne pouvons dresser un inventaire exhaustif des cas de responsabilités du transporteur puisqu'il n'y a pas de solutions précises pour un cas précis. Il existe néanmoins des solutions connues relevées par la jurisprudence :

- L'application stricte de la responsabilité du transporteur maritime.
- L'irresponsabilité du transporteur maritime pour les avaries dues à l'inadaptation des conditions de transport à la nature des marchandises et aux dispositions de celui-ci, mais que le chargeur a librement accepté et choisit.
- La responsabilité du transporteur maritime qui n'apporte pas la preuve d'une faute du chargeur notamment dans le conditionnement ou le calage des marchandises à l'intérieur du conteneur.
- La responsabilité du transporteur maritime qui, lors de la prise en charge du conteneur, ne vérifie pas la conformité du numéro de plomb.

Le transporteur doit s'assurer de la sécurité de la marchandise et des conteneurs. Il doit assurer la sécurité des engins, il doit aussi exercer une surveillance des conteneurs comme il le ferait sur des marchandises non conteneurisées. Il doit prendre également les précautions nécessaires afin d'éviter les vols des marchandises dans les conteneurs ou les conteneurs eux mêmes. A cet effet, le transporteur est tenu d'une obligation particulière, celle d'apposer sur les conteneurs fermés des plombs numérotés et de garantir que le conteneur reste scellé jusqu'à destination.

2-2-2-Les opérations de déchargement :

La particularité de cette étape est la prise de réserve à la livraison puisque les avaries qui peuvent se produire à l'intérieur d'un conteneur sont rarement apparentes lors du déchargement. Devant être formulées dans les trois jours suivant la date de livraison du conteneur, l'absence, l'insuffisance de motivation ou la tardiveté des réserves fait naître une présomption de livraison conforme au bénéfice du transporteur. Les marchandises seront débarquées suivant une opération inverse de l'emportage et du chargement. Les conteneurs seront dépotés et dégroupés le cas échéant et les marchandises seront remises aux destinataires respectifs ; le contentieux du conteneur naît généralement après le débarquement.

2-3-Le contentieux du conteneur :

Les problèmes juridiques que pose le conteneur se rapportent en général à deux catégories de dommages : d'une part, les avaries ou pertes causées aux marchandises contenues dans le conteneur et d'autre part, le contentieux relatif au conteneur lui-même.

2-3-1-Les problèmes juridiques relatifs à la marchandise empotée :

Comme les marchandises transportées dans d'autres types d'emballage, les marchandises en conteneur peuvent souffrir d'avaries, de manquants, ou de retard.

2-3-1-1-Responsabilités en cas de retard :

Quand le retard est établi, il faut indemniser celui qui en a souffert et rechercher le montant de la réparation. Comment évaluer le retard et son montant ? La question est difficile à cerner. Le retard est établi en référence aux délais stipulés dans le contrat. Comme le transport maritime est toujours une expédition qui se caractérise par sa durée, la notion de retard est assez floue dans les textes.

Concernant le montant du retard, une première référence sera l'article 3&8 de la convention de BRUXELLES qui prévoit que le transporteur maritime ne peut stipuler ni une clause de non responsabilité ni une clause fixant la limite de la réparation à un montant inférieur à celui de la convention de BRUXELLES.

Par ailleurs, et plus concrètement le montant du retard peut être en fonction des frais engagés en vain par l'expéditeur à cause du retard (frais de douane, de manutention et de triage en relation avec les retards).

2-3-1-2-Responsabilités en cas d'avaries et manquants :

Comme dans le transport de marchandises en conventionnel, la responsabilité du transporteur est présumée « si la marchandise transportée est avariée ou comporte des manquants (...) sauf s'il prouve qu'il bénéficie d'un des dix-sept cas qui l'exonèrent » (art.4 convention de BRUXELLES).

La particularité du transport par conteneur est le fait que ces derniers voyagent toujours fermés et plombés. Cela paraît offrir une plus grande sécurité par rapport aux emballages traditionnels et pourtant nombreuses boîtes arrivent à destination le plomb intact et pourtant pillées.

Le transporteur est exonéré de ses responsabilités pour les dommages subis aux marchandises dont le conteneur ayant gardé son plomb d'origine intact à destination (autres que ceux dus à une chute, un choc pendant le transport ou une manutention brutale).

Dans les autres situations, le transporteur doit émettre une réserve afin de faire tomber la présomption de réception conforme, s'il sait ou s'il a des raisons de soupçonner que les marchandises ne correspondent pas aux indications fournies par le chargeur ou s'il ne pouvait pas contrôler ces indications. Ces réserves doivent également être motivées.

2-3-2-Les problèmes juridiques relatifs au conteneur lui-même :

Par rapport aux emballages ordinaires, les dommages portés au conteneur méritent un traitement particulier du fait du coût onéreux de ce type de conditionnement et de son utilisation durable.

2-3-2-1-Responsabilités en cas d'avaries :

Pour cause de chocs ou de chutes ou de manutention brutale, le conteneur en tant qu'engin peut subir des dommages. Dans ce cas, une distinction est à faire entre le dommage causé par le fait d'un tiers et celui causé par le fait du transporteur.

Le dommage causé par le fait d'un tiers (entrepreneur de manutention, outillage du port) est souvent indemnisé par l'assureur qui se retourne auprès de l'auteur du dommage. Par contre, les dommages dus au fait du transporteur relèvent de sa responsabilité autant que les dommages qui relèvent de la marchandise.

2-3-2-2-Responsabilités en cas d'immobilisation :

Une trop longue immobilisation d'un conteneur peut coûter cher à son propriétaire. Si l'utilisateur ne restitue pas le conteneur dans les délais de retour stipulés, le propriétaire peut demander des dommages-intérêts.

Ces problèmes relèvent des problèmes juridiques récurrents du transport en conteneur qui ont été présents dans les débats sur le conteneur depuis toujours. Actuellement, force est de constater que le conteneur se retrouve au centre d'un problème particulier qui est la sûreté du transport maritime.

Section 03 : La sûreté des conteneurs

Les événements du 11 septembre 2001 ont fait prendre conscience de la vulnérabilité des infrastructures des transports dans le monde. Aujourd'hui, aucun mode de transport n'est à l'abri et les dégâts peuvent être conséquents. C'est pourquoi, la communauté internationale s'est vue dans l'obligation d'accorder une importance prépondérante à la sécurité dans les transports. Il est clair que le commerce mondial dépend en grande partie des transports maritimes (80% des échanges maritimes se font par conteneur). C'est pourquoi la conteneurisation se retrouve au cœur du problème de la sûreté du transport maritime.

3-1-Les risques encourus par l'utilisation du conteneur :

En matière de sûreté, les points forts du conteneur peuvent se retourner contre lui. En effet, par son caractère international et multimodal, il devient le contenant le plus susceptible d'être utilisé pour une action terroriste.

3-2-1-Les menaces pesant sur le conteneur :

Le conteneur peut constituer le principal vecteur de transfert des éléments rentrant dans la fabrication des armements de destruction massive, il peut être également un moyen d'acheminement des armes vers les lieux de stockage, il peut constituer aussi l'arme lui-même par l'explosion criminelle de produits dangereux chargés dans les conteneurs.

3-2-2-La nature des risques :

Aussi bien pendant son empotage et les phases de transit que pendant le voyage maritime lui-même, le conteneur peut faire l'objet d'un détournement frauduleux.

- **La substitution du conteneur :** un conteneur reconnu comme sain au moment de l'empotage peut être remplacé par un conteneur défectueux à la même caractéristique extérieure par la reproduction du numéro d'identification ISO seulement peint sur le conteneur. La substitution peut se faire lors d'une escale ou lors d'un déchargement avec un conteneur venant de l'extérieur ou déjà à bord, ceci peut ne peut se faire qu'avec la complicité de l'équipage.

La substitution intervient pendant les phases de transit maritime et sur les aires de stockage qui sont difficiles à surveiller.

- **La substitution du chargement du conteneur :** c'est le remplacement de la marchandise contrôlée au chargement par une autre délictueuse par l'ouverture du conteneur en évitant la rupture des plombs. Cette pratique est facilement réalisable avec des outils et un peu d'ingéniosité.

Cette substitution intervient pendant les phases intermédiaires de stockage à quai et aussi pendant les escales.

Les attaques contre lesquelles le conteneur doit faire face ont amené la communauté internationale à prendre des mesures pour renforcer la sécurité dans le monde entier.

3-2-3-Les mesures recommandées :

Les recommandations touchent aussi bien la prévention que l'offensive :

3-2-3-1-Les mesures préventives :

Elles englobent tout ce qui est en amont de la chaîne du transport et touchent l'ensemble du transport, son environnement (mesures globales) et le conteneur lui-même (mesures séparées).

- **Les mesures globales :** ce sont des mesures qui visent à sécuriser l'ensemble du transport et toujours en amont, la sécurisation de l'environnement du transport :
 - ✓ La sécurisation des moyens de transport par l'automatique identification system (AIS)¹ qui fournit l'identité, la position et la cinématique du navire, ainsi que la rédaction d'un plan de sûreté sur tous les navires.
 - ✓ La sûreté des installations portuaires par la mise en place obligatoire d'un plan de sûreté des installations portuaires, assorti d'un système d'évaluation de la vulnérabilité du port.
 - ✓ La protection de l'environnement administratif et comptable par la protection des échanges d'informations par voie électronique.

¹AIS : boîtier comprenant deux interfaces dont une laissant la possibilité de les connecter à des équipements de transmission à longue portée, HF ou satellitaire.

- **Les mesures séparées :** concerne le conteneur pris isolément et porte sur deux aspects :
 - ✓ La vérification et la préservation de l'intégrité par la mise en place de scellés plombés sur les portes du conteneur, de scellés électroniques ou de puces électroniques détectant l'ouverture des portes ; également par la pratique de porte-à-porte qui consiste à disposer les portes de conteneur étroitement face à face afin d'empêcher leur ouverture.
 - ✓ La traçabilité des conteneurs permettant de détecter toute substitution d'un conteneur sain au chargement par un autre possédant la même identité mais concernant un chargement délictueux pendant le voyage par un suivi permanent grâce à l'utilisation du système GPS ou par authentification du conteneur à certains passages obligés (port d'embarquement, douanes).

3-2-3-2-Les mesures intrusives :

Les mesures intrusives sont celles applicables aux conteneurs qui sont déjà à destination et dont le contenu pose un doute. Deux solutions s'offrent à la douane : refuser l'embarquement et/ou vérifier le contenu.

- **Le refus d'embarquement :** refuser purement et simplement l'embarquement est certes le moyen le plus sûr mais il ne faut pas oublier que le transport par conteneur s'inscrit dans un contexte commercial et une telle mesure peut être commercialement pénalisante. Par ailleurs, cela entraverait au principe de libre échange énoncé par l'OMC et peut même s'apparenter à un embargo pour les pays économiquement faibles qui ne peuvent satisfaire aux conditions requises. Cette méthode peut être un moyen de pression mais l'examen du contenu semble plus approprié.
- **La vérification du contenu :** peut se faire par :
 - ✓ La fouille manuelle : les autorités douanières peuvent procéder à la fouille à terre qui consiste à ouvrir le conteneur et à vérifier son contenu à partir du connaissance mais ceci peut présenter un inconvénient par rapport à la durée et par rapport aux dispositions matérielles que cela exigerait.

Les autorités douanières peuvent procéder à la fouille en mer par la fouille des conteneurs pendant le transit maritime, ceci peut présenter un inconvénient par rapport à la difficulté juridique d'une telle opération du fait que la haute mer relève du pouvoir de l'Etat du

Pavillon et aussi sur le plan matériel vu que les conteneurs sont inaccessibles à bord compte tenu de leurs empilage.

- ✓ L'examen par rayons X : le système est assimilable à celui des scanners pour bagages à main dans les aéroports mais dans une plus grande envergure. Le scanner permet une vérification rapide² et fiable³ du chargement.

3-3-Les actions menées au niveau international :

Les Etats Unis ont mis sur pied un vaste projet visant à améliorer la sûreté des conteneurs, dénommé le Conteneur Security Initiative (CSI), porté devant l'OMI en 2002. L'OMI a mis en place de nouvelles dispositions pour éviter que les transports maritimes ne deviennent une cible du terrorisme international par le code ISPS.

3-3-1-L'initiative Américaine :

Les mesures prises par les Etats Unis sont constituées de deux dispositifs :

3-3-1-1- L'initiative pour la sécurité des conteneurs (CSI) :

Les douanes Américaines définissent le CSI comme un programme destiné à améliorer de façon significative le mode de fonctionnement du commerce maritime. Il s'adresse en priorité aux vingt premiers principaux ports étrangers ou le trafic conteneurisé à destination des Etats Unis est le plus important.

- **Contenu du programme :** les douanes Américaines articulent ce programme autour de quatre concepts clés :
 - ✓ Etablir des critères de sécurité pour identifier à l'avance les conteneurs à risques.
 - ✓ Filtrer les conteneurs le plus en amont possible.
 - ✓ Utiliser des technologies permettant de filtrer rapidement les conteneurs à risque.

² 5 à 10 minutes par conteneurs 20 pieds.

³ L'appareil donne une vue de dessus et une vue de côté du chargement qui est facilement comparable au manifeste présenté.

- ✓ Développer et employer des technologies garantissant que le conteneur est sain.

- ✓ Le principe de départ c'est que l'on peut renforcer la sécurité du système commercial en repérant et en inspectant les conteneurs à haut risque avant leurs chargements.
- **La règle des vingt quatre heures :** cette mesure exige des armateurs de navires porte-conteneurs à destination des Etats Unis non plus d'avoir le manifeste détaillé des marchandises à bord mais de le transmettre à la douane Américaine vingt quatre heures avant le chargement dans les ports étrangers afin d'obtenir des informations le plus en amont possible pour permettre le ciblage intelligent des cargaisons à risque. Le CSI a été complété par un autre dispositif.

3-3-1-2-Le Partenariat Douanier et Commercial contre le Terrorisme (C-TPAT) :

Il s'agit d'un partenariat entre les douanes Américaines et les entreprises pour renforcer les contrôles à partir des documents douaniers afin d'accroître la sécurité des conteneurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement et aux frontières.

3-3-2-Les nouvelles règles de l'OMI :

L'Organisation Maritime Internationale est l'institution des Nations Unis responsable de la sécurité des transports maritimes internationaux. Suite aux événements du 11 septembre 2001, elle a mis en place des mesures rapides et concrètes pour éviter la possibilité d'actes terroristes dirigés contre des navires ou éviter, que des terroristes se servent des navires-mêmes comme d'une arme ou n'utilisent les gains découlant d'activités maritimes pour subventionner leurs actes illicites.

3-3-2-1-Le code ISPS :

L'International Ship and Port facility Security Code ou Code International pour la Sécurité des Navires et des Installations portuaires est un nouveau régime réglementaire adopté par l'organisation maritime internationale (OMI) en décembre 2002, à l'occasion

d'une conférence diplomatique. Il constitue un amendement à la convention SOLAS⁴ de 1974.

- **Les cibles concernées :** les nouvelles règles s'appliquent à tous les navires de charge faisant plus de 500 tonneaux de jauge brute, au bateau pour le transport de voyageur, aux plates-formes mobiles de forage au large et aux installations portuaires qui sont au service des navires assurant des liaisons internationales. Il est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Les dispositions du code s'adressent aux gouvernements, aux exploitants de navires et d'installations portuaires, aux équipages et à toute personne engagée dans les transports maritimes.
- **Le contenu du code :** il se résume en deux points :
 - ✓ Le premier point contient les prescriptions obligatoires en matière de sûreté à l'intention des gouvernements, des autorités portuaires et des compagnies de navigation.
 - ✓ Le second point non obligatoire, énonce des recommandations concernant le respect de ces prescriptions.

Ces mesures ne sont pas accueillies sans réserves par les autres pays du monde notamment les pays de l'Union Européenne dont fait partie la France.

- **La position des pays de l'Union Européenne :** la France et les pays de l'Union Européenne appuient les Etats Unis dans la lutte contre le terrorisme toutefois, leurs positions peuvent être examinées autour de quelques points de vue :
 - ✓ Sur le plan technologique, des écarts seront forcément enregistrés entre les industriels Français et leurs confrères d'outre-atlantique. Cela est dû au fait que l'administration Américaine est plus stricte dans ce domaine mais aussi du fait que les industriels Français et Européens semblent moins sensibilisés à l'urgence de la situation.

⁴ Safety Of Life At Sea. Convention international pour la sauvegarde de la vie en mer.

- ✓ Sur le plan sécuritaire, la France et les pays de l'Union Européenne s'alignent globalement à l'offensive menée par les Etats Unis (AIS, plan et officier de sécurité, amélioration de la qualité et de la fiabilité des documents d'identification des membres de l'équipage) mais émettent des

réerves en ce qui concerne le plan de sécurité portuaire et des dossiers de sécurité de l'équipage.

- ✓ Sur le plan économique, les réticences sont plus vives du fait des coûts très importants qu'engendrent les mesures (coût de la technologie, coût de la mise en place ou du renforcement de structure, coût de l'augmentation des contraintes administratives, ...) d'autant plus qu'aucun financement n'est prévu.
- ✓ Sur le plan politique, la France et les pays de l'Union Européenne admettent la légitimité de la position des Américains mais prennent cependant conscience de l'unilatéralisme et de la brutalité des actions menées. Les dispositifs sont trop centrés sur les Etats Unis et ne tiennent pas assez compte du reste du monde.

Par ailleurs, les mesures prises peuvent à long terme dévier vers un protectionnisme déguisé ou une pression économique sur certain pays. Cependant ne pas adhérer à ces initiatives revient à s'exclure d'une part importante du commerce avec les Américains.

Conclusion :

Le transport maritime reste le meilleur moyen de transport. Les organismes internationaux recherchent avant tout à assurer le bon fonctionnement de la navigation des marchandises en toute sécurité et conformément à la réglementation internationale.

Au vu des caractéristiques et des particularités du conteneur, le transport maritime de marchandises par conteneur représente un réel changement et évolution sur le contexte juridique.

CHAPITRE 4

Terminal à conteneur de Béjaia (BMT)

Chapitre 04 : Terminal à conteneurs de Bejaia (BMT)

En 2005, l'EPB (Entreprise Portuaire de Bejaia) a effectué une jointe venture avec une société Singapourienne. Ce qui a permis la création d'un terminal à conteneur BMT (Béjaia Méditerranéen Terminal).

Ce chapitre sera consacré à la présentation de l'organisme d'accueil en section 01, la section 2 sera dédiée à la gestion des terminaux à conteneur, enfin la section 3 traitera de l'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil

Cette section sera consacrée à la présentation et l'historique de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) et de Bejaia Mediteraneen Terminal (BMT), les missions et les aoûts de BMT, son organisation, la gestion de son terminal à conteneurs, la manutention et l'acconage.

1-1-Présentation et historique de l'entreprise portuaire de Bejaia :

Dans ce point, nous présenterons l'organisme d'accueil.

1-1-1-Présentation de l'EPB :

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

Aujourd'hui, il est classé 1er port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié pour les trois systèmes ISO 9001.2000 pour la qualité, ISO 14000 pour l'environnement et OHSAS 18001 pour l'hygiène, santé et sécurité au travail, et à avoir ainsi installé un système de management intégré.

1-1-2-Historique de l'EPB :

Bejaia, une ville, un port¹

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 ans, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets d'origine remontant à l'époque néolithique.

Bejaia joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers. Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands.

La Saldae romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'aux XI^{ème} siècle, que Bgaieth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. C'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie.

Le port de Béjaïa aujourd'hui est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Béjaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.

1-2-Présentation, historique, missions et atouts de Bejaia Mediterranean Terminal :

Dans ce point, nous présenteront l'organisme d'accueil²

1-2-1--Présentation de BMT :

BMT - SPA est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia et Portek Systems & Equipment. EPB est l'autorité portuaire qui gère le port de Béjaia. PORTEK Systems and Equipment, une filiale du Groupe PORTEK, est un opérateur de Terminaux à conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde et également spécialisé dans les équipements portuaires.

L'activité principale de BMT est la gestion et l'exploitation du Terminal à conteneurs. Sa mission principale est de traiter dans les meilleures conditions de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des opérations qui ont rapport avec le conteneur. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants et de systèmes informatiques pour le support de la logistique du conteneur afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables pour assurer une satisfaction totale des clients.

BMT veille au développement et à la gestion de son terminal à conteneurs où l'intégrité, la productivité, l'innovation, la courtoisie, et la sécurité sont de rigueur. BMT est constamment soucieuse des intérêts de ses clients avec lesquels elle partage le souci de performance et de coût. Elle met à la disposition de ses clients des ressources humaines et des moyens nécessaires pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performance concurrentielle.

¹Document interne EPB

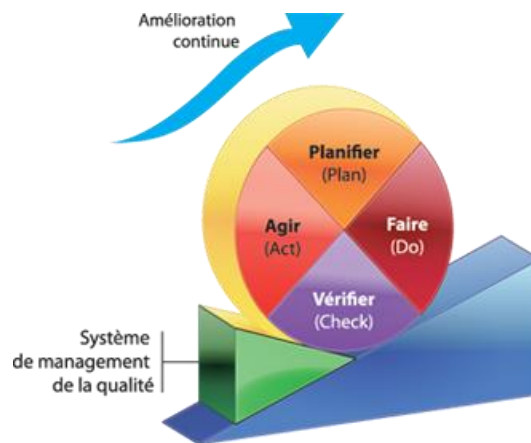
²Document interne BMT

1-2-2-Mission et Vision :

Mission

Faire du Terminal à Conteneur de BMT un terminal aux normes internationales pouvant rivaliser les terminaux les mieux gérés du monde assurant une productivité et une rentabilité garantissant son succès et sa pérennité.

Schéma N°5 : Mission et vision de la BMT.



Source : <http://www.bejaiamed.com>

Vision

Développer et gérer le meilleur Terminal à Conteneurs d'Algérie où l'Intégrité, la Productivité, l'Innovation, la Courtoisie, et la Sécurité sont de rigueur afin de garantir à nos clients les meilleures prestations de service à des coûts adéquats tout en assurant un des meilleurs environnements de travail pour nos employés, et un bon retour sur investissement aux Actionnaires de l'Entreprise.

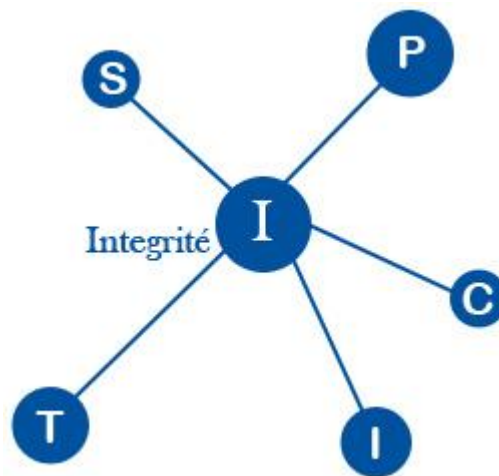
1-2-3-Les Atouts de BMT

BMT met à la disposition de ses clients une Technologie et un savoir-faire dans le traitement du conteneur pour leur assurer :

- Une rade et un port non congestionné ;
- Un tirant d'eau d'au moins de 12 m ;
- Des quais spécialisés pour le conteneur ;
- Un personnel bien formé et motivé ;
- Des moyens modernes pour une meilleure productivité ;
- Des temps d'escale très réduits ;
- Un guichet unique pour faciliter les procédures de transit en douane ;
- Une traçabilité du conteneur pour un enlèvement rapide ;

- Une courtoisie et une qualité d'engagement pour la clientèle ;
- Une organisation de transport du conteneur de bout en bout ;
- Une capacité de stockage importante ;
- Des installations spécialisées pour les reefers et les produits dangereux ;
- Terminal entièrement sécurisé contre le vol et toute autre infraction ;
- Une interface directe avec les consignataires et les transitaires via EDI ;
- Nos Valeurs.

Schéma N°6 : Les atouts de la BMT



Source : <http://www.bejaiamed.com>

• **INTEGRITE:**

Intégrité, en esprit et en forme, est notre règle de conduite et d'engagement. Nous œuvrerons, en toute circonstance et à tout moment, avec le respect absolu de l'intégrité et de l'honnêteté dans notre environnement de travail. Mentir, voler, décevoir, soudoyer, accepter des faveurs, ou faire du favoritisme ... vont à l'encontre de l'intégrité. L'intégrité est notre Guide et Centre de Gravité.

• **INNOVATION**

Montrer de la curiosité et stimuler les nouvelles idées et la créativité. Rechercher de nouvelles opportunités d'affaires. Avoir le courage de remettre en cause les vérités établies et oser explorer de nouveaux champs et horizons. Comprendre et gérer les risques.

- **PERFORMANCE**

Toujours rechercher les solutions les plus appropriées et partager son expérience. Développer l'expertise de manière continue et ciblée. Faire preuve de compétence commerciale et d'orientation clientèle. Rechercher la simplification. La clarté et éviter les activités qui n'ajoutent pas de valeur. Promouvoir la diversité.

- **TENACITE**

Fixer des objectifs ambitieux et respecter ses engagements. Prendre des décisions et s'assurer de leur réalisation. Travailler en équipe, éliminer les barrières et s'imposer des exigences constructives mutuelles. Montrer de la persévérance jusqu'à l'aboutissement et se concentrer sur les points importants.

- **SECURITE**

Contribuer à la protection de la santé, à l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail dans notre entreprise. Veiller à l'application des règles relatives à la protection des employés, des clients, et des visiteurs. Protéger et agrémenter l'environnement de travail et respecter la protection de l'environnement et les directives HSE . Assurer la sécurité des biens de nos clients.

- **COURTOISIE**

Le client est la raison-d'être de notre simple existence. Lui montrer qu'il est le centre de notre souci et l'objet de notre entreprise. Montrer du respect à l'égard des services, de l'autorité, de la hiérarchie et des règlements établis. Respecter l'éthique du professionnalisme et de la décence sociale. Respect en tout temps ses collègues.

1-3-L'organisation de BMT :

BMT est organisé comme suit : (voir annexe 01)

1-3-1- Direction Générale (DG):

A sa tête le directeur général qui gère l'entreprise, a le pouvoir de décision, administre l'entreprise, assigne des directives pour les différentes structures et fait la liaison entre les directions de l'entreprise.

- **Département Audit interne :**

Assure le suivi et l'audit des procédures et la veille réglementaire.

- **Département HSE :**

Assure la mise en œuvre et suivi du plan QHSE de l'entreprise, la sécurité de la marchandise et du parc à conteneurs.

- **Département informatique :**

Assure le bon fonctionnement du CTMS, la maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelles applications aux différentes structures .

1-3-2 - Direction des Ressources Humaines et Moyens (DRHM) :

- **Service RH :**

Mettre en œuvre des systèmes de gestion intégré à la stratégie de l'entreprise et qui traduise une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel. Pour cela la véritable importance de cette structure réside dans la recherche de meilleur potentiel, le conservé on lui offrant les meilleurs conditions (salaire, climat de travail et environnement) et de le développer avec des formations.

- **Service moyens généraux.**

- **Service projets et travaux.**

1-3-3- Direction des Opérations (DO):

Assure la planification des escales, de parc à conteneurs et la planification des ressources ; équipes et équipements. Elle prend en charge les opérations de manutentions, comme la réception des navires porte conteneurs et leurs chargement et déchargement, comme elle suit les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, dépotages, mise a disposition des conteneurs vides, traitement des conteneurs frigorifiques, et la sécurité au sein de terminal.

- **Département des opérations:**

- **Service Acconage :**

Assure la gestion des opérations au niveau du terminal.

- **Service Manutention :**

Assure la gestion des opérations au niveau des navires.

- **Service Ressources :**

Assure une meilleure affectation des équipements et ressources.

- **Service Logistique :**

Assure le suivi des moyens logistiques ainsi que la prestation logistique globale.

1-3-4 - Direction Marketing (DM):

Veille à la marque de l'entreprise en se préoccupant en permanence d'entretenir des relations avec les clients. Elle vise à faire connaître ses missions, ses programmes, ses orientations et ses performances auprès de ses clients. Elle amène son environnement externe à prendre conscience de l'importance des démarches qu'elle entreprend dans le développement et l'amélioration de la qualité des services.

- **Service Marketing :**

Assure la promotion de l'image de marque de l'entreprise et la mise en œuvre du plan d'action.

- **Service commercial :**

Suit la facturation, la gestion de portefeuille client et le recouvrement

1-3-5 - Direction des Finances et de Comptabilité (DFC) :

Procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise au cours de l'année. Elle est constituée de deux services :

- **Service comptabilité:**

Procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat, de prestation et d'investissement.

- **Service finances :**

Procède au règlement de toutes les factures d'un coté et de l'autre à l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émis à la banque.

1-3-6 - Direction Technique (DT):

Assure une maintenance préventive et curative des engins du parc à conteneurs.

- **Département technique**

- **Service engins:**

Assure l'entretien des véhicules lourds.

- **Service portiques:**

Assure l'entretien des portiques et de la grue mobile.

- **Service méthodes:**

Assure la mise en œuvre du plan de maintenance des équipements.

1-4-Gestion du terminal :

La gestion du terminal à conteneurs concerne :

1-4-1-CTMS (Container Terminal Management System) :

BMT dispose d'un système logiciel de gestion du Terminal à conteneurs moderne (CTMS) qui a pour objectif d'effectuer des activités en temps réel, d'assurer une bonne planification du Terminal, d'offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnelle pour ses clients, d'améliorer le service et s'adapter aux besoins des clients.

Le CTMS assure plusieurs tâches telles que :

- Le suivi du processus d'importation et d'exportation ;
- La gestion des restitutions des conteneurs (vides ou pleins) ;

- Le suivi de dépotage des conteneurs ;
- La planification de navires et du parc à conteneurs ;
- Le suivi des opérations de chargement et de déchargement ;
- La réception des conteneurs à l'exportation ;
- Le suivi des opérations de shifting au niveau du parc à conteneurs ;
- La facturation des clients ;
- Le suivi du processus d'importation et d'exportation ;
- La gestion de retour des conteneurs vides au terminal.

1-4-2-PDS (Position Determining System)

Le PDS (Position Determining System), autrement dit le Système de Détection de Positionnement, permet de détecter tous les mouvements du conteneur en fournissant la position des appareils de manutention lorsque le conteneur est manipulé en employant le GPS (Gestion de Position par Satellite).

1-4-3-RDS (Radio Data System)

Pour accroître sa compétitivité, BMT doit optimiser la gestion de ses parcs à conteneurs. A cet effet des stratégies fondamentales consistant à contrôler en temps réel les équipements de manutention de conteneurs et à assurer des cadences de chargement et déchargement plus rapides, ce qui bien entendu nécessite de disposer d'informations adéquates concernant les aires de transbordement et de stockage.

Pour cela, un système qui englobe tous les éléments de transmissions de données par radio fréquence (RDS) affecté à la gestion des conteneurs en ligne et en temps réel s'avère vital dans la perspective d'une gestion performante des vastes quantités d'information associées aux flux de conteneurs entrants et sortants du terminal.

Le RDS fonctionne sur la base d'une transmission de données sans fil via les signaux hertziens numériques, opérant à une fréquence déterminée. La transmission sans fil (wireless) maintient une liaison radio bilatérale entre un Terminal mobile au niveau d'un poste de travail (au niveau des parcs à conteneurs ou sur le quai) et le serveur principal sur lequel tourne le CTMS.

Le Terminal mobile est utilisé par les employés des opérations pour collecter et visualiser les données concernant la gestion du parc à conteneurs. Ce Terminal mobile peut être portable, mais il peut aussi être monté sur un portique ou sur tout autre type d'équipement de levage.

L'utilisation de la communication bilatérale signifie que les utilisateurs mobiles (par exemple grue, RTG, portique de levage) ne doivent pas être déplacés pour recevoir des instructions ou transmettre un rapport concernant les opérations. Ils sont donc en mesure d'effectuer leur travail en temps réel beaucoup plus efficacement avec gain de temps.

Les implications concrètes liées aux avantages du RDS se résument comme suit :

- Mise à disposition d'informations actualisées en temps réel ;
- Cadences de chargement et déchargement plus rapides ;
- Temps de réponse plus brefs ;
- Meilleure utilisation des ressources humaines et matérielles ;
- Productivité des ressources accrue ;
- Plus grande précision et niveaux de services améliorés ;
- Les conteneurs ne sont plus égarés ;
- Opérations au niveau des aires de stockage sont plus rapides et plus efficaces ;
- Opérations plus rapides au niveau des postes de transbordement ;
- Flexibilité dans la reprogrammation des ressources et des tâches.

La mise en place du RDS a été nécessaire afin de réaliser des objectifs en terme de qualité de service, de rapidité, de productivité et d'utilisation rationnelle des ressources.

1-4-4-OCR (Optical Character Recognition)

Reconnaissance Optique de Caractère

Pour améliorer l'efficacité et la productivité de la manutention des conteneurs en transit dans le Terminal à conteneurs, BMT a opté pour une installation du système OCR basé sur la reconnaissance des caractères.

OCR est conçu pour identifier en temps réel tous les conteneurs entrant dans le Terminal ou sortant. Au moment où le conteneur (transporté par camion) s'engage dans le Terminal ou lorsqu'il en sort, le système OCR saisit et archive les numéros des conteneurs et enregistre l'heure d'arrivée ou de sortie du conteneur.

Equipé de caméras à balayage linéaire ultra rapides et à haute résolution, le système OCR reconnaît l'image vidéo de chaque numéro d'identification inscrit sur les conteneurs et transmet ces numéros au CTMS. Le système est conçu pour reconnaître les codes conformes à la norme ISO sur les conteneurs transportés par les camions.

➤ **Avantages**

Ce système de suivi en temps réel devrait permettre à BMT d'accroître l'efficacité des opérations de suivi et donnera aux utilisateurs une information précise, ce qui améliorera les services à la clientèle et diminuera les retards et les coûts associés à la manutention et au transit des conteneurs.

1-5-Manutention, acconage :

Ce point développera les activités de manutention et d'acconage de BMT.

1-5-1-La manutention :

Après accostage du navire, des équipes spécialisées s'occupent de toutes les opérations de manutention au navire :

- Débarquement de conteneurs ;
- Shifting de conteneurs ;
- Shifting de calles ;
- Embarquement de conteneurs ;
- Travaux de régie au navire.

1-5-2-L'acconage :

Une fois le conteneur disposé dans le parc, les opérations suivantes peuvent alors prendre place :

- Visite ;
- Pesée ;

- Dépotage ;
- Livraison ;
- Mise à disposition ;
- Restitution.

BMT assigne des ressources humaines et matérielles pour effectuer ses différents types de prestations aux conteneurs. Les portiques gerbeurs sur pneus (RTG) sont essentiels à l'exécution de ces opérations. La qualité de service est mesurée à ce niveau par le nombre de livraison et restitution effectuées par jour.

1-6-Traitement Frigorifique

Le traitement des conteneurs frigorifiques ; branchement, gardiennage, et monitoring de la température est assuré par une équipe spécialisée du département technique au niveau de la zone REEFER.

En cas de défaillance d'un conteneur frigorifique, sur demande du client, l'équipe technique de BMT peut effectuer une intervention curative en réparant une unité défaillante.

1-7-BMT sécurité :

BMT se conforme au code international normalisé de sécurité (Politique QSHE).

Politique de sécurité

La sécurité sur la totalité des sites du port s'inscrit dans le dispositif général de la sûreté défini dans le cadre du code pour la sûreté maritime et des installations portuaires, autrement dénommé comme code ISPS (International Shipping and Port Facility Security).

La sécurité des marchandises au sein du Terminal à conteneurs figure au premier plan de nos préoccupations. Nous assurons une garantie totale à nos clients au sein de notre Terminal à Conteneurs contre le vol.

BMT a mis en œuvre des mesures spécifiques de surveillance. Elle entreprend quotidiennement l'évaluation des risques immédiats au sein du Terminal à conteneurs. Pour assurer une sécurité du conteneur et de sa marchandise, elle emploie une brigade spéciale d'agents de sécurité, en plus de la sécurité du Port de Bejaia (GPRS et police des frontières).

Cette brigade a été mise sur pieds pour assurer une veille et un contrôle constant des lieux (h24) afin de protéger le Terminal à conteneurs contre le sabotage, le vol, l'intrusion illégale et toutes autres formes de malveillance qui pourrait toucher à l'intégrité de la marchandise et du conteneur. La brigade veille également contre les passagers clandestins embarquant sur les navires porte-conteneurs.

Le périmètre du Terminal à conteneurs est clôturé et équipé d'une télésurveillance vidéo de haute technologie.

Section 02 : la logistique du terminal à conteneurs

BMT s'est spécialisée dans l'exploitation et la gestion de terminal à conteneur. Elle a pour mission principale de traiter l'ensemble des navires porte conteneur dans les meilleures conditions de sécurités.

2-1-Procédure de traitement du conteneur :

L'entreprise BMT procède au traitement des conteneurs à l'importation et à l'exportation.

2-1-1-Procédure de traitement du conteneur à l'importation :

La procédure de traitement du conteneur à l'importation passe par plusieurs étapes :

- **Débarquement :**

Le consignataire doit mettre à la disposition de BMT une copie du manifeste, afin de préparer le transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage.

- **Visite douane :**

Pour un bon suivi des visites des conteneurs, le transitaire doit remettre au service des opérations les documents suivants :

- Une copie de connaissance ;
- Un bon à délivrer (voir annexe 02) ;
- Un bon de commande (voir annexe 08).

- **Dépotage de conteneurs :**

Le transitaire doit remettre au service des opérations un dossier complet contenant les pièces suivantes :

- Un bon à enlever apuré par la douane ;
- Une lettre de dépotage (apuré par la douane) (voir annexe 07);
- Une copie de connaissance ;
- Un bon de commande avec mention de la nature de la prestation (voir annexe 08).

Tous ces documents doivent être remis avant 16h00, BMT remet au transitaire un container mouvement request (CMR).

- **Pesée :**

Le client doit présenter au service des opérations les documents suivants :

- Bon de commande avec visa de recouvrement (voir annexe 08);
- Copie de connaissance ;
- Bon à délivrer (voir annexe 02).

- **Chargement (livraison) de conteneur :**

Pour un bon suivi de chargement, le transitaire doit remettre à BMT un dossier contenant :

- Une mise à quai en 03 exemplaires (voir annexe 06) ;
- Un bon à délivrer apuré par la douane (voir annexe 02) ;
- Une copie de connaissance ;
- Un bon de commande avec précision de la nature de la prestation (voir annexe 08).

- **Restitution des conteneurs :**

Dans le cas où le client n'a pas remis la demande de mise à quai pendant la livraison, il doit le faire lors de la restitution des conteneurs.

2-1-2-Procédure de traitement des conteneurs à l'exportation :

La procédure de traitement des conteneurs à l'exportation passe par plusieurs étapes :

- **Empotage de conteneurs : empotage à quai, empotage externe**

- Empotage à quai :

Le client doit présenter :

- ✓ Une lettre d'empotage ;
- ✓ Une mise à disposition avec la liste des conteneurs à empoter ;
- ✓ Un bon de commande (voir annexe 08).

- Empotage externe :

Le client doit remettre :

- ✓ Un bon de commande (voir annexe 08);
- ✓ Une mise à disposition avec la liste des conteneurs vides (voir annexe 09).

- **Visite / pesée :**

Le client final (l'exportateur ou le transitaire) doit remettre :

- Une copie de connaissance ;
- Un bon à délivrer (voir annexe 02) ;
- Un bon de commande (voir annexe 08).

- **Embarquement :**

Le client doit présenter le bon d'embarquement avant l'arrivée des navires, accompagné de la liste des conteneurs à embarquer.

2-2-Procédure de dédouanement :

L'entreprise BMT procède au dédouanement à l'importation et l'exportation de la manière suivante :

2-2-1-Procédure de dédouanement à l'importation :

A l'arrivée du produit, le transitaire doit remettre un dossier de demande d'admission au niveau de l'inspection des douanes contenant les documents suivants :

- Facture d'achat domicilié (original) ;
- Certificat de conformité ;
- Copie de connaissance endossé par la banque ;
- Certificat d'origine ;
- Registre de commerce ;
- Carte fiscal légalisé.

Après le dépôt de dossier (copie certifiée conforme du registre de commerce et de la carte d'identité), la douane examine le produit (examen visuel) éventuellement procède au prélèvement des échantillons pour analyse et étudie le dossier déposé par le transitaire.

Une fois le produit examiné, la douane délivre une mise à la consommation pour els produits conforme ou une décision de refus d'admission pour les produits non conformes.

La déclaration faite par le transitaire pour le dédouanement contient les éléments suivants :

- Le nom et l'adresse du déclarant ;
- La désignation des colis et la nature de la marchandise conteneurisée ;
- L'identification des marchandises (valeur, espèce et origine) ;
- Les codes et numéros des marchandises ;
- Le lieu et la date de la déclaration.

La douane doit remettre ay transitaire un bon à enlever ou un cachet apposé sur le connaissance ou sur l'avis d'arrivée.

Une fois la déclaration en douane validée, l'inspecteur chargé du dossier procède à la visite du conteneur et éventuellement au prélèvement d'échantillons de marchandises pour contrôle dans le cadre de la lutte contre les fraudes.

L'étude du dossier et la visite douane aboutissent essentiellement au dédouanement de la marchandise et à sa mise à la consommation ou au refus d'admission sur le territoire algérien.

2-2-2-Procédure de dédouanement à l'exportation :

La déclaration en douane comporte les informations suivantes :

- La reconnaissance de mode de transport par le transporteur maritime et son consignataire ;
- Le chargeur (exportateur) est dans l'obligation de présenter une mise à quai ;
- La délivrance des imprimés vierge par le consignataire ou le chargeur afin de les renseigner (quantité, nature, destinataire) ;
- La signature de la prise en charge ;
- La vérification des informations et des documents ;
- La signature de la prise en charge ;
- L'affectation des autres documents (factures, certificats, manifeste ...).

3-Guichet unique et interface client :

BMT a mis en place un guichet unique et une stratégie d'interface client

3-1-Service des contrôles (guichet unique) :

Afin de faciliter les procédures de transit des marchandises conteneurisées et par la même occasion accélérer les temps de transit et de réduire les coûts des prestations, BMT a installé un guichet unique regroupant les services suivants afin de centraliser la documentation au même endroit :

- Un service vétérinaire afin de contrôler les produits d'origine animale et dérivés ;
- Un service DCP pour le contrôle de qualité et de conformité des produits déclarés ;
- Un service phytosanitaire pour le contrôle des produits végétaux et dérivés ;
- Un service douane et contrôle aux frontières.

3-2-Interface client :

BMT a mis en place une stratégie de communication avec ses clients afin de faciliter leurs démarches:

- Poste de garde pour l'obtention et la remise des badges d'accès ;
- Entrée BMT pour vérification des conteneurs et des documents ;

- Bureau d'accueil pour information et prestation ;
- Guichet douane pour dépôt de dossier, vérification et visa ;
- Direction des opérations pour dépôt des dossiers et récupération des documents ;
- Direction commerciale pour récupération des factures ;
- Déplacement sur le terminal à conteneurs en présence des services contrôles aux frontières pour visite, dépotage et l'enlèvement des conteneurs ;
- Passage au scanner ;
- Sortie du terminal.

Section 03 : l'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs

Cette section concernera les capacités et équipement du terminal à conteneur ainsi que la rétrospective du trafic du transport maritime par conteneurs (1996-2015).

3-1-Capacités et équipements du terminal à conteneurs:

Le transport maritime par conteneurs a évolué grâce notamment aux capacités du terminal à conteneur ainsi qu'à ses équipements.

3-1-1--Capacités du terminal à conteneurs:

Toutes les informations concernant les capacités du terminal à conteneur seront présentées dans les tableaux ci-dessous :

Tableau N°7 : Quais pour Accostage

Longueur	500 ml
Profondeur	12 m
Superficie du Bassin	60 h
Nombre de postes	04

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Dans le tableau ci-dessus, figure les information concernant la longueur, la profondeur, la superficie du bassin ainsi que le nombre de postes a quai.

Tableau N°8 : Parc à Conteneurs Vides

Capacité	900 EVP
Superficie	15 200m ²

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend la capacité et la superficie du parc à conteneurs vides

Tableau N°9 : Parc à Conteneurs Reefers

Capacité	500 Prises
Superficie	2800 m ²

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus contient la capacité et la superficie du parc à conteneurs reefers.

Tableau N°10 : Parc à Conteneurs Pleins

Capacité	8300 EVP
Superficie	78 500 m ²

Source : <http://www.bejaiamed.com>

La capacité et la superficie du parc à conteneurs pleins sont repris dans le tableau ci-dessus.

Tableau N°11 : Zone Pour Empotage et Dépotage

Capacité	600 EVP
Superficie	3500 m ²

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend la capacité et la superficie de la zone pour empotage et dépotage.

Tableau N°12 : Le Parc à Conteneurs

Capacité	10 300 EVP
Superficie	100 000 m ²

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus contient la capacité et la superficie du parc à conteneurs.

Tableau N°13 : Zone Extra-Portuaire (à 3 Km du Port)

Capacité	5000 EVP
Superficie	50 000 m ²

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend la capacité et la superficie de la zone extra-portuaire située à 3km du port.

3-1-2-Equipement du terminal à conteneurs :

Afin de mieux répondre aux besoins du client, BMT a mis en place un équipement du terminal à conteneurs contenant :

Tableau N14 : PORTIQUES DE QUAI SUR RAIL (QC)

Nombre	02
Tonnage	40 tonnes
Type	Panamax

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend le nombre, le tonnage et le type des portiques de quai sur rail.

Tableau N15 : PORTIQUES GERBEUR SUR PNEUS (RTG)

Nombre	08
Tonnage	36 Tonnes
Gerbage	6+1

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre, le tonnage et le gerbage des portiques gerbeur sur pneus sont repris dans le tableau ci-dessus.

Tableau N16 : REMORQUES PORTUAIRES

Nombre	18
Tonnage	40 Tonnes

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage des remorques portuaires figure sur dans tableau ci-dessus.

Tableau N17 : CHARIOT MANIPULATEUR DE VIDES

Nombre	10
--------	----

Tonnage	10 Tonnes
---------	-----------

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage des chariots manipulateurs de vides sont représenté dans le tableau ci-dessus.

Tableau N18 : GRUE MOBILE PORTUAIRE (MHC)

Nombre	01
Tonnage	100 Tonnes

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage de la grue mobile portuaire

Tableau N19 : STEACKERS

Nombre	09
Tonnage	40 Tonnes

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage des steackers sont représenté dans le tableau ci-dessus.

Tableau N20 : REMORQUES ROUTIERS

Nombre	24
Tonnage	36 Tonnes

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le nombre et le tonnage de remorque routier sont repris dans le tableau ci-dessus.

Tableau N°21 : CHARIOTS ELEVATEURS

Nombre	11
Tonnage	2,5, 3, 5,10 Tonnes

Source : <http://www.bejaiamed.com>

Le tableau ci-dessus reprend le nombre et le tonnage de chariot élévateurs.

3-2- Rétrospectives du trafic conteneurs (1996-2015) :

Le tableau ci-dessous reprend l'évolution du trafic du transport maritime par conteneurs allant de l'année 1996 à l'année 2015

Tableau N°22 : Rétrospectives du trafic conteneurs (1996-2015)

Année	Nombre Conteneurs EVP	Marchandises Conteneurisées (Tonnes)
1996	2 938	17 874
1997	4 617	28 088
1998	5 155	50 681
1999	8 746	81 055
2000	13 798	115 756
2001	16 034	146 934
2002	21 843	180 245
2003	19 842	271 846
2004	50 023	444 653
2005	61 661	589 210
2006	75 212	686 976
2007	100 050	857 414
2008	116 423	992 267
2009	151 247	1 235 947
2010	165 162	1 591 639
2011	190 599	1 836 561
2012	226 858	2 163 551
2013	254 602	2 439 022
2014	235 422	2 269 646

2015	248 766	2 322 988
TOTAL	1 965 135	18 322 353

Source : EPB département marketing

Commentaire :

- De 1996 à 2000, le nombre d'EVP est passé de 2 938 à 13 798, soit plus 10 860 EVP avec un taux d'évolution de près de 370% en cinq années.
- Le 2^{ème} semestre 2005 a connu la mise en exploitation du terminal à conteneurs, d'où le trafic conteneurs a atteint 61 661 EVP. Cette forte croissance de 388%, comparée à 2001, est accompagnée par une progression du taux de conteneurisation au Port de Béjaïa durant ces cinq années.
- De 2006 à 2010, le nombre de conteneurs a doublé passant de 75 212 EVP à 151 247 EVP, soit +101%. cette évolution est attribuable aux investissements engagés au niveau du terminal à conteneurs.
- Durant la période 2011-2013, le trafic conteneurs a poursuivi son ascension pour atteindre un taux de croissance de 33,5%.
- En 2014, le nombre de conteneurs a baissé de 19 180 EVP par rapport à l'exercice de 2013. Une régression due essentiellement à la congestion du terminal à conteneurs.
- Le trafic conteneurs a repris son élan pendant l'exercice de 2015 en enregistrant une progression de 13 344 EVP comparativement à 2014, soit un taux de d'évolution de 5,7%.

Quant au taux de conteneurisation, il est passé de 6,76% en 1995 à 30,12% en 2005 et de 26,93% en 2006 à 46,6% en 2015.

L'avènement de BMT (année 2005), une entreprise spécialisée dans le transport maritime par conteneurs a permis une nette évolution du trafic de par ses infrastructures, ses équipements et son capital humain formé aux techniques de manutention du transport maritime par conteneurs.

Nous avons constaté que l'année 2014 a été marquée par une régression du trafic de 19 180 EVP par rapport à l'année 2013. Cette régression est due essentiellement, comme nous l'avons cité plus haut, à la congestion du terminal à conteneurs par manque d'espaces d'entreposage des conteneurs, mais également au facteur humain : l'EPB ne disposait que de quatre pilotes qui exerçaient en service de

vingt quatre / quarante huit heures au lieu de vingt quatre/ soixante douze heures par manque de personnel qualifié. De ce fait, le temps d'attente en rade était prolongé. Vu le manque d'effectif, le service de nuit n'était pas assuré pour un problème d'attention et afin d'éviter tout risque d'accident.

En 2015, l'EPB a procédé au recrutement des postes spécifiques c'est-à-dire de pilotes. Actuellement elle dispose de 7 pilotes qui exercent en service de vingt quatre/ soixante douze heures, ce qui a permis à l'entreprise portuaire de Bejaia de remettre en place les manœuvres de nuit et de permettre ainsi une meilleure fluidité du trafic et une baisse de l'attente en rade.

Conclusion :

L'organisation de BMT à travers ses moyens humains et matériels a largement contribué à l'essor du transport maritime par conteneur au port de Bejaia.

A travers notre étude et les données recueillis au niveau de BMT, nous constatons que ce dernier a pu accroître le trafic du transport maritime par conteneur avec une évolution d'une année à une autre.

Conclusion Générale

A travers notre étude, nous avons pu constater que le conteneur est devenu en moins d'un siècle un véritable vecteur indispensable des échanges internationaux. Il a en effet permis la multiplication des transports tant maritime que terrestre et ce par la rapidité et la plus grande sécurité des opérations de chargement et de déchargement

Le transport maritime de marchandises par conteneur représente un réel changement et une évolution dans le contexte juridique, vue les caractéristiques et les particularités que le conteneur présente à savoir la simplicité de la réglementation relative à son acheminement ainsi que son régime douanier.

Le développement de la conteneurisation est conditionné par le développement et les méthodes de gestion informatisée, la coordination entre les différents intervenants et ce pour bénéficier de tous les avantages d'utilisation des conteneurs comme mode de transport des marchandises.

L'avènement du transport multimodal et de la conteneurisation a modifié le rôle que jouent le port et la place qui lui est accordée dans l'ensemble des opérations de transport. Le taux de croissance de la conteneurisation ne cesse d'augmenter. De par sa position géographique favorable, le dynamisme de son équipe, l'hospitalité de sa région, le port de Bejaia s'affirme comme destination choisie par les armateurs et les clients.

BMT est le premier terminal à conteneur en Algérie qui fait face à l'exigence de la mondialisation et aux normes internationales relatives au transport maritime conteneurisé. Elle occupe une place principale et s'est, de ce fait, spécialisé dans l'exploitation et la gestion de terminal à conteneur. Elle a pour mission principale de traiter l'ensemble des navires porte conteneur dans les meilleures conditions de sécurité.

Depuis la création de BMT, le nombre de conteneur et le taux de croissance de la marchandise conteneurisé ne cesse d'augmenter. Par contre, une difficulté majeure réside dans la cadence de traitement des navires porte-conteneur pour différentes raisons :

- Insuffisance de quais d'accostage ;
- Tirants d'eau profonds insuffisante pour accueillir les navires de gros tonnage ;
- Asphyxie du port du fait d'aires d'entreposage insuffisant pour entreposer les conteneurs ;
- Lenteurs administratives (douanes, DCP,...) occasionnent un retard considérable dans les enlèvements des conteneurs.

Bibliographie :

➤ Ouvrages et livres et revues:

1-**LE GRAND C**, le management de l'opération du commerce international, édition Dunod, 1985.

2- **BAUCHET P**, le transport maritime dans le commerce international, édition economica, paris, 1992.

3-**BAUCHET P**, l'économie du transport international de marchandise « aire et mer », édition economica, paris, 1992.

4-**V.MEYER, C.ROLIN**, Technique du commerce international, éditions nathan, paris, 1997.

5- **DUROUSSET M**, la mondialisation de l'économie, édition éllipses, 2004.

6-**CHAO A**, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL 1993.

➤ Thèses et mémoires :

1-**TOUAHRI Ouahiba, BOURAD Mora**, L'impacte de la conteneurisation sur l'activité du port de Béjaia, UAMB 2008.

2-**HALHAL Said**, Le rôle de la conteneurisation dans le développement de transport maritime en Algérie, UAMB 2013.

3-**MAOUCHI Abdelouahed**, Le contrat et la conteneurisation de transport maritime de marchandises, UAMB 2010.

➤ **Sites internet :**

www.bejaiamed.com

www.marine-marchande.net

www.containerinfo.net

www.isemar.asso.fr

www.iso.org

www.lantenne.com

<http://www.container-z.com>

Annexes

Listes des annexes :

1-Organisation générale de la BMT.

2-Bon à délivrer.

3-Avis d'arrivée.

4-Fiche de suivie des opérations.

5- Fiche de suivie des opérations.

6-Demande de restitution.

7-Demande de dépotage à quai.

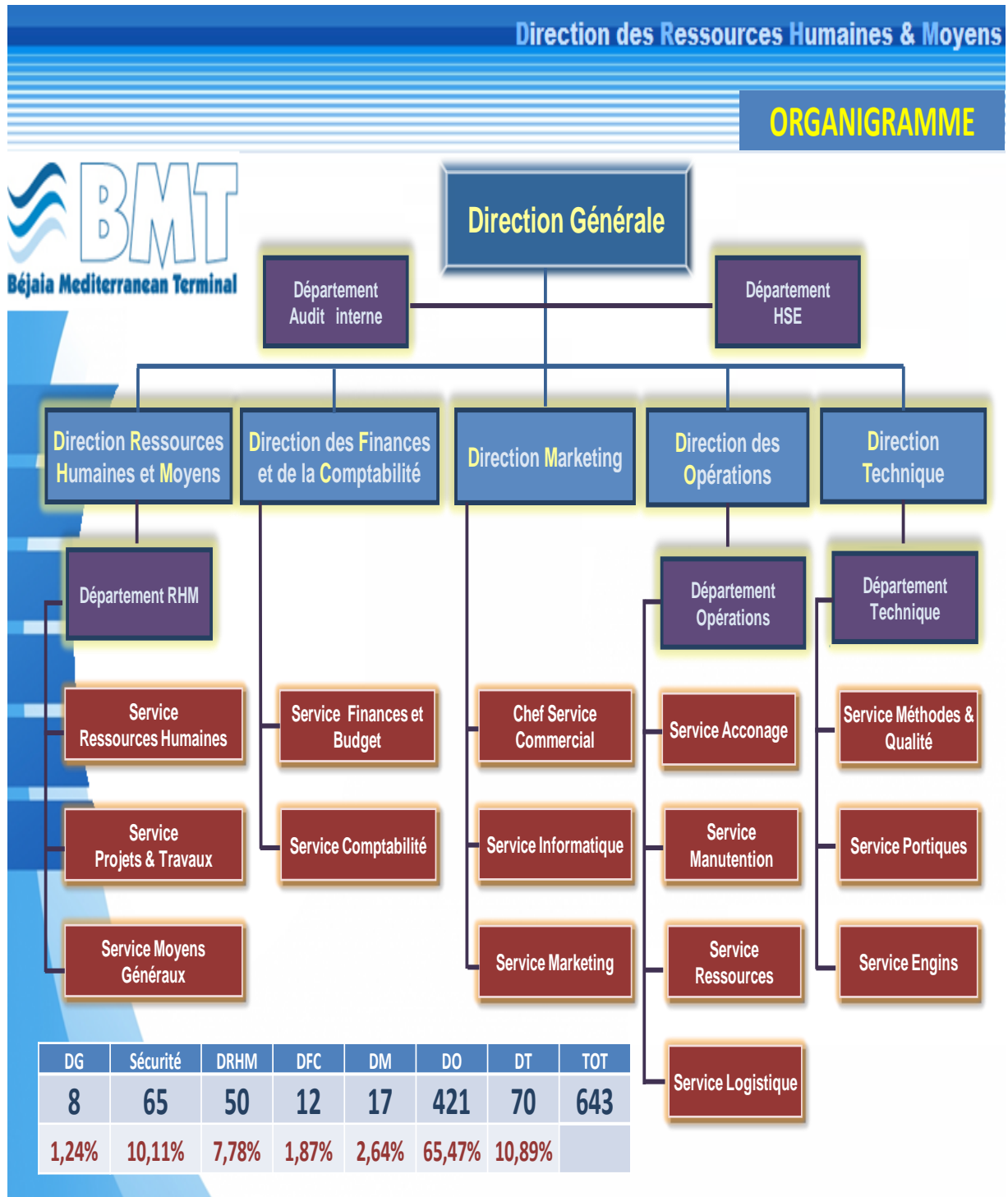
8-Bon de commande.

9-Bon de mise à quai.

10-Demande d'empotage à quai.

*

Annexe 1 :



-Annexe2 :

CMACGM BEJAIA

16 AVENUE BEN BOUJAJA BEJAIA

Capitel: 207 300 000 DA NIF: 089916000896667 NIS: 098710019073501 RC: 9580008966 AI: 06010176622

Régistre: AGD:002001074300001208-10

Tel: 034212038/034212193 Fax: 034 212578

CMACGM

BON A DELIVRER

Client: LAFARGE CIMENT DE M SILA (LCM)

ETAGE BANQUE TOURS CENTRE COMMERCIAL BAB EZZOUAR ALGER ALGERIA

Transport: 201000103 O.M. TRANS

De échange le: 28/08/2016

Voyage: 0614CN

Navig: AS FATIMA

D. Account: 1908/2016

BL: IRC0286134

POL: ERVLT

POD: BEJAIA

Prov: ALTE

Grds: 1751

Clas: BEJAIA

Posta:

Article	BL	Débits	Type	Marchandise	Unité	Poids	Valeur
027-00	IRC0286134	TU 13043841	2051	SUCRES OMI MÉRACIABLE LI DÉTOS	KG	20 912 000	2 230 000
027-00	IRC0286134	RNU 1406093	2051	RIFFACTARE			
027-00	IRC0286134	ECM 12000913	2054		KG	20 258 000	2 230 000
X 027-00	IRC0286134	TCH 11000000	2057		KG	20 256 000	2 230 000
X 027-00	IRC0286134	CMAD 220004	2057		KG	20 136 000	2 230 000
027-00	IRC0286134	SGCU 2404340	2057		KG	20 101 000	2 230 000

BON A DELIVRER

CMACGM ALGERIE
BEJAIA
28/08/2016

Nombre de lignes : 6

Montant:


1- L'événement sur les marchandises dédouanées doit être pris en considération que le (les) conteneur(s) dont il a été pris livraison doivent être restitués à CMACGM Algérie au plus tard 65 jours après la date d'achèvement du voyage qui (les) a transportés.
En cas de dépassement l'ayant droit sur les marchandises assurera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de verser à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMACGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver ses intérêts de notre armateur.

2- Les droits de douane doivent être restitués à BMT Port de Bejaia.

28/08/2016

1/1

-Annexe 4 :


Béjaïa Méditerranée Terminal

Direction des opérations
Service Accostage

FICHE DE SUIVIE DES OPERATIONS N°: 127128

Client: TBOUREGHIT Client Final: PROPERT Gros: 1800

Navire: VEGA * ATB: 31.00/16 00:00 Article 29

RE:

N° TCS	TYPE TCS	Type	PRESTATION	DATE
CMAU9121775	40	DS	VISITE	00.09/16 00:00

-Annexe 5 :



Direction des opérations

Service Accoage

FICHE DE SUIVI DES OPERATIONS N°: Y27120

Client: TUCA

Client Final: OAIC OFFICE

Cros: 1749

Navire: MSC RONIT

ATB: 28.08/16 00:00

Article 01

48:

N° TCS	TYPE TCS	Type	PRESTATION	DATE	NBR JOURS
GLDU9463959	20	GP	LIVRAISON	03.09/16 00:00	6
TCLU2727825	20	GP	LIVRAISON	03.09/16 00:00	6
MSCU3435738	20	GP	LIVRAISON	04.09/16 00:00	7
MEDU2932500	20	GP	LIVRAISON	04.09/16 00:00	7
FSCU7736081	20	GP	LIVRAISON	04.09/16 00:00	7
MEDU6734128	20	GP	LIVRAISON	04.09/16 00:00	7
TCCU0438911	20	GP	LIVRAISON	04.09/16 00:00	7
CRXU1978472	20	GP	LIVRAISON	04.09/16 00:00	7
MEDU2346847	20	GP	LIVRAISON	05.09/16 00:00	8
DPSU2940683	20	GP	LIVRAISON	05.09/16 00:00	8

-Annexe 6 :

EURL HAROUN TRANSIT

Rue Ahmed Ougana Bejala
TEL: 034 22 20 88
Fax: 034 22 21 99

BEJAIA LE 01/09/2016

A
MONSIEUR LE CHEF DE LA BRIGADE
COMMERCIALE DE
BEJAIA

MISE À QUAI

NOM NAVIRE : EEMSDJIK DU : 19/08/2016

NOM DU CLIENT: EURL SOCAFIL

NOMBRE : 01 TC

GROS : 1700 ARTICLE : 153

REP : 1362/16

N° ORDRE	N° CONTENEUR	TYP E TC
01	GESU 694 772/A	



BMT

DOUANE

-Annexe 7 :

SARL TRANSIT BOUDEBZA

TEL: 213 - 168 - 201 313 / FAX: 213 - 094 108 314
RAMPE DU PORT 06200 BEJJAIA
EMAIL : aboudchza@yahoo.fr

REF AILETO N° 107 /16
REP : 282736
N° D19 : 16149 DU : 14/08/2016

Date de : 14/08/2016

GROS : 1579 ARI : 35-13

A
Monsieur l'inspecteur principal des
Brigades des Douanes de Bejsja.

Objet: Autorisation de dépotage

Monsieur,
Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser
l'opération de dépotage des marchandises GROUPE.

*Client: SPA BATICOMPOS
*Nature de la marchandise: MATERIEL POUR PONTS ROULANTS
*Nombre de cales: 02 CAISES
*Nombre de conteneurs: 01 TC
*Numéro de conteneur: ISSEGU159961/0

Fin Dépotage
Le: 14-08-16
S.M.I

*Date de dépotage:
*Horaires de travail (Dépotage) de: 08h à 17h.
*Grade et nombre d'agents:

Autorisation du service des douanes

*De Monsieur le Directeur de la RSE
Commerciale en présence obligatoire
d'un agent et sur présentation
d'un document authentique
Le 14.08.16*



T.E.L

المستش الرئيسى الشرق
بجاية



-Annexe 8 :

O. M. TRANS

Agrément : No 99376

Z.I Rue BOUMBAHOE Dacar St. N 2
Local 03 SENEGAL
Tél. : 034 17 44 46

Échéance le 04/09/2016

P/C SPA L. C. M

Adresse : Al. Casah

Bon de Commande de visite Douane

N° 000170

Navire: AS FATIMA dir: 19.08.2016

Gros: 1714 Art: 67

Avis _____

Désignation: Brigue Industrielle

Poids: _____

Type de l'Opération: visite Douane

No TCS: 01 TCS



Le Transitaire

Onf
[Signature]

-Annexe 9 :

CMA CGM - ALGERIE

1

Siège Social : Quartier des Affaires Bab-Ezzouar - C.P. 16024 - Alger.
 Agence Annaba : 9, Avenue de l'ALN Centre d'Affaires Djaouhara 23000 - Annaba.
 Agence Béjaia : Cité SONACOB, bloc B 2^e étage, Zone Industrielle 06000 - Béjaia.
 Agence d'Oran : 25, Rue Zougal Ali Hai Tafna - Bel Air - Oran.
 Agence Skikda : Rue Brahim Maïza (ex. Ilot des Chevres) - Skikda.




N° 121191

Agence de : BEJAIA
 Remis par : SARL TRANST Boudabza
 Pour compte de : ETS BENSEGHIR TAREK
 Pour être chargé sur : MY. STADI BREMER HARON
 A destination de : SALERNO ITALIE

**ACCONAGE
 POUR LE QUAI
 (SOUCHE)**

Aux clauses et conditions des connaissements de l'armement maritime dont le chargeur déclare avoir pris connaissance et qu'il accepte.

Marques	Números	Nbre	Nature des Colis et Contenu	Long.	Largeur	Hauteur	Cubage	Poids	Valeur Observation ou Réserves
<u>CMA CGM</u>	<u>1830394</u>	<u>01</u>	<u>olive s600</u>					<u>0750</u>	<u>EXPORTER</u>
<p><u>DMm N° 13746</u> <u>du 19.07.2016</u> </p>									

Cette déclaration, signée par le chargeur, doit être remise à la société avant tout dépôt de marchandises à quai

Les marchandises sont remises aux conditions indiquées au verso que les chargeurs déclarent accepter.

UNE DECLARATION PAR CONNAISSMENT

Bejaia le 01.09.2016
 Signature du Chargeur


-Annexe 10 :

CMA CGM ALGERIE

Siège social et bureau d'Alger N°63 Ben Youcef Berkhadja (ex Sidi Yahia) ALGER-ALGERIE
 Tel : 021 54 54 94 / 54 64 95 / 54 64 72 / 54 65 05 / 54 65 17 Fax : 021 54 64 88
 RC Alger 96 B 34998 - Compte BEA GUEVARA N°604 207 U
 Bureau de BEJAIA : 1 rue SOMACOB, Etage B, 36000 BEJAIA / Tel: 034 21 46 49 Fax 034 20 58 75
 Bureau ORAN : 25 rue Zouaghi AB, Be. Air 31 000 ORAN / Tel 041 462587 / Fax 041 462563
 Bureau de SKIKDA: Rue Ibrahim MAIZA, Skikda 21000, B7 N°19 / Tel 038 75 43 31 Fax 038 7610 4
 Bureau de ANNABA: 18 avenue de l'ALN, 23000 ANNABA / Tel 036 84 24 75 Fax 036 84 23 63



Bejaia, le 14 Août 2016

Monsieur l'Inspecteur Principal des
Brigades des douanes de Bejaia

Objet : Demande de mise à disposition des conteneurs vides 05X40 JIC

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous accorder votre autorisation pour la mise à disposition des conteneurs cités, pour le compte de notre client **TRANSIT OUAHMED**, pour le compte de **SPA GENERAL EMBALLAGE** et ce pour une exportation de papier à destination de Barcelone (Espagne)

CMAU4621994 FCMU9/38166 GESUG690084 CAIU9689398 CMAU5298090

En vous remerciant par avance pour votre accord, et pour votre habituelle collaboration

Je vous prie, monsieur, d'agréer, à notre parfaite considération,

- Je revu de sembler de la ppe
 commerciale et douanière
 du 15-08-16
 L'OPB.PTE
 N Zaabou



مفتش الرئيسي للشرق
 - بجاية -

Résumé :

Le transport maritime devenu un élément majeur du commerce international connaît un taux d'évolution considérable et offre au chargeur des services de qualité en matière de régularité, de fréquence, de temps, de transit et de coût. La conteneurisation est l'utilisation du conteneur pour le transport maritime de marchandises. Elle a été l'une des conditions de la croissance des échanges et le moyen de lutter contre l'asphyxie des grands ports. Notre recherche a porté sur la conteneurisation dans le transport maritime ainsi que sur la logistique de la BMT et l'évolution de son trafic depuis l'avènement d'un port à conteneur. Prenant en compte la concurrence internationale dans la conteneurisation, l'entreprise portuaire de Bejaia est une Entreprise publique économique, qui s'est associée d'une manière stratégique à un spécialiste dans ce domaine, PORTEK une entreprise Singapourienne, de cette alliance est née la société BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal), laquelle a pour but d'organiser et d'exploiter un terminal polyvalent (vrac solide et conteneur) selon les normes internationales. La société BMT continue à investir dans ses infrastructures dans le but de développer l'activité du conteneur et d'atteindre ses objectifs.

Abstract:

Maritime transport, which became a major component of international trade, is experiencing a considerable evolution rate and is now offering quality services in terms of regularity, frequency, time, transit, and cost. Containerization is the use of the container for the maritime transport of goods. It was one of the conditions of the growth of the trade and the means to fight against the asphyxiation of major ports. Our research has examined containerization in maritime transport as well as the logistics of BMT and the evolution of its traffic since the installation of a container port. Taking international competition in containerization into account, Bejaia port authority, EPB, is an economic state-owned company which associated strategically with a specialist in this field, PORTEK, a Singaporean company. From this alliance was born the BMT company (Bejaia Mediterranean Terminal), whose aim is to organize and operate a multipurpose terminal (dry, bulk, and container) according to international standards. BMT company continues to invest in its infrastructure in order to develop the container business and achieve its objectives.