



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE GESTION.
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES

MÉMOIRE DE FIN DE CYCLE

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales
Option : Commerce International et Logistique

L'importance du connaissance maritime dans les opérations de Commerce International : *Quelle perspective pour le connaissance électronique ?*

Cas pratique 

Réalisé par

Mr. IDIR Achour

Encadré par

Dr KHIDER Karim

Soutenu le 19 juin 2023 Devant le jury composé de

Présidente : Dr KHELLADI Houda

Rapporteur : Dr KHIDER Karim

Examineur : Dr KHELLADI Seddiq

Promotion 2022-2023

Avertissements

Les opinions émises dans ce mémoire doivent être considérées comme propres à leur auteur.

L'université de Béjaia n'entend donner aucune approbation, ni désapprobation aux opinions, et de même pour l'encadrant, l'agence CMA CGM Béjaia ou toute personne consultée pour la réalisation de ce travail.

Je tiens à exprimer mes sincères remerciements aux personnes suivantes :

À Monsieur KANDI N, pour m'avoir encouragé à reprendre les études mais aussi pour ses conseils.

À mon encadrant KHIDER. K, pour son expertise, ses conseils éclairés et son soutien tout au long de la réalisation de ce mémoire. En 2005 il a déjà été la pour ma licence en économie internationale.

À tout le personnel de l'agence CMA CGM Béjaia dont le responsable monsieur BENCHIKH N. avec qui j'ai eu des échanges très constructifs, avec un professionnalisme sans faille et son sens de leadership singulier. Mme MAOCHE, Mr. AIDROUS L du service documentation. Mr. MERZOUK R du service logistique, et OUADAH S du service courtage pour m'avoir offert l'opportunité de réaliser mon stage et d'acquérir une expérience concrète dans le domaine de transport maritime. Je suis reconnaissant(e) envers toute l'équipe pour leur accueil chaleureux.

À toutes les personnes qui ont œuvré dans la bibliothèque (Mon cousin IDIR L, AZAR B, MEBARAKOU N, HASSAINI et les services administratifs de mon université (département et scolarité dont Mme TOUATI H) à la réussite de cette modeste contribution.

À toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire, notamment AISSAOUI B, IMADALI N, ZIBANI N. YESSAAD R de CEVITAL Vos conseils, vos discussions, vos idées et votre expertise ont enrichi ma réflexion et ont permis d'améliorer la qualité de ce travail.

À toutes les personnes qui vont un jour consulter ce mémoire. J'espère qu'ils réussiront à s'améliorer grâce à sa lecture.

Je dédie ce mémoire

À ma famille, qui m'a soutenu(e) inconditionnellement tout au long de ce parcours académique dont ma mère.

À mes ami(e)s dont ceux de mon enfance Malek, Abdelhak et Hamou. Vous avez été mes piliers pendant ces années d'études. Vos discussions stimulantes et vos moments de détente ont contribué à mon épanouissement et à la réussite de ce mémoire.

À mes enseignant(e)s, qui m'ont transmis leur savoir et leur passion pour la recherche. Un hommage à monsieur **LALILECHE** paix à son âme, avec qui je me suis initié au transport maritime et au commerce extérieur en 2006. Sans oublier monsieur **KHIDHER** avec qui j'ai eu l'honneur de partager mes travaux d'études dont une licence en 2005. Et bien sur **MERADI, BELKHIRI**, tous professeurs à l'université de Béjaïa, anciens camarades.

À mes collègues de promotion, avec qui j'ai partagé des moments forts, des échanges fructueux et des rires contagieux. Votre présence et votre camaraderie ont rendu cette expérience d'études encore plus enrichissante.

À mes collègues de travail qui m'ont largement aidé et soutenu durant ces deux années dont le responsable de la succursale SNTA Bejaïa, **AMOUR A**, et bien d'autres : Mohamed, Madjid, Mami, Sofiane, Youcef...

À toutes les personnes qui ont participé à ma recherche en tant que répondant(e)s ou participants, votre contribution a été précieuse pour l'aboutissement de cette étude.

Enfin, à moi-même. Je me dédie cette réalisation personnelle en reconnaissance de ma volonté à reprendre le chemin de l'université après tant d'années et de ma détermination.

Résumé

Le connaissement est dans la pratique un instrument sine qua non dans les opérations du commerce maritime. En fait, il garanti le paiement pour le vendeur, la livraison des marchandises pour l'acheteur, le paiement du fret et des autres frais pour le transporteur, veille sur les intérêts des banques et est un élément de la valeur en douane. Autant de connexions qui font de lui un document unique et irremplaçable.

Toutefois, aujourd'hui, le commerce international est entré dans une nouvelle ère, celle de la rapidité des échanges, de l'intégration des fonctions de l'entreprise en forme de *supplychain* surtout de l'implication de nouvelles technologies dans les procédures administratives tels que l'*EDI* ou plus récemment la *Blockchain*. Ces changements opérés ont grandement mis le connaissement papier traditionnel, au centre des discussions sur un éventuel substitut électronique, permettant de répondre à la rapidité des transactions et des impératifs de la *supplychain*. Des limites en rapport avec son aptitude à sécuriser les chaînes logistiques et à les rendre plus rapides et efficaces sont alors soulevées pour inciter les opérateurs à accepter ce substitut numérique.

Une tendance bien mise à la lumière avec la crise de la *Covid 19*. Cependant, la communauté maritime a sous estimé la force de la tradition et de la coutume liée à la fonction principale du Bill of Lading qu'est sa négociabilité et aussi les implications juridiques de ce dernier. D'où, la difficulté à adopter une alternative électronique en vertu de la situation actuelle des échanges par lettre de crédit et de la volonté des Etats à moderniser leur arsenal juridique et à le mettre à jour des technologies modernes.

Mots clés : commerce maritime, connaissement, Bill of Lading, connaissement négociable, dématérialisation, block chain.

Abstract

in practice, the bill of lading is an indispensable instrument in maritime trade operations. It guarantees payment for the seller, delivery of the goods for the buyer, payment of freight and other costs for the carrier, watches over the interests of banks and is an element of customs value. These are so many connections that make it a unique and irreplaceable document.

Nowday, however, international trade has entered a new era, due to the speed of exchanges, the integration of business functions in the form of a supply chain and above all the involvement of new technologies in administrative procedures such as EDI or more recently the Blockchain. These changes placed the traditional paper bill of lading at the center of discussions on a possible electronic substitute, making it possible to respond to the speed of transactions and the imperatives of the supply chain. Limits related to its ability to secure supply chains and make them faster and more efficient are then raised to encourage operators to accept this digital substitute.

A trend well brought to light with the Covid 19 crisis. However, the maritime community has underestimated the strength of tradition and custom linked to the main function of the Bill of Lading which is its negotiability and also the implications legal thereof. Hence the difficulty in adopting an electronic alternative given the current situation of exchanges by letter of credit and the desire of States to modernize their legal arsenal and update it with modern technologies.

Keywords: maritime trade, bill of lading, Bill of Lading, negotiable bill of lading, dematerialization, block chain.

ملخص

بوليصة الشحن هي في الممارسة العملية شرط لا غنى عنه في عمليات التجارة البحرية. في الواقع ، يضمن الدفع للبائع ، وتسليم البضائع للمشتري ، ودفع تكاليف الشحن والتكاليف الأخرى للناقلة ، ويراقب مصالح البنوك وهو عنصر من عناصر القيمة الجمركية. الكثير من الوصلات التي تجعلها وثيقة فريدة ولا يمكن الاستغناء عنها.

ومع ذلك ، دخلت التجارة الدولية اليوم حقبة جديدة ، بسبب سرعة التبادلات ، وتكامل وظائف الأعمال في شكل سلسلة التوريد وقبل كل شيء إشراك التقنيات الجديدة في الإجراءات الإدارية مثل التبادل الإلكتروني للبيانات أو في الأونة الأخيرة بلوكشين. هذه التغييرات التي تم إجراؤها وضعت بوليصة الشحن الورقية التقليدية في قلب المناقشات حول بديل إلكتروني محتمل ، مما يجعل من الممكن الاستجابة لسرعة المعاملات وضرورات سلسلة التوريد. ثم يتم رفع الحدود المتعلقة بقدرتها على تأمين سلاسل التوريد وجعلها أسرع وأكثر كفاءة لتشجيع المشغلين على قبول هذا البديل الرقمي.

ظهر اتجاه جيد مع أزمة Covid 19. ومع ذلك ، فقد قلل المجتمع البحري من قوة التقاليد والعادات المرتبطة بالوظيفة الرئيسية لبوليصة الشحن وهي قابليتها للتفاوض وأيضًا الآثار القانونية المترتبة عليها. ومن هنا تأتي صعوبة اعتماد بديل إلكتروني في ظل الوضع الحالي للتبادلات بخطابات الاعتماد ورغبة الدول في تحديث ترسانتها القانونية وتحديثها بالتقنيات الحديثة.

LISTE DES ABREVIATIONS

Abréviation	Signification
AIM	Association Information et Management
AN	l'Amérique du Nord
ASE	Asie du Sud Est
ASEAN	Accord de libre-échange de l'Asie du Sud-Est
BA	Banque d'Algérie
BAF	Bunker Adjustment Factor
BIC	Bureau International du Conteneur
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BL	Bill of lading
BOLERO	Bills of Lading Electronic Registry Organisation
C&F	Coste & Freight
CAF	Currency Adjustment Factor
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CESAP	Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie Pacifique
CFR	Cost and Freight /coût et fret
CIF	Cost Insurance and Freight / Coût, assurance et fret
CKR	Cargo Key Receipt
CMB	Chase Mahattan Bank
CMI	Comité Maritime International
CNAN	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CNUDCI	La Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International
CY	Container Yard / terminal maritime où est reçu/délivré le conteneur
DAF	Delivered At Frontier
DAT	Delivered At Terminal
DCSA	Digital Container Shipping Association
DFR	Data Freight Receipt
DGD	<i>Direction Générale des Douanes</i>
DO	Delivered Order
DPU	Delivered at Place Unloaded
EDI	<i>Electronic Data Interchange /Echange de Données Informatisées</i>
EDIFACT	Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport
ETA	Estimated Time of Arrival
ETD	Exchange Title Docs
ETM	Entrepreneur De Transport Multimodal
ETUA	Electronic Title User Agreement
EVP	L'Equivalent Vingt Pieds
EXW	Ex Works / à la sortie de l'usine
FCA	Free Carrier / Franco-transporteur

FIT	Future International Trade Alliance
FOB	Free On Board / Franco à bord
FOR-FOT	Free On Rail, Free On Truck
GNL	Gaz Naturel Liquéfié
GPS	Global Positioning System
HBL	House Bill of Lading
HSM	Hardware Security Machine
IA	L'intelligence artificielle
IATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
IBM	International Business Machines
INCOTERMS	INternationalCOMmercialS TERMS
LCL	Lessthan Container Load
LOI	Letter Of Indemnity
MBL	Master Bill of Lading
MF	<i>Ministre des Finances</i>
MSC	Mediterranean Shipping Company
NFC	Near Field Communication
NVOCC	Non Vessel Operating Common Carrier
OMD	l'organisation mondiale des douanes
ONU	Organisation des Nations Unis
ORC	OriginReceipt Charge
OTI	l'Organisation de Transport International
P I Club	Protection and Indemnity Club
PDG	Président Directeur General
RDTM	Règles Applicable aux Documents de Transport Multimodal
RFID	Radio Frequency Identification
RUU	Règles et Usances Uniformes
SI	Shipping Instruction
SIGAD	Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes
SO	Shipping Order
SWB	SeaWay Bill
TDC	Tour de Contrôle
TEF	Transfert Electronique de fonds
THC	Terminal Handling Factor
TR	Telex Release
TT Club	Through Transport Club
UCC	Code Commercial Uniform
UE	Union Européenne
USA	Etats-Unis d'Amérique
US-COGSA	United States Carriage Of Goods by SeaAct
VGM	Verified Gross Mass

LISTE DES TABLEAUX

Tableau N°1 : Volume par mode de transport (monde 2015)	7
Tableau N°2 : Evolution de la capacité des porte-conteneurs	15
Tableau N°3 : Initiatives en faveur des documents de commerce maritime dont l'eBL.....	22
Tableau N°4 : Comparaison entre les règles de la Haye et de Hambourg	28
Tableau N°5 : Formes du connaissement suivant ses fonctions	37
Tableau N°6 : Mentions du connaissement.....	39
Tableau N°7 : Distinction entre le HBL et le MBL	42
Tableau N°8 : Acronymes des incoterms 2020	45
Tableau N°9 : Arguments en faveur de l'eBL.....	57
Tableau N°10 : Plateformes validées par la FIATA	70
Tableau N°11 : Capacité du groupe CMA CGM.....	77
Tableau N°12 : Exemple d'information du SO	84
Tableau N°13 : Surestaries conteneurs.....	99
Tableau N°14 : Cas d'utilisation de BL ou SWB.....	100

LISTE DES FIGURES

Figure N°1 : Evolution du volume de fret maritime dans le monde en millions de tonnes	9
Figure N°2 : Les principaux détroits du monde.....	11
Figure N°3 : Les principaux canaux.....	12
Figure N°4 : Les principaux canaux en projets.....	13
Figure N°5 : Les nouveaux impératifs des transports	17
Figure N°6 : Technologies utilisées	18
Figure N°7 : Exemple d'une TDC.....	19
Figure N°8 : Partie haute du BL (références parties et références voyage).....	39
Figure N°9 : Partie haute du BL (références parties et références voyage).....	40
Figure N°10 : Principaux liner terms avec emplacement	48
Figure N°11 : Principaux liner terms avec emplacement	49
Figure N°12 : Le processus BL papier et eBL	54
Figure N°13 : Initiatives de la CCI	64
Figure N°14 : Lignes maritimes de la compagnie CMA CGM.....	78
Figure N°15 : Les lignes maritimes nationales de CMA CGM.....	79
Figure N°16 : Ligne EURONAF (Mise à jour Avril 2022)	80
Figure N°17 : Ligne ADRINAF (Mise à jour Mai 2023)	80
Figure N°18 : Ligne TMX 1.2 (Mai 2023).....	81
Figure N°19 : Organigramme.....	81
Figure N°20 : Entrée de la plateforme	82
Figure N°21 : Diagramme d'instructions d'expédition	85
Figure N°22 : Pesée VGM	85
Figure N°23 : Modification du BL.....	86
Figure N°24 : Impression du BL.....	87
Figure N°25 : Plateforme portuaire	88
Figure N°26 : Traitement HBL en groupage LCL.....	90
Figure N°27 : Traitement de NVOCC BL.....	91
Figure N°28 : Lettre de transport maritime ou Way Bill.....	93
Figure N°29 : Spécimen de Telex Release	95
Figure N°30 : Proposition de LOI pour plateforme CMA CGM	98

GLOSSAIRE

Agent maritime (shipping agent)	Personne mandatée par l'armateur ou l'affrètement afin d'assurer le règlement des frais, de la documentation et de l'approvisionnement du navire lors de son passage dans un port.
Armateur (shipowner)	Propriétaire ou locataire d'un navire qui se livre à l'exploitation et l'armement de celui-ci.
Arrimage (stowage, stevedoring)	On entend par arrimage la fixation des marchandises dans les cales de façon à éviter tout déplacement intempestif consécutif aux mouvements du navire pendant la navigation, déplacement qui pourrait amener une perte de stabilité du navire.
BAF (Bunker Adjustment Factor)	Surcharge liée aux fluctuations du cours de pétrole.
Bill of Lading	Voir connaissance
Blockchain	Technologie informatique décentralisée sans organe de contrôle et sécurisée de stockage et de transmission d'informations.
Bon à délivrer	Document remis par l'agent maritime au destinataire en contre partie du BL et du paiement du fret et des autres frais inhérents au transport et à l'escale.
Bord	C'est-à-dire à bord du navire des marchandises arrimées (saisissage, calage, fardage, accorage).
CAF (Currency Adjustment Factor)	Surcharge liée aux fluctuations du taux de change.
Chargement (loading)	Action de placer des marchandises à bord d'un navire. Le terme chargement peut également désigner l'ensemble des marchandises chargées.
Chargeur	Partie au contrat de transport, ayant l'obligation de remettre les marchandises au transporteur.
Connaissance électronique ebill of lading	C'est document numérique représentant une alternative rapide et sécurisée du connaissance papier.
Connaissance maritime (bill of lading)	Document, délivré par un transporteur maritime, qui atteste qu'il a reçu des marchandises et qu'il s'engage à les livrer à un endroit déterminé et à la personne désignée (le destinataire ou son mandataire). Cette reconnaissance écrite vaut à la fois un reçu de marchandises, un contrat de transport et un engagement de livraison au destinataire. Le connaissance constitue, entre les mains du porteur régulier, le titre de propriété des marchandises transportées.
Connaissance négociable	C'est un titre de transport à ordre transmissible par endos.
Conteneur (container)	Boîte hermétique empilable permettant le transport de marchandises. La taille d'un conteneur est mesurée en équivalent vingt pieds (evp, ou teu en anglais).
Crédit documentaire	Soumis aux Règles et Usances uniformes n°600 publiées par l'icc, le crédit documentaire permet d'assurer la bonne fin et le règlement d'un contrat commercial entre un exportateur et un importateur. Les banques des deux partenaires commerciaux s'engagent pour le compte et en faveur de leur client respectif, ce qui limite le risque de livraison non payée, ou de marchandise payée mais non livrée. Après la signature du contrat commercial entre un acheteur importateur et un vendeur exportateur, c'est à l'acheteur qu'il revient d'initier la demande d'ouverture du crédit documentaire en prenant contact avec sa banque, qui à son tour émet le crédit documentaire auprès de son correspondant en faveur du vendeur qui sera payé contre remise d'un jeu de documents convenus entre les parties commerciales et reconnus conformes.
Cut-off	Date de clôture ou de coupure au terminal portuaire, l'heure par laquelle le transporteur récupère les marchandises ou conteneurs pour la livraison à destination.
CY	Abréviation de Container Yard. Ce terme, désigne terminal maritime où est

	reçu/délivré le conteneur, peut être qualifié, selon les cas, de dépôt, de parc à conteneurs ou d'un terminal portuaire.
Déchargement (unloading, discharging)	Ensemble des opérations matérielles tendant à réaliser le désarrimage de la marchandise et sa mise à terre à l'arrivée à destination. Le déchargement peut s'effectuer à quai ou en rade au moyen de chalands.
Dématérialisation	C'est la production de documents en format numériques grâce à des systèmes informatiques ou encore le remplacement de documents papiers par des documents numériques.
Destinataire	La personne qui prend livraison des marchandises à destination.
Digitalisation	Le fait de transposer le support physique, matériel d'un document, d'une procédure à un support informatique, digital et donc non physique, matériel.
Due diligence	Terme signifiant la diligence raisonnable.
EDI	Outil informatique permettant l'échange de données concernant des transactions, par le biais de réseaux et de formats normalisés.
Endossement du connaissance	Il opère le transfert du droit à la marchandise et des actions que le chargeur avait à l'origine contre le transporteur en vertu du document de transport.
Engagement de fret (booking note)	Accord, signé par les parties, par lequel un chargeur s'engage à remettre une marchandise à un armateur ou à son agent et celui-ci s'engage à l'embarquer. L'engagement de fret donne le détail des marchandises à embarquer (taux de fret, jours de planche, ports de chargement et de déchargement, date d'embarquement) avec les observations éventuelles.
Free in	Le prix de transport proposé couvre la prestation de la compagnie une fois que le conteneur est à bord du navire, saisi et arrimé, au port de départ.
Free out	A l'opposé du "Free in", le terme "Free out" indique que le prix de transport ne couvre la marchandise que jusqu'à bord du navire au port de destination convenu.
Fret (freight)	Le terme « fret » peut revêtir trois sens : a) le prix du transport de la marchandise; b) le prix du loyer du navire; c) les marchandises elles-mêmes.
Gate In	Le conteneur plein, plombé et chargé sur moyen de transport d'approche (routier, ferroviaire, fluvial), est pris en charge par le manutentionnaire portuaire, pour le compte de la compagnie, depuis la porte d'entrée du terminal portuaire de départ.
Gate out	Le conteneur plein, plombé et chargé sur un moyen de transport d'évacuation est pris en charge jusqu'à la porte de sortie du terminal portuaire d'arrivée des marchandises.
House Bl	Connaissance émis par un transitaire.
Hub et feedering	C'est une organisation de lignes de transport maritime depuis des ports de collecte de fret (petits ports) jusqu'au Hubs (ports de transbordement)
Incoterm (incoterm)	Règlementation déterminant le point de transfert de la responsabilité des marchandises, des frais et des coûts dans le cas de transactions internationales.
Intelligence artificielle	C'est un processus d'imitation de l'intelligence humaine qui repose sur la création et l'application d'algorithmes.
Internet des objets	C'est l'interconnexion entre internet et des objets, des lieux et des environnements physiques. Ensemble des objets connectés à internet permettant une communication nos bien et leurs existences numérique.
Lettre de garantie	C'est une garantie émise par une personne physique ou morale pour garantir son client ou une autre personne physique ou morale de respecter ses obligations envers cette personne ou son client.
Lettre of indemnity	Voir lettre de garantie
Linerterms	Des conditions de ligne régulières pour le transport conteneurisé.
Logistique	Elle consiste à piloter des flux physiques de produits à destination du client final.
Master BL	Connaissance de compagnie maritime.

Navigabilité (seaworthiness)	Etat d'un navire qui réunit les conditions de sécurité nécessaires pour prendre la mer.
Navire-roulier (roll-on roll-off ship)	Ce type de navire, également appelé « roro », peut être chargé et déchargé grâce à une rampe d'accès par laquelle la marchandise est acheminée en roulant.
Porte-conteneurs (container ship)	Navire spécialement aménagé pour le transport de conteneurs. Les porte-conteneurs de petite taille ont souvent leurs propres grues permettant le chargement et le déchargement des conteneurs, alors que les plus gros navires utilisent des grues terrestres. Le nombre de conteneurs pouvant être transporté est évalué en evp (teu en anglais).
Quai	C'est l'endroit le long du navire (accostage), aménagé spécialement pour recevoir les marchandises au débarquement (mise sous hangar, stationnement, gardiennage, approche et mise sous palan).
Shipping instructions	Les instructions d'expédition émises par le chargeur dans son booking, représente un support du draft BL (connaissance brouillon).
Shipping order	Document émis par le transporteur suite à un prébooking d'un chargeur, il renseigne les éléments de l'expédition ainsi que le lieu de récupération du conteneur vide.
Shipping	Terme anglais désignant le transport maritime ainsi que toutes les opérations liées au transport maritime.
Sous palan (Under tackle)	Représente la mise à quai des marchandises prêtes à être chargée sur le navire (Elingage, hissage, virage, descente en cale, décrochage).
Supply chain	C'est la chaîne d'approvisionnement permettant à une entreprise de livrer le produit au client avec des impératifs de performances et d'optimisation.
Surestaries	Indemnités que l'affrèteur doit payer au propriétaire du navire, dans un affrètement au voyage, quand le temps de chargement et/ ou déchargement dépasse(nt) le temps de planche prévu dans le contrat de voyage.
Système de localisation GPS (Global Positioning System)	Système de localisation qui permet, à un moment précis, de déterminer une position géographique en se servant de signaux émis par des satellites, placés en orbite autour de la Terre, vers un appareil récepteur situé sur le site à localiser.
Terminal (terminal)	Quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porteconteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vrac on dit plutôt quai minéralier, céréalier, etc.
THC : (Terminal Handling Factor)	Représente les frais de manutention au port de chargement et de déchargement pour les deux cas de transport en conteneur ou en conventionnel. The intervient au départ sous forme de thc loading (chargement) et thc discharging (déchargement).
Traçabilité	C'est la possibilité de suivre un produit durant toutes les étapes de production, de transformation, de transport et de commercialisation.
Tracing	Voir traçabilité
Tracking	L'utilisation de GPS pour le suivi des conteneurs.
Transbordement (transfer, transshipment)	Transfert de marchandises d'un navire à un autre. Le transfert peut être effectué directement ou par l'intermédiaire d'un quai.
Transitaire (freight forwarders)	Consultant en logistique et en trafic international. Le transitaire aide l'exportateur à trouver les méthodes les plus économiques et les plus efficaces
Visibilité	C'est de disposer des informations en temps réel de la chaîne d'approvisionnement.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
CHAPITRE I : LE TRANSPORT MARITIME FACE AUX PERFORMANCES TECHNOLOGIQUES ET LOGISTIQUES	
Introduction	4
Section 01 : Le transport : épine dorsale du commerce mondial.....	5
Section 02 : Les éléments de performance du commerce maritime	9
Section 03 : Le transport maritime face aux enjeux de la dématérialisation.....	17
Conclusion.....	22
CHAPITRE II : LE CONNAISSEMENT : UN CONTRAT DE TRANSPORT CONTROVERSE	
Introduction	23
Section 01 : Le contrat de transport maritime : Un tour d’horizon	24
Section 02 : Le connaissement : Genèse, fonctions et formes	33
Section 03 : Les implications du BL et son importance dans les opérations du commerce international.....	41
Conclusion.....	51
CHAPITRE III : LA DEMATERIALISATION DU CONNAISSEMENT : DEFIS ET ENJEUX	
Introduction	52
Section 01 : La dématérialisation du BL : réalité ou nécessité	53
Section 02 : les dispositifs juridiques mis en place et tentatives de dématérialisation du BL	60
Section 03 : Tendances actuelles	70
Conclusion.....	72
CHAPITRE IV : TRAITEMENT DES OPERATIONS SOUS CONNAISSEMENT : CMA CGM	
Introduction.....	73
Section 01 : présentation de l’agence CMA CGM	74
Section 02 : Traitements des connaissements	82
Section 03 : Les premiers pas de la transition	92
Conclusion.....	102
CONCLUSION GENERALE	103
BIBLIOGRAPHIE	105
ANNEXE.....	109

L'importance du connaissance maritime dans les opérations de Commerce International :

Quelle perspective pour le connaissance électronique ?



Olivier Nivoix, vice-président exécutif du groupe CMA CGM, chargé du transport maritime : « L'objectif 100%eBL est une étape importante pour le secteur du transport maritime, ouvrant la voie à la numérisation de l'ensemble de la chaîne de valeur. Il permettra de réduire les délais et les coûts, d'améliorer la satisfaction des clients et d'atteindre les objectifs de RSE. En tant que société engagée dans une chaîne d'approvisionnement fiable, transparente et durable, CMA CGM jouera un rôle actif dans cette initiative. »

INTRODUCTION GENERALE

Représentant 8 à 10%¹ de la valeur totale du commerce mondial, le papier est incontournable dans les opérations du commerce international, Il est utilisé dans de nombreux documents qui garantissent la bonne gestion des flux financiers, informationnels et logistiques. D'après le rapport de l'ICC² portant sur la digitalisation du commerce international, chaque transaction transfrontalière génère un échange moyen de 36 documents et 240 copies. Cependant, malgré les avancées technologiques en matière de télécommunication, moins de 1%³ de ces documents sont entièrement numérisés. Aujourd'hui, et soucieux constamment de leur compétitivité et de l'amélioration de l'efficacité des chaînes d'approvisionnements, les opérateurs économiques soutenus par les gouvernements des différents pays développés se sont mobilisés pour une économie digitale. Cette prise de conscience a été renforcée par la pandémie de Covid-19. Dans cet ordre d'idée, pour Marc BOURDON, vice président de CMA CGM, « *la numérisation est un pilier très important* »⁴.

Partant de ce constat, le transport maritime en étant l'outil le plus important d'une chaîne logistique à l'international, représente un secteur clé qui pourrait permettre, grâce à la numérisation des documents, impacter en terme de sécurité, de coût et de rapidité les échanges. Le Connaissance ou en terme courant le « **Bill of Lading** » en étant le document répandu du transport maritime, constitue l'objectif principal de la numérisation de par son importance dans les opérations du commerce maritime.

Combinant des aspects techniques et juridiques, le BL est par la tradition un document papier, ces fonctions sont plus probatoires que techniques, de reçu de la marchandise, de titre de transport et de titre de propriété. Ainsi, dans l'élan de la dématérialisation des documents de commerce international, les deux premières fonctions s'accordent facilement à son informatisation mais la troisième reste un handicap pour sa dématérialisation au regard de son sens commercial et facilitateur des ventes

¹ Walid ABOU-ZAHR, sous la direction du Maître Christian Scapel, « Les transports maritimes sans BL papier », université de droit, d'économie et des sciences d'aix-marseille iii, master ii (d.e.s.s.) de droit maritime et des transports, page 12

² Comité national de la Chambre de Commerce Internationale, ICC France, Défis et Opportunités de la digitalisation du commerce international, Livre Blanc 2022 page 09.

³ Idem.

⁴ « Aujourd'hui, nos clients demandent des solutions numériques et elles se déclinent en différentes saveurs. Ses solutions digitales qui leur permettent d'interagir directement avec nous via l'agence digitale que nous constituons. Mais il interagit aussi parfois avec d'autres écosystèmes et types de solutions tierces autour de la blockchain. Comme tradelens et d'autres types de plateformes dans le monde. » Interview de Marc Bourdon vice président, CMA CGM. <https://www.youtube.com/watch?v=P5AqB8Ogtl8> vue le 02 mai 2023 à 21 heures.

documentaires. Mais aujourd'hui et pour reprendre l'idée du professeur Philippe DELEBECQUE, « *la révolution électronique est en marche. Personne ne peut l'arrêter. Il faut simplement l'accompagner pour que le droit ne perde pas sa prévisibilité et réponde plus que jamais aux besoins de sécurité des transactions* »⁵.

Aujourd'hui, l'interopérabilité des opérations du commerce international et de ces acteurs, confère plus de position au connaissance maritime en tant que pièce maitresse de la chaîne logistique ou de la Supply Chain, cette dernière qui s'entend pour Philippe Roger, directeur général d'Orange Consulting par : « *l'approvisionnement, la production, la distribution et la vente, Le tout sur trois horizons de temps : à long terme pour la planification stratégique de la supply chain, à moyen terme pour la planification budgétaire et, à court terme pour l'information temps réel et le suivi des flux* »⁶. C'est dans le court terme qu'intervient le connaissance maritime, et c'est ici que réside déjà l'une de ses limites, car, d'après toujours Philippe Roger⁷ : Ce qui pose problème dans la supply chain ce n'est pas la captation des informations, mais de rendre cohérent l'ensemble des données collectées et d'interconnecter les systèmes et les outils utilisés afin de permettre de la gestion temps réel.

Seul le connaissance maritime pourrait apporter cette fluidité des informations en temps réel, dans la perspective de sa numérisation pour les opérations de commerce international. Autrement, la numérisation de la supply chain par exemple ne s'accomplira jamais. Voilà pour quoi, le choix du thème est important, non seulement pour l'industrie du transport maritime mais plutôt pour l'ensemble de la chaîne logistique.

Problématique :

Comment l'utilisation du connaissance électronique pourrait-elle améliorer les opérations du commerce international en remplacement du connaissance papier ?

Avant d'entamer l'étude, il faudrait bien mettre en œuvre une approche sous forme de points ou questions à analyser, qui seront à leur part appuyées par des hypothèses :

- Quelle place, le connaissance papier joue t'il dans le commerce maritime ?
- Quelles en-sont ses limites ? est-ce une nécessité de le numériser ?
- Comment peut-il être utilisé de manière efficace au regard des aspects juridiques et pratique établis dans les transports maritimes ?
- Quels sont les défis à surmonter pour sa mise en place ?

⁵MATCHINDA Odette, LA DEMATERIALISATION DES DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES Thèse de Droit. Université Panthéon-Sorbonne -Paris I, 2021 page 03.

⁶ David CHARLES, Bureau d'étude, analyste de marché <https://www.linkedin.com/pulse/la-num%C3%A9risation-de-supply-chain-appara%C3%A0Et-comme-avec-le-david-charles/?originalSubdomain=fr> Consulte le 07 Mai 2023 à 22 heures 53

⁷ Idem

- Quels sont les avantages à en tirer de la généralisation du connaissance électronique ?

Hypothèses :

1. L'utilisation du connaissance électronique améliore la rapidité des transactions commerciales.
2. Le connaissance électronique renforce la sécurité des transactions commerciales.
3. Le connaissance électronique affaiblit les coûts liés aux transactions internationales.
4. L'aspect réglementaire lié au connaissance électronique présente des défis et des complexités pour sa mise en œuvre généralisée.

Méthodologie :

Pour y répondre à la problématique et aux hypothèses proposées, il convient de procéder par : d'une part, à une revue de littérature approfondie sur l'ensemble des aspects du connaissance électronique et une collecte de données de sources pertinentes sur les statistiques liées aux transactions commerciales, aux délais de traitement, aux incidents de fraudes, ainsi qu'aux réglementations nationales et internationales en matière de connaissance électronique, d'autre part, une étude sur le terrain au sein de la compagnie CMA CGM, concernant les procédures actuelles par rapport à l'utilisations de procédés informatiques et enfin de rassembler des données qualitatives supplémentaires pour compléter l'étude, ce qui implique des entretiens avec des experts de l'industrie, des enquêtes auprès des parties prenantes, des observations sur le terrain.

Pour ce faire, nous avons préparé un travail en 04 chapitres avec deux appréhensions distinctes, théorique et pratique : Premièrement (Chapitre 01), un tour d'horizon sur la place du transport maritime dans l'industrie des transports et les défis actuels ; deuxièmement (chapitre 02), il convient de cerner tous les aspects technico-juridiques du connaissance traditionnel papier et son importance dans les opérations du commerce international ; troisièmement (chapitre 03), nous allons nous plonger dans l'étude des raisons, des obstacles et de l'assise juridique du connaissance électronique ; et enfin, quatrièmement (chapitre 04), une étude de plus près au sein de l'un des plus grand armateur de transport maritime à savoir CMA CGM en sa qualité de leader national.

CHAPITRE I : LE TRANSPORT MARITIME FACE AUX PERFORMANCES TECHNOLOGIQUES ET LOGISTIQUES

Introduction

Représentant 71% de la surface du globe, les mers et océans jouent un rôle crucial dans le commerce mondial, ainsi, cinquante-trois mille navires marchands se croisent en mer transportant plus de huit milliards de tonnes de marchandises annuellement⁸.

L'évolution historique du transport maritime s'est accomplie par la globalisation, à cet effet, pour le professeur Pascal LAMY⁹, cette dernière est le produit des progrès technologiques¹⁰, depuis la révolution industrielle jusqu'à l'ère du numérique et systèmes d'informations des années 1980, en passant par le conteneur des années 1950, le commerce maritime mondial a été largement impacté.

C'est dans ce sens que nous analyserons les principaux facteurs ayant fait du transport maritime le plus prisé, ainsi que les principales préoccupations des opérateurs (transporteurs, chargeurs et transitaires) de se soucier de plus en plus de la sécurité des envois maritimes, de leur efficacité et de leur traçabilité, ceci pour mieux comprendre et cerner notre problématique sur la dématérialisation¹¹ du connaissance maritime.

⁸ MATCHINDA Odette, LA DEMATERIALISATION DES DOCUMENTS DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES Thèse de Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2021 page01.

⁹ Professeur affilié d'honneur, homme politique français et ancien directeur général de L'OMC.

¹⁰ Idem

¹¹ Pour le petit robert, c'est l'action de rendre immatériel, suppression du support matériel tangible grâce à l'informatique.

Section 01 : Le transport : épine dorsale du commerce mondial

Dans cette section, nous allons situer la place des transports dans le commerce mondial, en développant ces principales caractéristiques.

1.1. Causes de l'évolution du transport

Plusieurs causes peuvent être à l'origine de l'existence des transports et de leur modernisation au fil des ans:

- **Le facteur humain** : L'humain est sans doute déjà le facteur sine qua non pour l'existence du transport, de par son appétence à la découverte des espaces géographiques et aux échanges de marchandises ;
- **Les causes d'ordre spatial¹²** : Après l'humain, relier les espaces géographiques est une autre raison pour le développement des réseaux de transport. Cette nécessité est d'autant plus importante lorsque ces espaces sont séparés par des mers, des océans ou des obstacles tels que des montagnes et des rivières. Il est donc souvent nécessaire de construire des infrastructures de contournements tels que des ports, des ponts, des voies ferrées,...) ;
- **Causes d'ordre économique¹³** : En premier l'existence de besoins en ressources chez les économies, qui suggère une dépendance envers des points d'approvisionnement qui sont souvent distants des marchés de consommation ou lieux de traitement (ex: le pétrole et le minerai). En deux le besoin de s'affranchir des espaces qui devient une condition essentielle au développement économique. et en trois, L'émergence de la division internationale du travail et de la production, la spécialisation des régions économiques tout comme le commerce international ont émergés en s'appuyant sur une dépendance marquée envers les systèmes de transport.
- **Causes liées à la gestion / opération¹⁴** : Sont issues des besoins d'une distribution rapide des marchandises et de l'information sur de vastes territoires. Ces besoins sont liés directement aux stratégies de porte à porte et de juste-à-temps. Ces dernières qui s'avèrent des exemples pertinents de nouvelles alternatives de gestion générant des interdépendances de plus en plus serrées.

¹² NICKELS Laurent KEUP Jo, le transport et le commerce international, université de Marseille page 07

¹³ Idem

¹⁴ Ibid, page 08

L'enchaînement de ces quatre éléments, qui sont : L'humain, les espaces, l'économie et enfin l'accomplissement de l'économie moderne plus performante, sont directement relié à l'évolution des transports et de leurs modernité, respectivement par l'existence de petites embarcations à traction animale, de l'existence des barques maritimes, des premiers trains à vapeur, de la naissance du conteneur, des navires marchands de plus en plus imposants et enfin de la nécessité de coordonner en temps réel tous les aspects du transport de fret grâce au numérique.

1.2. Les modes de transport

Comme nous l'avons vu ci-dessus, l'essor des transports n'a été effectif que grâce à un certain nombre de facteurs. Parallèlement, les échanges commerciaux ont connus une impulsion remarquable¹⁵. Une tendance qui se veut évidemment le reflet d'un système-monde de plus en plus complexe et interdépendant. Le volume de biens et services transigés entre pays a joué un rôle moteur dans la création de richesses à l'échelle mondiale.

D'où l'existence d'une relation entre le transport et le commerce mondial, en fait, l'un influence l'autre ; plus la nécessité d'échanger évolue plus les transports se développèrent et vice-versa.

Trois facteurs peuvent être rattachés à ce phénomène¹⁶:

- ✚ Les **coûts de transport** ont considérablement chuté grâce à une série d'innovations et à une efficacité accrue des modes et des infrastructures de transport.
- ✚ Les **processus d'intégration** comme l'émergence de blocs économiques et l'abolition des tarifs à une échelle mondiale ont su promouvoir le commerce international, (ex. L'Union Européenne, l'Asie du sud Est, l'Amérique du nord etc.).
- ✚ Les **systèmes de production** sont de plus en plus flexibles et imbriqués, ce qui stimule l'échange de biens et services de toutes sortes, (ex. système de production agricole, manufacturière, énergétique, etc.).

Cette évolution continue des échanges ne peut en réalité se réaliser sans la performance exceptionnelle des différents modes de transport, une évolution qui s'explique par la capacité des transports à permettre l'acheminement de toutes les marchandises physiques.

Quatre modes de transport sont utilisés à cet effet :

- ❖ Transport terrestre incluant le transport routier, ferroviaire et fluvial ;
- ❖ Le transport maritime ;

¹⁵ D'après les chiffres de la CNUCED.

¹⁶ NICKELS Laurent KEUP Jo , Op.cit. Page 08 et 09

- ❖ Le transport aérien ;
- ❖ Le transport par installation fixe comme les pipelines pour le pétrole ou le gaz.

Hormis le transport par canalisation ou installation fixes, le transport maritime, symbole de la mondialisation et du développement est largement le plus répandu et le plus important quant aux tonnes-kilomètres transportées, ce que l'on peut illustrer dans le tableau suivant :

Tableau N 01 : Volume par mode de transport (monde 2015)¹⁷

	% du total
Transport maritime	70%
Transport routier	18%
Transport ferroviaire	9%
Transport fluvial	2%
Transport aérien	0.25%

Source : The maritime executive, may 2019

Aujourd'hui et face aux exigences accrues du commerce international, plusieurs techniques de transports sont exploitées pour remédier aux inconvénients de chaque mode de transport, ainsi on peut parler de¹⁸ :

- ❖ **Transport accompagné ou mixte empilé** : Il permet le transport d'un ensemble routier sur un autre mode de transport. On peut parler de **ferroustage** lorsque cet ensemble est transporté sur un train (plus répandu en Europe) ou du **ferroustage** lorsque cet ensemble est acheminé sur un navire¹⁹; Pour le ferroustage par exemple, on peut éviter l'engorgement routier tout en profitant du porte à porte que peut offrir le routier ;
- ❖ **Transport multimodal, combiné ou intermodal** : C'est l'utilisation de plusieurs modes de transports entre un lieu d'origine vers un lieu de destination (multimodal ex. routier/maritime/ferroviaire et/ou routier) ou combiné en utilisant deux modes de transport. La multimodalité nous permet donc un transport plus simplifié lorsque des transbordements²⁰ sont nécessaires, mais aussi de permettre aux auxiliaires de transport (commissionnaires et transitaires) d'assumer le porte à porte sous un seul contrat de transport.

¹⁷ Jean-Marc SOULIER, la révolution SUPPLY CHAIN, Dunod 2022, page 247.

¹⁸ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Type-transport-marchandises.htm> consulté le 28 Avril 2023 à 16 heures 36

¹⁹ Pour les courtes distances nécessitant pas d'infrastructures portuaires géantes ou en fluvial.

²⁰ Déchargement de marchandises d'un moyen de transport vers un autre sans rupture de charge.

1.3. Infrastructures et equipments

Pour chaque voyage, il y'a un point de départ et un point de destination, le transport effectue le trajet entre les deux. Par ailleurs, le voyage n'est souvent pas la partie la plus importante ; les plateformes de prise en charge des marchandises et de réceptions ont aussi rejoint l'équation transport/commerce international, on peut ainsi soulever les progrès significatifs enregistrés dans les différentes plateformes logistiques permettant des chargements et des déchargements rapides et minutieux²¹ :

- **Les ports maritimes** : Situés dans chaque bout du transport maritime en amont et en aval, les ports permettent le chargement et le déchargement des marchandises et même le transbordement des marchandises venant sur un navire de grande capacité vers un navire de petite capacité (ex. Chine/Malte/Bejaia). Ils font intervenir plusieurs acteurs dont les commissionnaires (de transport ou en douane), des consignataires²², des douanes, des transitaires, des inspections d'arrivées en matière de contrôle de marchandises, des manutentionnaires, etc. les ports maritimes disposent de moyens de manutention lourds et sophistiqués et de plus en plus digitalisés.
- **Les ports secs** : Sont une extension des ports maritimes permettant toujours une optimisation des flux de marchandises en dispensant les ports classiques d'un certain nombre d'opérations tels que le stockage.
- **Les aéroports** : sont des installations d'accueil pour les aéronefs et avions cargos, malgré le faible taux de transports aérien, ces installations sont largement utilisées par des transporteurs de courriers comme DHL ou FEDEX ayant même leurs propres installations et tout récemment utilisé par Amazon répondant aux impératifs temps et rapidité des livraisons.
- **Les plateformes logistiques** : Très répandues en transport routier permettant des transbordements routiers en vue des livraisons finales.
- **Les plateformes multimodales** : Font le lien entre les modes de transport utilisé en vue d'un transport multimodal ou encore de groupage et dégroupage des marchandises en vue de leur transport.

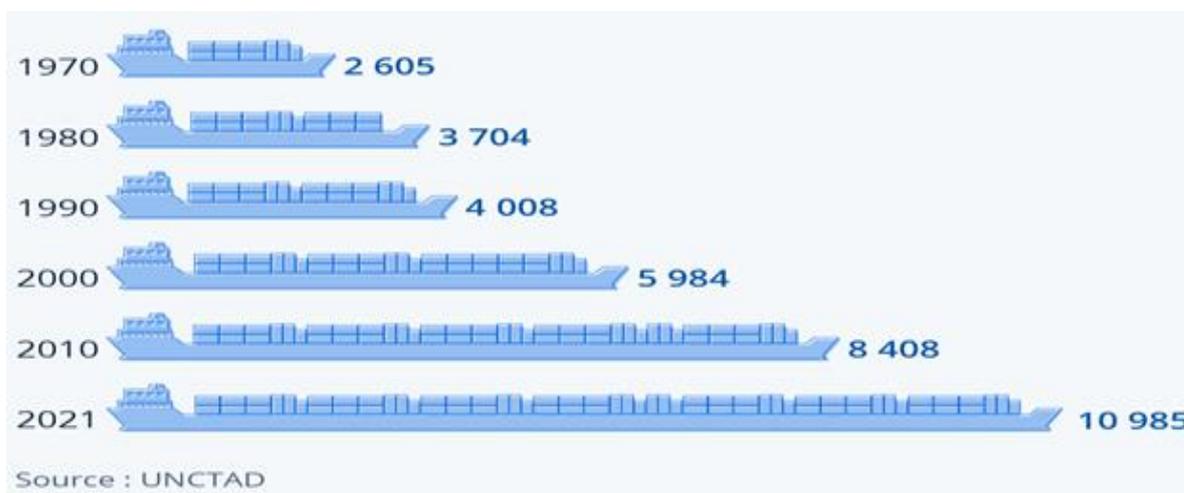
²¹ Jean Marc SOULIER, Op.cit. 249

²² Mandataire de l'armateur ayant pour rôle de préparer et d'exécuter l'escale de navire

Section 02 : Les éléments de performance du commerce maritime

L'épanouissement actuel du commerce maritime tel que représenté dans la figure ci-après n'aurait jamais atteint un tel niveau de performance et de généralisation sans l'intervention de l'intelligence humaine en matière de logistique ; c'est dans ce sens que la révolution industrielle a tant apporté en matière de modernité des transports, mais aussi l'ensemble des réalisations sans précédent en matière de facilitation des flux maritime, tels que les canaux maritime ou la conteneurisation.

Figure N° 01 : Evolution du volume de fret maritime dans le monde en millions de tonnes²³.



2.1. Les canaux maritimes et les détroits

D'une importance économique et stratégique capitale pour l'économie mondiale et la géopolitique des Etats, ces détroits naturels et canaux font communiquer deux espaces maritimes. Ils constituent des traits d'union entre ces espaces maritimes et les terres qui les bordent en ces endroits précis. En dépit de leurs étroitures, ces passages obligés permettent un assouplissement des lignes maritimes et accroissement des flux de marchandises de tout genre (Pétrole, gaz et conteneur). On peut dire qu'ils sont l'instrument premier de la maritimisation de l'économie mondiale.

Ainsi, hors les grands canaux artificiels interocéaniques comme Suez, panama ou kiel, il existe dans le monde une vingtaine de détroits. Certains d'entre eux sont extrêmement importants en étant le seul et unique passage obligé des navires à l'image de Bab El Mandeb, Ormuz, Dardanelles ou Bosphore.

²³ <https://fr.statista.com/infographie/24533/commerce-maritime-mondial-evolution-volume-de-fret-maritime-de-marchandises/> consulté le 27 mars 2023 à 15 heures 07

2.1.1. Les détroits maritimes

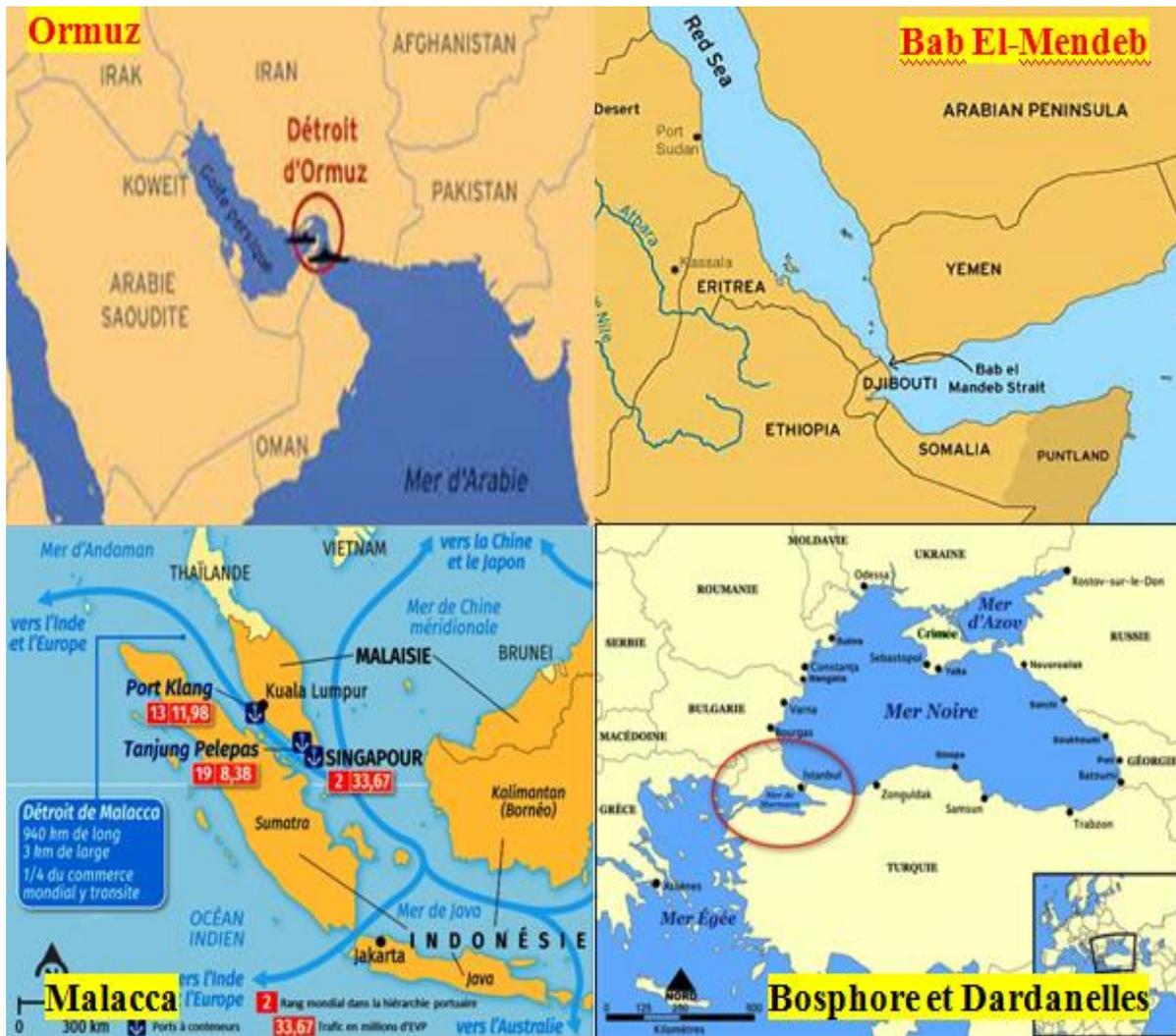
Chaque détroit représente un vrai carrefour pour les économies qui l'entourent mais aussi de toute la région. Dans la carte ci-dessous, quatre détroits stratégiques et importants pour le commerce des hydrocarbures mais aussi celui du conteneur²⁴.

- Le détroit d'Ormuz : Est l'épine dorsale des flux de pétrole de toute la région du moyen orient reliant le golfe persique et le golfe d'Oman, c'est 16.8 millions de barils de pétrole par jour en 2018 faisant de lui la cinquième voie navigable au monde, représentant 10% du commerce énergétique de la planète.
- Le détroit de Bab El-Mandeb : Aussi important que le précédent reliant la mer rouge, le golfe d'Aden et le golfe d'Oman, avec ces 12% du commerce mondial qui transite et 4,8 millions de barils de pétrole par jour en 2018, il suscite un intérêt géopolitique au regard de la présence militaires importante des Etats-Unis, ce détroit est aussi un passage des lignes conteneurisées de type tour du monde.
- Le détroit Malacca et de Singapour : Est un moteur des économies du Japon, de la Chine, et de l'ASEAN (Accord de libre-échange de l'Asie du sud-est), en tout c'est 15,7 millions de barils de pétrole journalier en 2018 et près de 30% du commerce mondial qui y transite. C'est une véritable plateforme maritime regroupant les plus grands ports de conteneur (ports chinois) au monde dont le port de Singapour (second mondial).
- Les détroits de Bosphore et de Dardanelles : Reliant en tout la mer noire et la méditerranée à travers la mer de Marmara et la mer Egée. Pas moins importants, car c'est le passage obligatoire du pétrole et du gaz Russe et des céréales ukrainiennes, certes d'ordre régional mais qui débordent sur des économies importantes dont la Turquie et l'Ukraine (sujette à de vives tensions avec la Russie sur le port d'Odessa).
- Le détroit de Gibraltar : reliant la méditerranée à l'atlantique, environ 100 000 navires (cargos, vraquiers, pétroliers, porte-conteneurs) passent chaque année par le détroit²⁵. Aussi stratégique que le canal de suez, le seul moyen de le contourner est par le cap de bonne espérance en Afrique du sud. Il abrite à son entrée l'un des ports les plus rentables d'Europe (Algesiras) en Espagne (voyageurs, transbordement).

²⁴<https://fr.statista.com/infographie/amp/18367/trafic-petrolier-maritime-transitant-par-les-detroits-strategiques/> Consulté lundi 27 mars 2023, 15:56

²⁵ <https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/le-detroit-de-gibraltar-une-porte-un-verrou-et-une-interface-strategique-entre-atlantique> consulté le 04 avril 2023 à 11 : 20

Figure N° 02 : les principaux détroits du monde²⁶.



Source : <https://fr.statista.com/>

2.1.2. Les canaux maritimes

- Le canal de Suez : Ouvert en 1869, à grande échelle, il relie l'Océan atlantique au pacifique et indien, mais sur le plan régional, il relie la mer rouge à la méditerranée, avec ses 200 mètre de long et 193 mètre de large, il y transite 12% du commerce mondial.
- Le canal de panama : Ouvert en 1914, il est le trait d'union entre deux océans majeurs, le pacifique et l'Atlantique via la mer des caraïbes, aujourd'hui, le canal peut accueillir les plus grands porte conteneurs de nouvelle génération certifiés post-panamax ou over-panamax de 16 mètre de tirant d'eau et 60 mètre de large, et ce, après son élargissement en 2016, en effet, avant cette date que des navires certifiés panamax pouvaient passer, quant aux pétroliers et vraquiers certifiés suezmax ou malaccamax, ils n'y accédaient pas.

²⁶ Rassemblé partir de photo Google <https://fr.statista.com/> consulté le 02 avril 2023 à 02 : 04

La figure ci-dessous, nous montre l'aspect stratégique des deux canaux en termes de coût et de temps pour les compagnies maritimes, grâce à des parcours qui peuvent être divisé par deux.

Figure N° 03 : les principaux canaux²⁷.



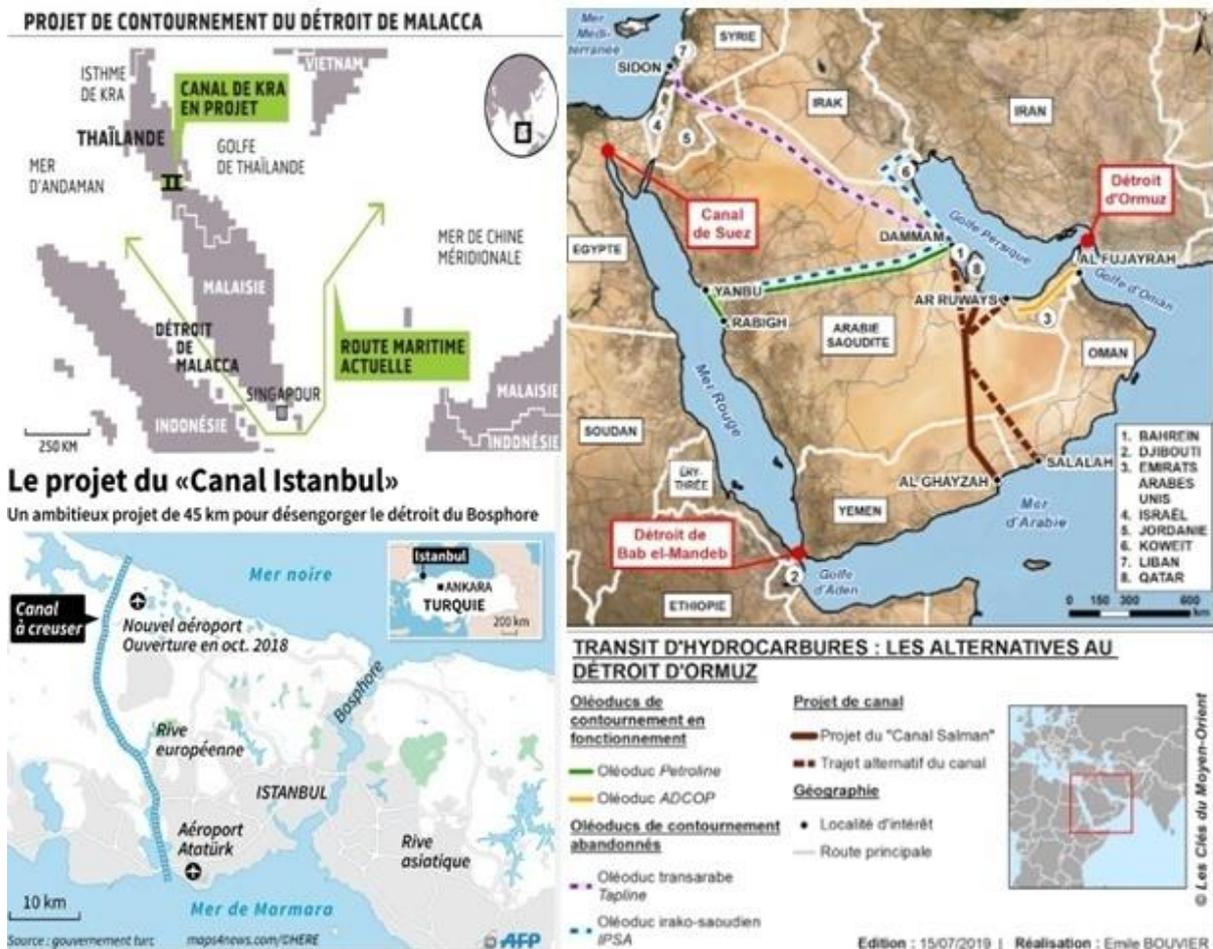
Source : <https://fr.statista.com/>

En raison de l'ampleur stratégique des canaux dans le transport maritime et l'accroissement continu des échanges maritimes, d'autres projets de canaux sont en étude ou en réalisation (voir figure N° 04):

- ✓ Le canal de Kra : contourner le détroit de Malacca surchargé en reliant directement l'océan pacifique à l'indien via la Thaïlande.
- ✓ Le canal d'Istanbul : Toujours pour gagner plus de temps et désengorger le détroit de Bosphore, ce canal permettra une fluidité plus grande en reliant parallèlement avec le Bosphore la mer noire et la mer de Marmara qui va vers la méditerranée.
- ✓ Le canal Salman : Avec les vives tensions entre l'Iran et les Etats-Unis sur le canal d'Ormuz et le golfe persique, principale route énergétique du moyen orient, une idée folle est venue à l'esprit des saoudiens de contourner ce détroit via Oman ou le Yémen.

²⁷ Loc.cit. <https://fr.statista.com/> consulté le 02 avril 2023 à 02 : 04

Figure N° 04 : les principaux canaux en projets²⁸.



Source : <https://fr.statista.com/>

2.2. La conteneurisation : une révolution maritime

Après avoir vu à quel point les détroits et les canaux ont permis au transport maritime de prendre le dessus sur les transports continentaux (routier, ferroviaire), comme entre l'Asie et l'Europe, nous allons aborder ce qui a été auparavant, une simple boîte métallique utilisée par les militaires américains, pendant la seconde guerre mondiale, qu'est aujourd'hui devenue, non seulement le symbole du transport maritime mais plutôt de la mondialisation.

2.2.1. Genèse

Comme pour la logistique issue du domaine militaire, le conteneur aussi est issu de la seconde guerre mondiale, en effet, l'idée de Malcolm McLean, alors était un industriel et transporteur routier, fut révolutionnaire peu de temps après qu'il ait aménagé des boîtes standardisées de 35 pieds pour se conformer aux gabarits des remorques, pour le transport routier. Son génie ne s'arrêta pas là, puisqu'il continua à innover en transformant en 1956

²⁸ Loc.cit. <https://fr.statista.com/> consulté le 02 avril 2023 à 02 : 04

« *le Ideal X* », un ancien navire pétrolier qu'il utilisa pour déplacer 58 boîtes entre le port de Newark et Houston, ce fut le premier voyage d'un navire portant des conteneurs²⁹.

Par ailleurs, et peu de temps après, dans un article du 21 janvier 1965, le *Financial Times* indique que la Matson Line a pu décharger en 850 hommes-heures un navire de 6 500 tonnes spécialement aménagé au lieu des 11 000 hommes-heures nécessaires pour un navire de type classique et de même tonnage. Les heures de dockers ont été réduites de 90%, la durée de séjour dans le port de 80%³⁰.

En outre, au-delà de sa capacité à être empilé (gerbé) sur sept hauteurs, ce qui permet un stockage vertical dans des cales de navires ou en pontée ; il peut être manipulé aisément grâce à des grues qui deviendront des portiques spécialisés, à l'aide de quatre pièces de coin (*twist locks*) destinées à saisir le conteneur via un palonnier (*spreader*).

2.2.2. Définition

On retiendra deux définitions différentes pour mieux cerner l'utilité du conteneur en termes de sa technicité par le BIC (Bureau International du Conteneur), et en termes d'utilisation par la convention douanière sur le conteneur de 1972.

Le Bureau International des Container ou BIC³¹ le définit comme « un récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.³²»

Par ailleurs, la convention douanière sur le conteneur le définit en son article premier par « un engin de transport (qu'il s'agisse de cadre, d'une citerne ou d'un autre engin analogue) constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises.

Il a un caractère permanent et est de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété. Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge³³, par un ou plusieurs modes de transport, il est étudié de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un transport à un autre, Il est

²⁹ Antoine Fremont. Le transport maritime depuis 1945 : facteur clé de la mondialisation. Entreprises et Histoire, ESKA 2019, page 18

³⁰ Idem

³¹ Le BIC a été fondé en 1933 par la Chambre de Commerce Internationale pour sensibiliser les milieux d'affaires au développement des transports internationaux.

³² Vola Marielle RAJAONARISON Dirigé par M. Christian SCAPEL La conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux Université Paul Cézanne Aix-Marseille III Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports page 08

³³ Pour Larousse : Interruption dans le cycle de transport, soit par changement de véhicule ou de mode de transport, soit par modification du lot ou unité de charge.

aussi conçu de façon à être facile à remplir et à vider et doit être d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube ³⁴»

2.2.3. La course vers le gigantisme des porte-conteneurs

10 ans après son premier voyage, le conteneur franchit l'atlantique en direction de l'Europe, c'était en 1966 qu'alors, le *Fairland* relia New York à Rotterdam. Généralisant ainsi le concept de Maclean qui connaît un grand succès en tirant sa force de sa simplicité. Dès les années 1960, le conteneur devient une boîte normalisée dont les standards sont définitivement fixés en 1974 par l'*International Standards Organization*³⁵.

Cet essor a eu pour effet direct le changement de cap dans la construction de navires marchands, une course est alors amorcée pour l'utilisation de plus grand porte-conteneurs ou en terme anglais « *Cellular Vessel* », comme le montre le tableau suivant.

Tableau N° 02 : Evolution de la capacité des porte-conteneurs³⁶

	1968	1985	1988	2006	2013	2019
		<u>Panamax</u>			<u>Post-Panamax</u>	
Capacité (EVP)	900	4 458	4 340	15 000	18 000	22 000
Longueur (m)	480	290	275	397	400	400
Largeur (m)	24	32.2	39.1	56	59	61.4
Tirant d'eau (m)	9.1	10.7	12.5	16	16	16

Sources : Données armateurs divers

En franchissant la barre des 14000 conteneurs en 2006 par le EMMA Maersk, la course a été lancée, suivi directement par la compagnie CMA CGM avec 16000 conteneurs en 2012 sur son Marco polo, aujourd'hui, c'est MSC et Evergreen avec *irina* et *Atop* dépassant les 24000 conteneurs³⁷.

2.2.4. Hub et feeding : organisation des lignes maritimes

L'essor de la conteneurisation et du gigantisme proposé par les compagnies maritimes a profondément affecté l'organisation des transports et des ports. Les compagnies utilisent en conséquence deux types de lignes maritimes afin de desservir l'ensemble des territoires selon la capacité commerciale de chaque territoire, et aussi de relier tous les ports du monde selon la capacité d'accueil en conteneur de chacun :

³⁴ Convention douanière sur le conteneur, sous l'égide du conseil de coopération douanière article premier.

³⁵ Ayaka Millet sous la direction de Maître Christian Scapel, Le port de Hong Kong, Université Paul Cézanne Aix-Marseille III Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports page 58

³⁶ Antoine Fremont Op.cit. Page 20.

³⁷ Informations issues des armateurs

- **Les Hubs :** Sont des ports importants où les grands navires porte-conteneurs (ou autres types de navires) font escale pour échanger des conteneurs et des cargaisons (transbordement). Les hubs sont généralement situés dans des zones géographiques stratégiques, où les cargaisons peuvent être acheminées facilement vers d'autres destinations. Ils sont souvent équipés de grandes installations de manutention des conteneurs et de vastes zones d'entreposage pour stocker les cargaisons. Pour être qualifié de hub, le port doit offrir un certain nombre de liaisons auxiliaires *feeder*.

Les hubs se sont surtout développés sur l'axe desservant l'Asie avec notamment Colombo, Singapour et surtout Hong Kong, « interface incontournable de la concentration du trafic chinois à l'international ». Sans oublier les hubs européens tels que Rotterdam ou encore Algésiras ou américains, Kingston en Jamaïque qui est le plus ancien des hubs américains. Grâce à ce système de hub, il existe des lignes transocéaniques desservies par les plus grandes compagnies (CMA CGM, MSC, MAERSK, EVERGREEN)³⁸.

- **Le feeder :** Est un navire plus petit qui transporte les conteneurs et les cargaisons des ports régionaux aux hubs. Les feeders sont utilisés pour collecter les cargaisons des ports plus petits qui ne sont pas directement reliés aux grands navires porte-conteneurs. Les feeders transportent ensuite ces cargaisons vers les hubs pour les transborder sur des navires plus grands qui les achemineront vers des destinations internationales.

Par ailleurs, deux types de services de *feeder* peuvent être distingués. D'une part, le modèle européen repose sur des feeders (navire nourricier ou navire collecteur) dits dédiés. Ils appartiennent aux grands opérateurs parmi lesquels figurent Maersk, MSC et CMA-CGM. D'autre part, le modèle asiatique propose des feeders indépendants. Ceux-ci assurent un service ouvert à tous conduisant parfois à des collectes dans plusieurs terminaux d'un même port. La flotte *feeder* représente 13% de la flotte mondiale et repose sur des navires ayant une capacité de 100 EVP pour les plus petits, 800 EVP pour les moyens et 2500 EVP pour les plus gros, appelés *feedermax*³⁹.

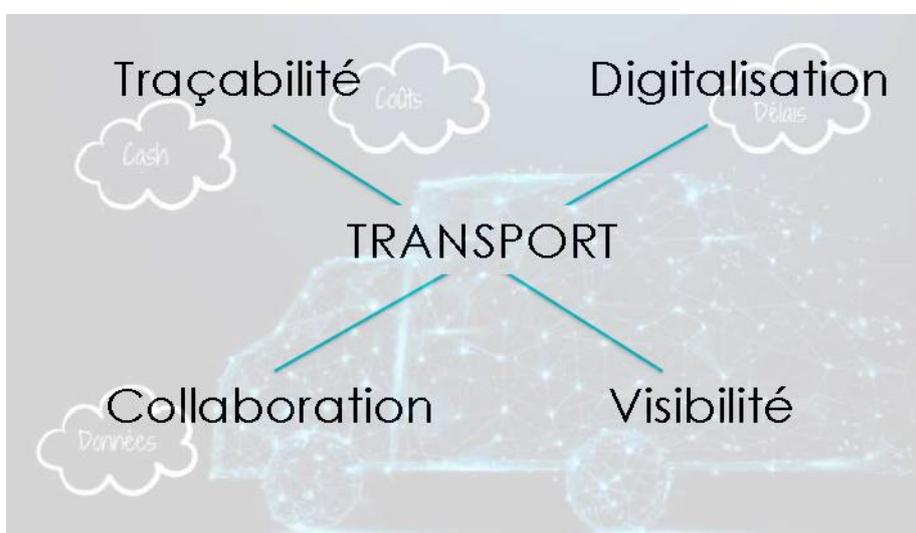
³⁸ Ayaka Millet, Op.cit. page58

³⁹ Idem

Section 03 : Le transport maritime face aux enjeux de la dématérialisation

Alors que les échanges commerciaux n'ont jamais été aussi abondant, une nouvelle ère s'est déclenchée dans les transports maritimes et de la supply chain en général pour permettre une meilleure gestion de ces flux de marchandises énormes. Ce vent de changement amorcé dans le but d'accroître la valeur ajoutée de l'activité transport et logistique, s'articule autour de quatre principes : Traçabilité, digitalisation, visibilité et collaboration.

Figure N° 05 : Les nouveaux impératifs des transports⁴⁰



Source : <https://www.francesupplychain.org/>

3.1. Traçabilité des flux et tour de contrôle

Pour respecter les impératifs en constante évolution du commerce international, les opérateurs de transport international se sont largement adaptés aux réalités actuelles, en effet, comme les transports sont utilisés en amont et en aval d'une chaîne de production, les transporteurs proposent un suivi permanent des produits sur tout le long de la chaîne logistique.

En utilisant les technologies numériques, ces derniers permettent des solutions de Tracking et tracing, concepts dérivés du terme traçabilité connu de tous. Ces systèmes sont devenus aujourd'hui indispensables au regard de la crise d'indisponibilité des conteneurs enregistrée durant la crise de la COVID 19, des retards constatés dans les expéditions et enfin du souci de l'amélioration des chaînes logistique et de leurs optimisations.

⁴⁰ <https://www.francesupplychain.org/wp-content/uploads/2020/11/aslog-presentation-digitalisation-transport-16-9e-2019.pdf> consulté le 11 avril 2023 à 14 heures 06

3.1.1. Le Tracking

Ce système permet de donner la position géographique exacte d'une entité (palette, conteneur, article). Ainsi, on peut savoir avec exactitude la position d'un colis n'importe où sur la chaîne logistique pendant le processus de sa livraison.

Deux type de tracking sont à identifier : Tracking en extérieur au cours de son trajet dans un port un moyen de transport et en intérieur dans un magasin, usine ou entrepôt⁴¹.

3.1.2. Le tracing

Contrairement au tracking, le tracing peut nous donner des informations précises sur les caractéristiques et la nature des produits en lisant les étiquettes produits, ce dernier est plutôt utilisé pour la gestion des Supply Chain que des transports, ce système propose ainsi plusieurs avantages dont la connaissance de la date de fabrication, la composition du produit et surtout de faciliter le retour du produit en cas de problème⁴².

3.1.3. Technologies utilisées

- ✓ **Le Global Positionning System** : pour les transports à grande échelle, notamment dans le secteur maritime, les conteneurs peuvent être suivis via l'utilisation du GPS. Les satellites permettent ainsi de connaître par triangulation la position exacte du conteneur à tout moment. Ce système est utilisé dans le cas du tracking.
- ✓ **La radio Frequency Identification** : La RFID permet d'assurer la traçabilité des conteneurs sur un site de production ou sur l'ensemble des sites d'une entreprise, voire d'un groupe industriel. Cette technique est utilisée dans le cas du tracing.

D'autres solutions sont proposées à l'image des codes à barres ou des étiquettes NFC.

Figure N° 06 : Technologies utilisées



Source : Images Google sur : www.cool-mania.fr // www.myrfidsolution.com

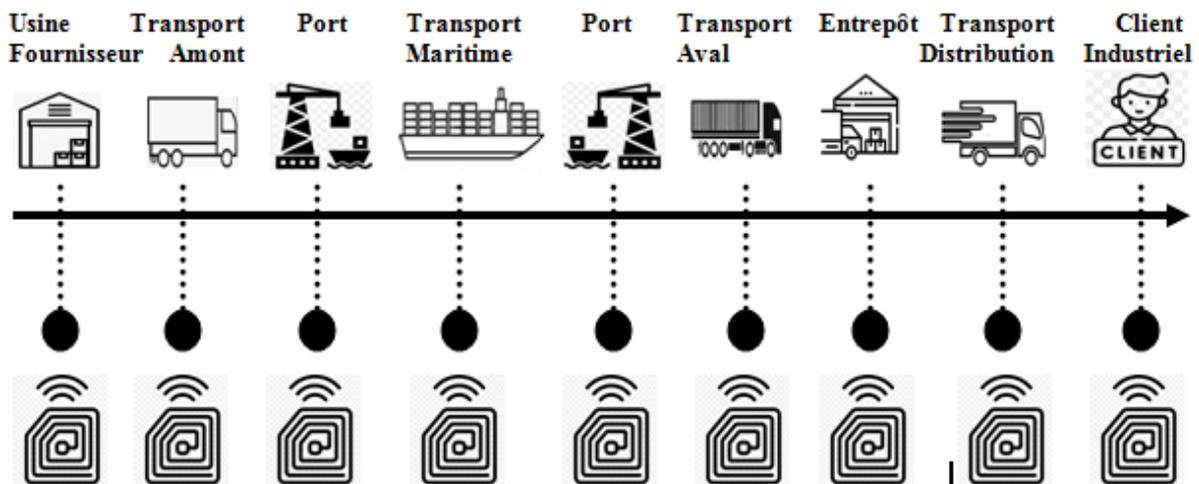
⁴¹ Jean-Marc SOULIER, Op.cit. page 259

⁴² Idem

3.1.4. Tour de contrôle (Control Tower)

Grace aux dispositifs de tracking et de tracing, les entreprises investissent dans ce que l'on appelle des plateformes TDC (tour de contrôle), ceci dans l'intérêt de coordonner l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et de consolider les informations en provenance des sites industriels et logistiques et de l'ensembles des partenaires dont les transporteurs, transitaires, etc (voir exemple de TDC en figure N06 dessous).

Figure N° 07 : Exemple d'une TDC



Collecte de données de traçabilité en temps réel sur toute la chaîne d'approvisionnement

Analyses prédictives
Alertes
Tableau de bord



Source : Modifier à partir de : Jean-Marc SOULIER, la révolution SUPPLY CHAIN, Dunod 2022, page 262

3.2. La dématérialisation des procédures⁴³

La dématérialisation des documents de commerce maritime est devenue de plus en plus courante ces dernières années, grâce aux avantages qu'elle offre en termes d'efficacité, de transparence et de sécurité.

Les documents tels que les connaissements, les factures commerciales, les certificats d'origine, les certificats sanitaires et les polices d'assurance, sont d'une importance majeure pour les opérations du commerce international.

Avec cette technologie, les compagnies prévoient de réduire les coûts liés à l'impression et à l'envoi de documents physiques, ainsi que les délais associés au traitement manuel des documents papier. Les documents peuvent être facilement partagés entre les

⁴³ Concept totalement différent de celui de la digitalisation, ce dernier permet juste d'avoir des documents digitaux ou numériques (comme scanner des documents), par contre la dématérialisation consiste à remplacer l'existence d'un document papier par un procédé électronique. L'un facilite le partage l'autre facilite en plus du partage l'accès et la fiabilité.

parties concernées grâce à des plateformes numériques sécurisées, ce qui permet d'accélérer les processus de transport et de réduire les risques d'erreurs ou de pertes de documents.

Par ailleurs, la dématérialisation des procédures administratives, peut apporter plus de sécurité en utilisant des signatures électroniques et des technologies de cryptage pour protéger les documents contre la falsification et les fraudes.

Pour BENOIT SERIZAY expert en dématérialisation et directeur de Wavestone⁴⁴: *« Les apports du numérique sont très nombreux et très variés sur les différents processus administratifs d'une organisation. Ils permettent aujourd'hui des gains très significatifs aussi bien dans l'optimisation de la ressource humaine dédiée à ces activités que sur la qualité des données et la transparence rendue possible. L'ajout de l'Intelligence Artificielle sur ces processus dématérialisés rendra même à terme inutile une grande partie des actions manuelles⁴⁵ ».*

3.2.1. De l'EDI à la Blockchain : Quel avenir ?

Depuis son invention par la société américaine de transport (American Airlines) en 1960, l'EDI (**Electronic Data Interchange ou Echange de Données Informatisées**) a révolutionné l'ensemble des secteurs dont celui du commerce international. En 1968, des banques californiennes s'associent pour étudier la possibilité d'échanger, électroniquement, des informations financières. Cette réflexion est à l'origine du **TEF (Transfert Electronique de fonds)** actuel.

Dès la fin des années 60, les **échanges de données informatisés** commencent à se développer aux Etats-Unis. Les secteurs des transports et des transferts de capitaux voient ces échanges connaître un essor important au niveau international. L'ONU, en 1987 a décidé de définir un cadre institutionnel et de normaliser ces échanges en publiant les premières normes EDI pour le secteur du transport, EDIFACT⁴⁶.

L'EDI consiste à échanger des données par voie électronique, c'est-à-dire d'ordinateur à ordinateur. Cet échange doit se faire de manière structurée en suivant un standard reconnu et convenu entre les parties. Il remplace les processus « classiques » comme l'échange papier et permet leur automatisation. L'EDI peut s'appliquer aux

⁴⁴ Cabinet de conseil en dématérialisation des activités logistiques

⁴⁵ Théo SINBALDI consultant *Les smart ports* www.wavestone.com, consulté le 02 avril 2023 à 13 heures 12

⁴⁶ **Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport** (en anglais, Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport), qui est une norme des Nations unies décrivant des modalités techniques pour l'échange de données informatisé (EDI) dans différents secteurs industriels développée par **UN/CEFACT**: organisme des Nations unies (ONU) dont l'appellation en français est Facilitation des Procédures Commerciales et le Commerce Électronique, ce qui correspond en anglais à United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business.

échanges internes à l'entreprise (par exemple entre filiales) mais prend tout son sens lorsqu'il est utilisé entre des partenaires indépendants. IL permet entre autres des échanges d'informations de base (Informations partenaires, articles, tarifaires) ou encore de documents (Commande, avis d'expédition, facture, ...Ordre de transport, etc.). En outre, il offre divers avantages dont la rapidité, la fiabilité et la traçabilité des échanges et des documents⁴⁷.

Néanmoins, l'EDI ne peut être généralisé à tous les secteurs où interviennent des transactions commerciales, financières ou en fédérant un ensemble d'activités indépendantes dans un cadre sécurisé et fiable. C'est pourquoi la recherche n'a jamais cessé dans le but d'élaborer un système capable de fédérer un ensemble d'activités et de partenaires dans une même plateforme, dans un climat de confiance mutuel⁴⁸. C'est dans cet ordre d'idée qu'est né la BLOCKCHAIN.

3.2.2. La blockchain

C'est une technologie de stockage et de transmission d'informations, transparente, sécurisée et fonctionnant sans organe central de contrôle. Elle permet à des utilisateurs de s'accorder sur l'état d'une base de données, sans avoir besoin de confiance entre eux. La blockchain est une technologie révolutionnaire qui a le potentiel d'adapter de nombreux secteurs et métiers. Les informations stockées sur la blockchain sont cryptées et sécurisées. Elles sont immuables et ne peuvent pas être modifiées ou falsifiées.

En résumé, la blockchain est une technologie innovante qui permet aux utilisateurs de s'accorder sur l'état d'une base de données sans avoir besoin d'un tiers de confiance. Elle est sécurisée, transparente et accessible à tous les utilisateurs autorisés⁴⁹.

Dans le secteur des transports et de la supply chain, plusieurs entreprises s'identifient à cette nouvelle technologie, c'est ainsi que certains armateurs dont Maersk et CMA CGM en collaboration avec IBM ont utilisé en 2017 la plateforme **TRADELENS** ou encore MSC avec une autre plateforme dénommée WAVE⁵⁰ pour les connaissances électroniques⁵¹.

⁴⁷ STÉPHANE CREN, ANNE-CLAIRE KRID, CHRISTOPHE VIRY The Global Language of Business, LIVRE BLANC GS1 GENERIX GROUP EDI, plateformes, API, Blockchain : quelle cohabitation? <https://www.gs1.fr/media/968/download?inline> consulté le 14 avril 2023 à 15 heures 10

⁴⁸ Idem

⁴⁹ <https://blockchainfrance.net/decouvrir-la-blockchain/c-est-quoi-la-blockchain/> Consulté le 11 avril 2023 à 14 heures 31

⁵⁰ Tradelens et Wave sont de nouvelles startups du monde des transports de bout en bout

⁵¹ www.tradelens.com Consulté le 11 avril 2023 à 14 heures 40

3.2.3. Initiatives en faveur de la dématérialisation des procédures

L'objectif ultime est d'associer et de diffuser d'une manière immédiate et simultanée des informations sécurisées et véridiques à tous les tiers habilités (les transitaires, logisticiens, transporteurs, assureurs, banques, douanes, exportateurs, importateurs). Un certain nombre d'initiatives ont afflué de part et d'autre, d'organismes intergouvernementaux ou d'opérateurs économiques. Nous avons listé les initiatives ayant trait directement avec les documents maritimes dont celles que nous allons traiter en chapitre 03, pour le reste des initiatives en faveur de la digitalisation du commerce en général un tableau en annexe est plus enrichissant.

Tableau N°03 : Initiatives en faveur des documents de commerce maritime dont l'eBL

	Fondateur	Date	partenaires	Domaine
Startups				
Boléro Plateforme multi-banque	Paul Mallon	1998	360tf, Amazon Web Services, ICC, ITFA, Tradelens etc.	Commerce international général, e-connaissance maritime, Supply Chain,
Wave Plateforme blockchain	Serie A : Zim & Maersk line	2015	ZIM Integrated Shipping Services	Version électronique de documents de commerce, notamment le connaissance maritime.
CargoX Plateforme blockchain	Initial Coin Offering	2017	China Systems, Freithalia, Manuchar, Fracht, GCA etc.	Version électronique de documents de commerce, notamment le connaissance maritime.
Tradelens Plateforme blockchain	Maersk IBM CMA CGM	2018	expéditeurs, aux propriétaires de cargaisons transitaires transporteurs,	Solution numérique de bout en bout sous les UN/CEFACT pour l'émission, le transfert et la remise des connaissements originaux.
Organisations				
eRUU /	ICC	2002 2019		crédoc
E certificat d'origine	Fédération mondiale des CC	2012		Transport et commerce international
E carnet ATA	OMD	2016		Transport et commerce international
E Certificat phytosanitaire	France	2021		Contrôle aux frontières

Source : modifié à partir de : ICC France, Défis et Opportunités de la digitalisation du commerce international, Livre Blanc 2022

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons vu à quel point le transport maritime a été soutenu par la logistique et les nouvelles technologies. Les acteurs sont à la recherche continue de solutions plus profitables et moins coûteuses et surtout des solutions plus fiables (sécurité des transports) et rapides au regard de l'accroissement continu des échanges.

Nous avons donc fait un tour d'horizon sur ces aspects technologiques liés au transport maritime, dans la perspective de voir ci-après en détail cet impact sur les documents maritimes et en particulier le connaissance maritime électronique.

CHAPITRE II : LE CONNAISSEMENT MARITIME : UN CONTRAT DE TRANSPORT CONTROVERSE

Introduction

Au-delà des quantités transportées par voie maritime, de la valeur grandissante que représentent ces marchandises ou des types de produits transportés, le transport maritime est la pièce importante du commerce international depuis toujours.

Le contrat de transport maritime fait intervenir au moins deux parties (chargeur et transporteur) et découlent ensuite de ce contrat des obligations de part et d'autres pour son exécution. Par conséquent, deux aspects peuvent être exposés, en premier technique lié à l'exécution du contrat d'un point de vue logistique et second juridique liés aux obligations des parties entre eux.

Dans ce chapitre, nous allons étudier de plus près un document souvent controversé représentant le contrat de transport maritime, de par son importance et ses implications dans le commerce international.

Section 01 : Le contrat de transport maritime : Un tour d'horizon

Entreprendre un transport sans émettre de document est presque invraisemblable de nos jours, plusieurs documents peuvent attester de l'existence d'un contrat de transport maritime (connaissance, lettre de transport maritime,...), cependant avant d'entamer à faire un exposé de ces documents, nous allons nous pencher sur les spécificités d'un contrat de transport maritime en sa globalité.

1.1. Quelques concepts

1.1.1. Le contrat de transport maritime

Au sens du code maritime algérien en son article 738 : « Par contrat de transport de marchandise par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret ». Il s'ensuit qu'avec l'article 739: « le contrat de transport maritime commence dès la prise en charge des marchandises par le transporteur et se termine avec la livraison de la marchandise au destinataire ou à son représentant. La livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation sauf stipulation contraire».

A travers cette lecture du code maritime algérien, il convient de préciser que cette définition met une lumière sur le fret, l'endroit⁵² de prise en charge des marchandises ainsi que de leurs livraisons et de leurs acceptations par le destinataire⁵³.

Les Règles de Hambourg de 1978 le définissent par contre à l'article premier paragraphe 6⁵⁴ : par « Les termes « contrat de transport par mer » désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer ».

⁵² L'endroit dans l'article 738 est le port au départ et à l'arrivée mais avec l'article qui suit on peut comprendre que l'endroit est celui de prise en charge (terminal extra portuaire par exemple et de livraison qui peut ne pas être un port.

⁵³ Loi N98/05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance N76/80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime algérien. Page 72.

⁵⁴ Convention de Hambourg, désignée par l'Acte final de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandise par mer signée en 1978, document final de la CNUDCI, page 10

Par la lecture de cet article, on comprend que le contrat de transport ayant une partie autre que maritime doit stipuler impérativement que ce dernier est principalement maritime, que la partie terrestre ou ferroviaire n'est que secondaire.

Le contrat de transport maritime est similaire à tout autre contrat (contrat de vente par exemple), regroupant les caractéristiques suivantes :

- Consensuel et ;
- Synallagmatique⁵⁵.

Cependant :

- Vu son encadrement à travers des conventions, le contrat des transports par mer exclut l'obligation d'établir un document écrit et signé par les parties à l'image d'un contrat de vente ; il est donc simplement formalisé par un connaissance ou autres documents similaire ; ce qui fait de lui, un contrat d'*adhésion* au regard des règles énoncées au recto du connaissance.
- Comme spécifié en introduction de ce chapitre, le contrat de transport par mer met en relation au moins deux parties, en effet à la livraison, ce contrat à deux pourrait faire intervenir d'autres acteurs dans le cas de vente documentaire.

1.1.2. Formalisation du contrat de transport par mer

Comme ce contrat n'a pas besoin d'un écrit formel et réel, il convient donc aux parties contractantes de choisir le moyen de prouver son existence et sa réalité.

Dans ce sens, le code maritime algérien, n'admet explicitement que le connaissance comme titre représentatif du contrat de transport par mer et sans en préciser le terme « autres⁵⁶ ». En revanche, les conventions de Bruxelles et de Hambourg indiquent respectivement en son article premier paragraphe b⁵⁷ «Contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance ; et pour la convention de Hambourg : l'article 2 paragraphe d et e et article 18⁵⁸ :

⁵⁵ Pour le dictionnaire Robert : c'est contenir des obligations réciproques entre les parties.

⁵⁶ Le terme autres renvoie à d'autres titres de transport comme la lettre de transport maritime (LTM).

⁵⁷ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance Conclue à Bruxelles le 25 août 1924, page 1

⁵⁸ Convention Hambourg, Op.cit. Page 11 et page 24

« d) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou

e) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat. »

L'article énonce « Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissance pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur, des marchandises telles qu'elles y sont décrites ».

Par ailleurs et au regard de ces articles, nous pouvons nous fixé sur le fait que le connaissance est le principal titre représentatif du contrat de transport, ce dernier que nous allons étudier en seconde section.

1.2. Cadre juridique du contrat de transport maritime

Le transport maritime ou en terme plus commun « **le Shipping**⁵⁹ », englobent plusieurs conventions, issues de la volonté de l'homme à unifier les règles et les pratiques communes entre eux. En remontant vers le XVIIème siècle, nous trouvons une convention décisive, c'est l'ordonnance de la marine de Colbert de 1681, régissant tous secteurs de la marine, c'était une convention universelle et reste jusqu'à nos jours une source de droit maritime ; d'autres conventions ont vu le jour après, nous présentons ci-dessous les principales conventions.

1.2.1. Le Harter Act

Cet Acte du congrès américain qui fut signé le 13 Février 1893, par lequel les Etats-Unis, principalement pays chargeur, ont réagi à certaines clauses de connaissance maritime jugées trop sévères en faveur des armateurs (transporteurs) de lignes régulières ; ces derniers déjà organisés sous forme de conférence ou d'organisation. A travers cet acte, les armateurs se voyaient imposé la « **Due diligence**⁶⁰ » ainsi que la reconnaissance des fautes dans la gestion des navires⁶¹.

1.2.2. La convention de Bruxelles

Quasiment l'ensemble des transports internationaux effectués par mer sont régis par cette convention ; elle fut signée le 25 Aout 1924 à Bruxelles sous la dénomination :

⁵⁹ Terme qui englobe tout ce qui s'attache au navire et au commerce maritime.

⁶⁰ Terme Anglais signifiant la diligence raisonnable, utilisé en grande partie dans les affrètements.

⁶¹ Mohamed El-Kamel El KHELIFA, Guide des transports internationaux de marchandise, édition DAHLAB, page 202.

Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ou parfois les règles de la Haye. L'Algérie étant membre⁶².

Elle fut adoptée toujours face aux armateurs et les larges clauses d'exonération de responsabilité (dont la faute nautique) à l'image du Harter Act. Deux protocoles se sont intervenus en 1968 (Visby) entré en vigueur en 1976, et un autre en 1979 (Bruxelles).

Pour le professeur Philippe Delebecque, trois conventions de Bruxelles cohabitent donc, les Etats contractants n'étant pas les mêmes, il faut à chaque fois déterminer la loi applicable dans les connaissements dans chaque cas⁶³.

1.2.3. Règles de Hambourg

Beaucoup plus équitable en matière de responsabilité entre armateurs (transporteurs) et chargeurs, ces règles furent issue à l'initiative des pays en développement dans le cadre des travaux de la CNUDCI, et signées le 30 Mai 1978 et entrées en vigueur en 1992.

Par ailleurs ces règles ont été un peu critiquées, à l'image du Professeur Bonnassies⁶⁴ qui qualifiait ces règles de « marché de dupes⁶⁵ » et qui ajoutait que s'ils voulaient (les pays chargeurs et en voies de développement) aggraver la situation en matière de responsabilité des transporteurs, il eut été préférable de conserver le texte de 1924, en éliminant les cas d'exonération en gestion nautique des navires et de faute dans la navigation ; Pareil pour le professeur Salaheddine Mellouli Professeur de droit et économie de l'université de Tunis qui affirmait que cette convention n'a pas amélioré la situation des chargeurs⁶⁶.

L'Algérie ne s'est tout de même pas prononcée sur cette convention, et comme précisé en haut sur le contrat de transport, le code maritime algérien s'inspirait largement de la convention de 1924.

1.2.4. Comparaison entre la convention de Bruxelles et Hambourg

Le tableau ci-dessous, nous montre les principales différences entre les deux conventions précédentes, surtout en matière d'exonération et d'indemnisation.

⁶² A déposé sa demande le 13 Avril 1964 et a été acceptée le 13 Octobre 1964.

⁶³ Jean-Michel Jacquet, Philippe Delebecque, Droit du commerce international, Edition DALLOZ, 2eme, page 174

⁶⁴ Professeur à la faculté de droit et des sciences politiques de l'université d'ex Marseille, cités plusieurs fois en sentences arbitrales.

⁶⁵ Expression utilisée dans son analyse critiques de ces regles dans les cahiers de documentation (chambre de commerce de marseille), le terme désigne que les négociateurs ont été berné et trompé par la partie qui tire avantage a ce qu'ils signent l'accord.

⁶⁶ Mohamed El-Kamel El KHELIFA, Op.cit. page 62.

Tableau N°04 : Comparaison entre les règles de la Haye et de Hambourg

	Règles de La Haye	Règles de Hambourg
Étendue de la responsabilité	Prise en charge de la marchandise dans le périmètre du navire (bastingage à bastingage ou de sous-palan à sous-palan).	Responsabilité établie de port à port
Responsabilité du transporteur	Responsabilité présumée sauf réserves faites par le transporteur.	Responsabilité présumée sauf réserves plus présomption de faute ou de négligence en cas d'avarie, perte ou retard : le transporteur doit prouver que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour éviter l'événement et ses conséquences.
Causes d'exonération	<p>a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;</p> <p>b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;</p> <p>c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ;</p> <p>d) D'un « acte de Dieu » ;</p> <p>e) De faits de guerre ;</p> <p>f) Du fait d'ennemis publics ;</p> <p>g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;</p> <p>h) D'une restriction de quarantaine ;</p> <p>i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ;</p> <p>j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit ;</p> <p>k) D'émeutes ou de troubles civils ;</p> <p>l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;</p> <p>m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;</p> <p>n) D'une insuffisance d'emballage ;</p> <p>o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;</p> <p>p) De vices cachés ;</p> <p>q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur.</p>	<i>Idem</i> mais la faute nautique n'est pas admise . Le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer sont pris en compte.
Traitement des litiges – réserves – retard	Réserves dans les trois jours pour les dommages non apparents. Retard rarement indemnisé.	Réserves dans les quinze jours pour les dommages non apparents. Retard indemnisable si le délai convenu est dépassé. Réclamation dans les soixante jours de la livraison.
Limites d'indemnisation	2 DTS par kilo ou 666 DTS (1) par colis. 2 DTS par kilo (environ 2,82 €) ou 666,66 DTS par colis (environ 938 €) la plus forte des deux limites s'appliquant.	2,5 DTS par kilo ou 835 DTS par colis.

Source : issu par mes soins à partir des conventions citées en haut

1.2.5. US-COGSA

Désigne la loi Australienne de 1904⁶⁷ relative au transport de marchandise par mer, ratifiée en (United States Carriage Of Goods by Sea Act) telle que ratifiée par les Etats-Unis en 1936⁶⁸.

Cette loi a inspiré la convention de 1924 et se trouve dans pratiquement l'ensemble des connaissements et reste avec la convention de 1924, les seules règles pratiquement acceptables et utilisables.

1.2.6. Autres conventions

a) *Règles Applicable aux Documents de Transport Multimodal CNUCED / CCI*

Si le connaissance est pratiquement l'unique titre de transport maritime ; la révolution du conteneur et de la logistique vers les années 1970 ont permet aux entrepreneurs de transport de prendre en charge la totalité du trajet depuis le pré acheminement jusqu'au poste acheminement sous un seul titre de transport (en prochain titre, nous aborderons la question des types de connaissements), ce qui est appelé couramment, le transport multimodal et/ ou transport combiné.

C'est dans ce sens qu'en 1980 à Genève, la CNUCED a adopté une convention sur le transport multimodal qui d'ailleurs n'entrera pas en vigueur ; Néanmoins c'est la CCI qui, en 1975 a élaboré les Règles uniformes pour un document de transport combiné, des règles qui ont connu un grand succès auprès des ETM (entrepreneur de transport multimodal), ces derniers ont élaboré donc des contrats types de transports multimodaux. C'est ainsi que les deux institutions se sont associées pour élaborer un corps de règles immédiatement applicable, elles adoptèrent le 11 Juin 1991 les Règles Applicable aux Documents de Transport Multimodal (RDTM) ; toujours étant ces règles n'ont pas de force de loi sauf si les parties choisissent d'en faire leurs loi applicable⁶⁹.

En conséquence, selon qu'il s'agisse d'un connaissance direct ou d'un contrat de transport combiné, il sera question d'un régime de responsabilité par étapes de transport (maritime, routier) pour le premier et un régime unique pour le second.

Pour terminer, nous pouvons dire qu'en matière de transport multimodal ou combiné, l'apport des organisations telles que : La BIMCO ou FIATA proposent des *contrats types adéquats pour les différents ETM ou commissionnaire de transport.*

⁶⁷ Les connaissements, Rapport du secrétariat de la CNUCED, New-York 1971, page 14

⁶⁸ [https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses#:~:text=Le%20connaissance%20%2D%20ou%20Bill%20of,voyage%20\(navire%2C%20route\).](https://www.cma-cgm.fr/produits-services/guide/bl-clauses#:~:text=Le%20connaissance%20%2D%20ou%20Bill%20of,voyage%20(navire%2C%20route).) Connaissance CMA CGM termes et conditions article premier définitions. Consulté le 08 Février 2023 à 11 heures 43.

⁶⁹ <https://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/contrats-speciaux-du-commerce-maritime-les-contrats-proches-du-connaissance-maritime/> Cédric BERNAT Contrats proche du connaissance maritime docteur en droit et avocat article publie en janvier 2004 Consulté le 10 février 2023 à 18 heures 25

b) Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ("Règles de Rotterdam")

Elle fut adoptée par l'Assemblée générale le 11 décembre 2008, la Convention établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale (contrat de transport combiné). Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption de ces conventions, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport. La Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes⁷⁰.

1.3. Les acteurs de l'opération du transport maritime

Les acteurs de l'opération de transport sont nombreux, mais intervenant directement dans le contrat de transport, nous avons trois, à savoir, le chargeur, le transporteur et le destinataire ; les autres intervenants ne jouent que le rôle d'intermédiaires.

1.3.1. Le chargeur

L'article 1er alinéa 3 des Règles de Hambourg. (L'art.3: Le terme "chargeur " désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer⁷¹.

De cette définition, nous comprenons que seuls les incoterms, peuvent nous renseigner sur l'identité du chargeur ainsi :

- Pour une vente départ de classe E ou F (vente FOB ou FCA par exemple), l'acheteur se charge de conclure un contrat de transport de lui-même ou en engageant un intermédiaire commissionnaire de transport ;

⁷⁰https://uncitral.un.org/fr/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules#:~:text=Les%20R%C3%A8gles%20de%20Rotterdam%20constituent,en%20vertu%20d'un%20contrat

Article de la CNUDCI, Consulté le 10 février 2023 à 18 heures 13.

⁷¹ Convention de Hambourg, op.cit page 10

- Et pour une vente à l'arrivée de la classe C ou D (vente CFR ou CIF par exemple), c'est au vendeur qu'incombe l'obligation de conclure un contrat de transport par ses soins ou par les soins d'un intermédiaire commissionnaire de transport.

1.3.2. Le transporteur

Malgré la difficulté de déterminer l'identité du transporteur dans le contrat de transport, il reste judicieux de parler d'un armateur propriétaire de navire ou d'un affréteur⁷². Par ailleurs la convention de Hambourg⁷³ (article premier) le définit : « désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport maritime est conclu avec un chargeur ».

D'une manière générale, dans les connaissements, on retrouve une définition beaucoup plus simpliste et large le désignant comme la partie au nom de laquelle un titre de transport est émis.

1.3.3. Le destinataire

Il est rare que le chargeur expédie les marchandises à lui-même ou à son représentant; il les envoie généralement à un destinataire qui est normalement détenteur d'un connaissement ou autres titre de transport, soit nominatif, soit à ordre, soit au porteur⁷⁴. D'une manière générale le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises⁷⁵.

1.3.4. Autres intermédiaires

Dans une chaîne logistique de bout en bout⁷⁶, les intervenants sont nombreux et avec des rôles variés, ceci étant avec l'accroissement des échanges et de leurs rapidités, les opérateurs du commerce international font souvent appel à ces intermédiaires, de leurs par leurs expertise et expérience. Ainsi, un exportateur algérien souhaitant expédier des marchandises en chine, sera confronté à deux choix, en premier de s'occuper lui-même des opérations logistiques et de conclure l'ensemble des contrats afférents avec le transporteur, les ports, les transporteurs routiers, ce qui lui engendrerait autant de frais et de risques à gérer, de par son manque d'expertise et de capacité à organiser un tel transport ; et en second de choisir un professionnel (intermédiaire), ce dernier moyennant une rémunération se chargera de tout le trajet de bout en bout, en organisant et sous sa responsabilité (**Commissionnaire de transport**) ou en se

⁷² C'est une partie au contrat d'affrètement en qualité de chargeur ou transporteur (vente CIF marchandises homogènes), tout dépend du type d'affrètement au voyage ou coque nue. C'est-à-dire la réservation d'un navire en vue de transport.

⁷³ Convention de Hambourg. Op.cit page 10

⁷⁴ Voir la section sur les formes du connaissement

⁷⁵ Mémoire Présenté par ZHANG Liu Feng Sous la direction de Maître Christian SCAPEL, étude juridique et comparative du contrat de transport maritime en droit français et en droit chinois Université de droit et d'économie et de sciences d'Aix-Marseille master ii D.E.S.S. de Droit Maritime et des Transports 2004, page20

⁷⁶ D'une manière générale une chaîne logistique de bout en bout se décompose en trois étapes de pré-acheminement, de poste-acheminement et du transport principal.

chargeant uniquement de proposer et de conclure des contrats au nom de son mandant sans étaler sa responsabilité (**Transitaire**).

a) **Le commissionnaire de Transport** : La Commission de Transport est un métier et seul un professionnel peut se voir attribuer la qualité juridique de commissionnaire de transport indiquait le Doyen Rodière (Droit des transports, 2ème Ed., Sirey 1977, n°698). Disposant de la capacité professionnelle et de la qualité juridique.

Le commissionnaire de transport s'est distingué en assurant un rôle d'intermédiation et d'organisation. Dans le sillage d'une globalisation toujours croissante, garant des exigences nouvelles de sécurisation et de facilitation du commerce international, il s'est progressivement affirmé comme le professionnel de l'Organisation de Transport International (OTI). L'évolution du métier tend à intégrer des solutions globales pour la "supply chain" et à offrir des prestations logistiques répondant aux besoins des clients dans un contexte mondialisé⁷⁷.

b) **Le transitaire** : Si on se fie au terme exact qu'est le transitaire, alors on peut le définir comme intermédiaire assurant le transit des marchandises, soit aux frontières soit lorsqu'il y'a rupture de charge⁷⁸ ; car le transitaire n'assumant ni le transport de ces marchandises (différence avec le transporteur) ni d'organiser par ses soins le transport sous sa responsabilité (différence avec le commissionnaire de transport).

En effet, le transitaire est un mandataire exerçant ses activités pour le compte de son mandant à travers un contrat de mandat, et ne répondant que de ses fautes personnelles, car juridiquement indépendant des activités exercées (il ne conclut ses activités qu'au nom de son mandant. Toutefois, la diversité et la complexité des activités exercées, ainsi que son expertise dans le domaine des transports, l'amènent à s'évader un peu plus de son contrat et à assumer plus de responsabilité, dans le souci de dégager son mandant de certaines initiatives ; ce qui le pousse à se comporter comme un commissionnaire de transport⁷⁹.

⁷⁷ Antoine Sebastien Marine Manager, L'évolution du métier de commissionnaire de transport, revue Gazette de la Chambre, Chambre arbitrale maritime de paris, Numéro 40- Printemps 2016, Editeur : Philippe Delebecque.

⁷⁸ Dans le transport de port à port, on parle généralement de rupture de charge dans les transbordements, déchargement d'un moyen de transport à un autre.

⁷⁹ LAMY CD ROM, TOM 02, Août 1999, 153

1.4. Les éléments du contrat de transport maritime

1.4.1. La marchandise

D'une manière simple, marchandise : désigne la cargaison reçue par le transporteur en vue de son transport, s'agissant donc de biens, objets, articles de toute nature. Quoique, une légère différence entre les deux principales conventions de Bruxelles et de Hambourg, à propos des animaux vivants non inclus pour la première et inclus pour la seconde.

1.4.2. Le fret

En plus d'être consensuel et synallagmatique, le contrat de transport est à caractère onéreux, cette caractéristique se définit à travers le fret, ce dernier est le prix à payer au transporteur regroupant tous les frais découlant du transport, y compris les surestaries⁸⁰.

Section 02 : Le connaissance : Genèse, fonctions et formes

La multitude de conventions que nous avons présentées dans la première section de ce chapitre, nous dévoilent déjà une multitude de contrats de transport matérialisé par le connaissance sous d'autres formes, dans cette section, nous allons faire une présentation des différents types de connaissances émis par les différentes compagnies maritime en vue des différentes modalités de transport existantes (port à port ou de porte à porte). Mais avant, nous allons, nous plonger dans une brève histoire du connaissance et de son évolution à travers les siècles.

2.1. Genèse et évolution

En droit du commerce international, presque l'ensemble des règles sont issue de la pratique commerciale, c'est de même pour le droit maritime qu'est issus des pratiques des plus anciens navigateurs remontant à l'antiquité, mais les écrits retrouvés remontait à peine au XI^{ème} siècle sous les républiques italiennes. C'est à partir de la que le droit maritime s'est développé, et de manière supranationale avec des similitudes dans chaque pays. C'est dans cette optique que le connaissance a évolué⁸¹.

Ce titre de transport maritime qu'est le « connaissance maritime » ou en anglais *bill of lading*, est apparu pour la première fois au **14^{ème}** siècle sous l'appellation de « **connoissement** », qui est tiré du mot latin « **cognescere** » qui à donner en français le verbe « **connaître** ». L'un des plus ancien connoissement connue est daté de 1538, à cette époque, ce document n'était qu'un simple reçu, qui est délivré par le capitaine du navire qui constate la réception ainsi que son engagement de transporter la marchandise à

⁸⁰ Dépassement des jours de planches (pour le déchargement ou chargement des marchanties).

⁸¹ Les connaissances, Op.cit, page 12

destination. La force de ce document repose sur sa signature, que l'ordonnance de la marine de Colbert 1681 lui confère ainsi sa première fonction, en la définissant comme « une promesse particulière que fait le maître du navire, de la réception de telle ou telle marchandise et appartenant à tel ou tel marchand, les articles 1, 2, 4, et 6 de cette ordonnance traite d'une manière très précise la signature du connaissance.

Ce n'est qu'au **18ème** siècle que le connaissance a changé de nom et devenu connaissance et au même siècle la pratique anglaise voit en lui un titre représentatif de la marchandise et lui confère ainsi ça **2ème** fonction.

Enfin, au **19ème** siècle le connaissance acquiert ainsi sa **3ème** fonction, celle du document contractuel définissant les obligations et droits de chacune des parties. À la fin de ce siècle, l'évolution était achevée au détriment des chargeurs, partie la plus faible du contrat qui se voyait imposer des clauses de plus en plus sévère. La réaction est venue des Amériques par le Harter Act de 1893 comme nous l'avons sus-indiqué en première section⁸².

2.2. Définition du connaissance

La convention de 1924, bien qu'elle porte son nom, n'a pas donné de définition ni même à son équivalent anglais « Bill of Lading », contrairement à la convention de Hambourg qui le définit comme : « un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur»⁸³.

Par ailleurs pour la CNUCED, le connaissance moderne peut être décrit comme constituant⁸⁴ :

- Un reçu signé par le transporteur délivré au chargeur constatant la prise en charge des marchandises ;
- Un mémorandum énonçant les conditions du contrat de transport ;
- Un titre représentatif de la marchandise qui permet aux réceptionnaires de prendre livraison.

⁸² Mémoire Michel Albert sous la direction du Maître Christian Scapel, « La signature du connaissance », université de droit, d'économie et des sciences d'aix-marseille iii, master ii (d.e.s.s.) de droit maritime et des transports Promotion 2006, page 04 à 06

⁸³ Convention de Hambourg Op.cit page 11

⁸⁴ Les connaissances, Op.cit. Page 05

2.3. Fonctions et Formes du connaissement

2.3.1. Les fonctions du connaissement

Les fonctions du connaissement ont été acquises au fil des ans, ainsi depuis sa première apparition en tant que reçu de la marchandise, le connaissement est devenu peu à peu un document clé du commerce maritime international, ainsi au lieu de générer d'autres documents de transport maritime, c'est le connaissement lui-même qui a intégré d'autres fonctionnalités issues de la pratique des armateurs et chargeurs, celle d'un titre de transport et celle de représentativité des marchandises. Pour les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel⁸⁵ dans leur ouvrage « Traité du droit maritime » : « Les fonctions du connaissement se sont développées et précisées au fil des siècles au point que ce titre occupe aujourd'hui, une place tout à fait originale au sein du droit des transports »⁸⁶.

Souvent les ouvrages et autres sources traitent les fonctions du connaissement d'un point de vue historique et technique, en présentant les trois fonctions classiques de reçu, de titre de transport et de propriété ; dans ce travail, nous avons préféré mettre l'accent sur une classification juridique de ces fonctions. Ainsi pour Karim ADYEL, avocat et docteur en droit en France dans son ouvrage sur crédit documentaire et connaissement, le connaissement ou Bill of Lading remplit deux fonctions probatoires, une fonction de représentativité et de négociabilité⁸⁷.

a) *Fonctions probatoires*

Par fonction probatoire, c'est fonction de preuves, regroupant les fonctions anciennement acquises par le connaissement en tant que preuve de la réception des marchandises en vue de leur transport et de preuve de l'existence d'un contrat de transport ou d'un accord de transport d'une marchandise avec un chargeur (importateur ou exportateur selon l'incoterm utilisé).

✚ *Reçu de la marchandise* : Au-delà de l'état de la marchandise ou de son nombre, ce reçu, vaut, preuve de la réception effective de la marchandise par le transporteur de la part du chargeur ; si cette fonction a été la plus ancienne et la première à le définir malgré les courtes distances de navigations, aujourd'hui avec la multiplication des échanges et l'allongement des distances parcourues, cette fonction reste la plus utile et

⁸⁵ Professeurs de l'université d'Aix Marseille de droit et d'économie et directeurs du centre droit maritime et des transports

⁸⁶ <https://www.village-justice.com/articles/importance-fonctions-connaissement,12616.html#:~:text=Le%20connaissement%20remplit%20deux%20fonctions,existence%20du%20contrat%20de%20transport.> Importance des fonctions du connaissement, par Karim adyel avocat et docteur en droit France. Consulté le 25 Octobre 2022 à 15 heures 01

⁸⁷ Karim Adyel, Crédit documentaire et connaissement, théories institutionnelles problématiques juridiques et solutions jurisprudentielles, édition LARCIER 2012, page 81.

la plus répandue dans les opérations traitées par crédit documentaire, car les destinataires d'une manière générale se trouvent souvent de l'autre côté des océans et des mers et sont ainsi de l'impossibilité de voir d'eux même l'état ou le nombre des marchandises commandées auprès des exportateurs.

- ✚ *Titre de transport* : c'est une fonction ambiguë et controversée car, le contrat de transport n'existe pas sous la forme classique d'un contrat signé par deux parties et le connaissance n'est pas un contrat de transport mais plutôt un titre simplement représentatif d'une exécution d'une tâche (transport), ajouter à cela le fait que les conventions internationales (Bruxelles 1924 en particulier) ne se prononcent guère sur la portée juridique en matière contractuelle ; D'ailleurs pour la cour de Paris (CA Paris, 5e ch., sect. A, 25 mai 1994, Réunion européenne et autre c/ Hapag-Lloyd) : « titre représentatif de la marchandise valant essentiellement reconnaissance par le transporteur de sa prise en charge, le connaissance ne saurait être par lui-même constitutif du contrat de transport ce dernier résultant du seul accord de volonté des parties à la convention »⁸⁸.

A travers cette lecture, on comprend mieux pourquoi le verso (conditions de transport) de l'imprimé du connaissance représente la page une, et le recto comprenant les mentions liées à la marchandise et aux parties représente la page deux ; c'est dire que les conditions de transport sont plus importantes et valent des protections pour le transporteur, alors on peut même parler d'un contrat d'adhésion comme caractéristique. S'agissant de l'origine de cette fonction, cette dernière remonte à l'ère de développement des moyens de navigation et d'armement de lignes régulières ou les chargeurs contrairement aux affrètements⁸⁹ n'utilisent qu'une partie d'un navire nécessitant ainsi des mentions sous formes d'entête (voir titre suivant formes du connaissance) sur l'imprimé⁹⁰.

b) Titre de propriété et de négociabilité de la du connaissance

La première admet la seconde, en représentant la marchandise, le connaissance peut se substituer à la marchandise, en effet parmi les mentions du connaissance, nous avons celle en faveur du destinataire (consignée seconde case à gauche du BL) de la sont nés les formes du connaissance par rapport à la propriété des marchandises.

Au fait, la fonction de titre de transport fut rajoutée au Bill of Lading en réponse au développement de moyens de navigation et de nouvelles lignes de transport, cependant la

⁸⁸ Lamy Transport Op.Cit, 428

⁸⁹ Les affrètements sont constatés par une charte-partie et le connaissance ne tient que le rôle de reçu de la marchandise.

⁹⁰ Karim Adyel, Op.Cit page 82

fonction présente est la conséquence de la lenteur des moyens de navigation vis-à-vis de l'accroissement accru des échanges ou il a fallu trouver une solution pour vendre les marchandises en pleine mer avant leurs arrivées au port ; Ainsi est né le connaissance négociable transférable par simple endossement.

2.3.2. Formes du connaissance

Le connaissance peut prendre de multiples formes suivant ses fonctions, en haut nous avons expliqué ces dernières et de chaque fonction découle au moins une forme, ainsi un connaissance peut à titre d'exemple prendre la forme de: « *connaissance embarqué, sans réserves, à ordre et avec en-tête* ».

Tableau N°05 : Formes du connaissance suivant ses fonctions

Reçu de la marchandise	Titre de propriété	Titre de transport
<p>01. Sur le chargement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Shipped on Board (chargé à bord ou embarqué): constatant de la mise a bord effective des marchandises (utilisé dans les crédits documentaires vue sa fiabilité. • Received for shippment (reçus pour être chargée): sans preuve de mise a bord des marchandises, rarement utilisé du fait de la mise a bord non effective. <p>02. Sur l'état</p> <ul style="list-style-type: none"> • Net de réserves : il certifie de la prise en marchandises en bon état apparent (leurs état, leurs désignations, leurs nombre. • Dirty ou surchargé⁹¹ : certifie que le transporteur a pris des réserves quant à l'état ou le nombre. 	<ul style="list-style-type: none"> • A personne dénommée: c'est un titre non négociable libellé à personne dénommée (destinataire effectif en l'occurrence. • A ordre: très répandu dans les crédits documentaire représentant un titre négociable transférable par voie d'endossement. • A blanc ou au porteur: utilisé dans les transports de courtes distances et en relation de confiance en donnant la propriété de la marchandise à son porteur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avec en-tête: le nom du transporteur est désigné en haut du connaissance à droite sur l'imprimé. • Sans en-tête: très peu utilisé ou souvent dans les affrètements, représentant un document d'accompagnement des marchandises sous une charte partie (contrat d'affrètement), grâce au nom du navire on pourra reconnaître le transporteur. • Avec plusieurs en-têtes: Dans le cadre des associations de transporteurs.

Source : Données personnelles et acquises

⁹¹ **Surchargé** : C'est-à-dire des réserves sont prises par le transporteur par rapport aux marchandises reçues : **SAID TO CONTAIN / SAID TO BE** sur le **BL**. La raison en est que la compagnie maritime n'est pas impliquée dans l'emportage du conteneur et en tant que telle, ne maîtrise ni la nature, ni la quantité de la cargaison empotée par l'expéditeur. La ligne maritime se limite à ce qui est déclaré par l'expéditeur et émet le **BL** en conséquence.

Il y a également une clause **SHIPPER'S, LOAD, STOW AND COUNT** La cargaison a été chargée (**Loaded**) – empoté dans le conteneur par l'expéditeur, (**Stowed**) – empilés dans un ordre spécifique par l'expéditeur, (**Counted**) – nombre de colis comptés par l'expéditeur

2.4. Les énonciations et clauses requises

2.4.1. Délivrance du connaissement

En se référant aux principes introduits dans les différentes conventions et celle de 1924, le transporteur doit, sur demande du chargeur lui délivrer un connaissement⁹² portant certaines énonciations que nous allons voir ci-dessus ; d'autre part, cet article, en son paragraphe sept⁹³ nous renseigne sur le fait que le transporteur ne sera pas tenu de délivrer un connaissement embarqué avant que celles-ci (marchandises) soient effectivement à bord du navire et que le chargeur doit lui remettre contre ce document tout autres document (note de chargement, récépissé ou connaissement reçu pour être embarquée) reçu avant embarquement.

Le connaissement doit être émis au moins en deux originaux en mentionnant le nombre exact sur l'imprimé tout en sachant qu'aucune loi ne précise le nombre exact d'originaux y compris le code maritime algérien (inspiré de la convention de Bruxelles pour rappel) mais juste que l'accomplissement de l'un (c'est-à-dire livraison des marchandises) annule les autres ; a cet effet, seule l'appréciation du chargeur et des circonstances peuvent en décider du nombre d'originaux qui devraient être émis. En principe, l'armateur, le capitane, le chargeur et le destinataire peuvent en disposer d'un connaissement pour accomplir d'autres formalités de paiement ou de dédouanement des marchandises.

2.4.2. Comment lire un connaissement ?

Aucune loi nationale ou internationale, n'a élaboré un connaissement type, sont ainsi différents les uns des autres ; certaines mentions peuvent différencier un connaissement de l'autre selon qu'il s'agisse par exemple d'un transport combiné, port à port ou multimodal mais en principe, le connaissement doit contenir les même informations. Seule certaines organisation ont élaboré des Bills of lading type, tels que : CMI ou comité maritime international ; BIMCO ; FIATA.

Le connaissement est émis sous forme d'une feuille en Recto-verso : La première page (verso ou page une) contenant les conditions de transport et la seconde (recto ou page deux) les mentions spéciales sur les parties, la marchandise, le voyage, le fret...

- a) **Mentions au Verso⁹⁴**: Définitions Tarif du transporteur Acceptation des clauses du connaissement Pratique du pli cartable Garantie Fret Responsabilité du transporteur et clause Paramount Loi Juridiction Validité.

⁹² Convention de Bruxelles, Op.Cit , Article 03 paragraphe, Page 02.

⁹³ Ibid, Page 03

⁹⁴ Connaissement CMA CGM, Op.Cit

b) Mentions au recto voir tableau et figures ci-après

Tableau N06 : Mentions du connaissance⁹⁵

1. Adresses et références	2. Détails relatif au voyage
<ul style="list-style-type: none"> - Shipper (Expéditeur) - Consignee (Destinataire) - Notify (Personne à notifier) - Bill of Lading Number (Numéro de BL) - Reference Numbers (Numéros de référence) - Carriers Agents (Agents du transporteur maritime) - Number of originals (Nombre d'originaux) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pre-Carriage by (Préacheminement par) - Place of Receipt (Lieu de réception) - Port of Loading (Port de chargement) - Vessel and Voyage number (Navire et numéro de voyage) - Port of Discharge (Port de déchargement) - Place of Delivery (Lieu de livraison)
3. Détails relatifs à l'expédition	4. Les frais de transport
<ul style="list-style-type: none"> - Numbers and Marks (Nombres et marques) - No. and kind of Packages (Nombre et Type d'emballage) - Description of Packages & Good (Description des colis et Marchandises) - Gross Weight (Poids brut) - Measurement (Mesures) 	<ul style="list-style-type: none"> - (Freight Prepaid ou Prépayé) (Freight Collect) ou tout autre port (Ailleurs). Les autres champs importants dans cette partie du BL sont : - Place of Issue (Lieu d'émission) - Date of Issue (Date d'émission)

Source : Tableau réalisé à base des informations de l'article en note de bas de page numéro 42

Figure N°08 : Partie haute du BL (références parties et références voyage)

SHIPPER MELCO GROUP INTL., INC. 4421 CONLIN ST., SUITE 202 METAIRIE, LA 70006 Chargeur suivant l'incoterm ou Transitaire (cas du MBL)		N° du voyage VOYAGE NUMBER 009UAS N° du BL BILL OF LADING BILL OF LADING NUMBER NAM2035698	
CONSIGNEE DECIMAR DESPACHOS ADUANEROS S.A. AV. MERCEDES BENZ, NO. 679, PREDIO 4 D2, DISTRITO INDUSTRIAL 13054-750 CAMPINAS, SP, BRASIL ATTN: RENATA MARTINS BR CNPJ/CPF: Destinataire : à ordre ou personne dénommée		EXPORT REFERENCES  Nom du transporteur ou du transitaire (cas du HBL)	
NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify BO PACKAGING BRASIL LTDA RODOVIA BR 378 KM 501 PONTA GROSSA CEP:84043-450, GUILLERMO GALLARDO EMAIL: GGALLARDO@BO.CL 55-42-3320-5901 / 55-42-9905-8680 Personne à notifier à l'arrivée		CARRIER: CMA CGM - Société Anonyme au capital de 175 000 000 euros Head Office: 4, quai d'Arenç - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 B 562 024 422 R.C.S. Marseille	
PRE CARRIAGE BY* Pré acheminement	PLACE OF RECEIPT* Lieu réception	FREIGHT TO BE PAID AT VIRGINIA BEACH, VA Paiement Fret	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING ONE (1) Nombre originaux
OCEAN VESSEL SHIPPAN ISLAND Navire	PORT OF LOADING MIAMI, FL Port chargement	PORT OF DISCHARGE SALVADOR DI BAHIA Port déchargement	FINAL PLACE OF DELIVERY* Place livraison

Source : réalisé par mes soins

⁹⁵<https://www.linkedin.com/pulse/comment-lire-un-connaissance-maritime-ramdane-ammour?originalSubdomain=fr>

Ramdane Ammour Expert maritime Consultant en transports et logistique ISM Bou Ismail Comment lire un connaissance maritime Publié le 15 juin 2020 Consulte le 18 novembre 2022 à 18 heures 09

Figure N°09 : Partie haute du BL (références parties et références voyage)

Container No.	Seal No., Marks & Nos.	No. of Containers or Pkgs	Kind of Packages; Description of Goods	Gross Weight	Measurement		
N/M		19 PACKAGE(S)	SHIPPER'S LOAD, COUNT & SEAL ONE OF FOUR PARTS OF (1X20'GP) CONTAINER S.T.C. CY-CY SILICONE HOSE RUBBER HOSE	440.000KGS	2.500CE		
Informations relatives à la marchandise Customer Privacy 20'GP/ZGL424949/440.000KGS/19 PACKAGE(S)/2.500CBM (*) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES OR UNITS (in words)			SAY ONE OF FOUR PARTS OF (1X20'GP)CONTAINER ONLY Mentions de réserves : SLAC SEAL (Scellé) STC CY CY : voir linerterms				
FREIGHT & CHARGES Mentions sur le fret Payable à destination FREIGHT COLLECT		R/Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect	Forwarding Agent Reference MET LTD UKRAINE, ODESSA, POLSKIY S-K, 11 +380487384020 Références transitaire
Ex. Rate	Prepaid at	Payable at DESTINATION		Place of B/L Issue SHENZHEN, MAY.06, 2015		Date	
Laden on Board the Vessel		Total Prepaid	Number of Original B/L THREE(3)		For and on behalf of BEST SHIPPING COMPANY LIMITED mite Authorized Signature(s)		
Date May/06/2015		Date lieu d'émission					

Source : réalisé par mes soins

c) Mentions obligatoires

- Nom du transporteur et nom du navire.
- Nom du destinataire de la marchandise.
- Personne à notifier (à l'arrivée du bateau).
- Nom du chargeur.
- Port d'embarquement et de débarquement.
- Destination de la marchandise. Quantité, poids, marque.
- La mention fret payé ou payable à destination.
- La mention « original » et le nombre d'originaux émis.
- La date, le lieu de l'établissement et de mise à bord ainsi que la signature de la compagnie maritime ou de son agent. L'agent qui signe doit aussi indiquer le nom et la qualité de la partie (à savoir le transporteur ou le capitaine) pour le compte de laquelle il agit.

Section 03 : Les implications du BL et son importance dans les opérations du commerce international

S'il y'a un document qui fait intervenir autant d'auxiliaires et avec une même importance, c'est bel et bien le connaissance maritime, depuis son émission par le transporteur, jusqu'à la livraison finale des marchandises, le bill of Lading sillonne le monde identiquement à la marchandise ; À l'égard de ses fonction, le BL, intervient ainsi au niveau des transporteurs, des chargeurs, des banques, des assureurs, des douanes et des ports ; Dans cette sections, nous allons voir ses implications dans les contrats de vente ou d'un terme plus adéquat les Incoterms, dans l'identifications du fret et des conditions de transport (liners terms), dans le paiement des marchandises avec crédit documentaire et de son endossement, mais avant, nous donnerons les différents catégories sous lesquelles le BL est émis au regard de la façon dont le transporteur prend en charge les marchandises.

3.1. Modèles de BL et transport

Comme nous l'avons spécifié en haut (titre 2.4.2), plusieurs modèles de connaissance peuvent être émis, et ce, en fonction des besoins des compagnies maritimes, ainsi, il peut s'agir d'un transport multimodal, d'un transport combiné, d'un document entre compagnie maritime et commissionnaire de transport, d'un document de transport dans le cadre de groupage.

3.1.1. Distinction entre master bill of lading et House bill of lading (MBL / HBL)

En pratique, le **House Bill of Lading** est établi par le NVOCC⁹⁶ ou un freight-forwarder (transitaire) à son nom, le remet au chargeur et reçoit de son sous-traitant, le transporteur maritime réel, un connaissance sensiblement identique souvent dénommé **Master Bill of Lading**. Pour l'armateur, le NVOCC n'est donc, sur le plan juridique, qu'un chargeur comme un autre.

A destination, le réceptionnaire des marchandises recevra le plus souvent, en échange du document de transport émis par le NVOCC au départ, soit l'original du connaissance émis par l'armateur au profit du NVOCC, soit un « bon à délivrer » émis par l'agent de l'armateur au port de déchargement. Grâce à ce document, le réceptionnaire pourra alors retirer directement la marchandise auprès du transporteur réel⁹⁷.

⁹⁶ Le NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) est un entrepreneur de transport multimodal ne possédant, en propre, aucun moyen de transport et qui offre aux chargeurs un service de bout en bout en sous-traitant la totalité des opérations de déplacement de la marchandise. Sur le plan juridique, c'est un commissionnaire de transport.

⁹⁷ Lamy Transport, Op.Cit. 459

En résumé lorsqu'un HBL est émis, le MBL ne jouera qu'un rôle minime et le plus souvent à la livraison des marchandises pour sauvegarder les intérêts de l'émetteur du MBL, en effet, la livraison ne s'effectuera qu'après que le transitaire ou NVOCC ait accompli les formalités liées au MBL (transporteur réel). Hormis donc cette fonctionnalité à la livraison, et celle liées aux renseignements liés au chargeur, destinataire et notify les deux sont identiques ; Toutefois, les connaissements de NVOCC comportent tous une mention spéciale intitulée For delivery apply to..., ou Agents to contact at destination..., ou encore For the release of goods apply to⁹⁸...

Autres utilisations large des HBL sont liées au transport par conteneur en groupage LCL⁹⁹, dans ce sens, il y'a autant de HBL que le nombre des destinataires ou de chargeurs impliqué dans ce conteneur groupé, ainsi le HBL et le MBL seront complètement différents quant aux détails sur les marchandises ; par ailleurs dans le cas d'un conteneur non groupé FCL, le HBL doit être une réplique exacte du MBL émis par le transporteur réel pour tous les détails, à l'exception de l'expéditeur, du destinataire et du notify qui seront différents dans les HBL et MBL, comme nous l'avons cité haut (paragraphe 02 du présent titre).

Tableau N07 : Distinction entre le HBL et le MBL¹⁰⁰

	HBL émis par un NVOCC ou Freights forwarders		MBL émis par une ligne maritime mère
	<i>BL direct</i>	<i>BL négociable</i>	<i>BL direct</i>
Expéditeur (shipper)	Tout expéditeur	Tout expéditeur	NVOCC ou Transitaire
Destinataire (consignee)	Destinataire nommé	A ordre	Agent du NVOCC ou du transitaire
Personne à notifier (Notify)	Toute personne	Toute personne	Identique au destinataire ou destinataire réel
Négociabilité	Non	Oui	Non
OBL original BL	Oui	Oui	Oui
Livraison à	Destinataire nommé	Celui à qui le BL a été endossé	Destinataire nommé

NB : le MBL ne devrait pas être émis sous forme négociable

Source : *Données regroupées par mes soins*

⁹⁸ Voir annexe : FBL ou Negotiable FIATA Bill of Lading transport multimodal

⁹⁹ Less than Container Load ou conteneur groupé et Full Container Load ou conteneur non groupé

¹⁰⁰ <https://logistiquemagazine.com/quelle-difference-entre-un-master-bill-of-lading-mbl-et-un-house-bill-of-lading-hbl/> Consulté le 21/02/2023 à 13 heures 03

3.1.2. Distinction entre connaissance direct et connaissance de transport multimodal ou combiné

Depuis sa création il y'a de cela plus de 40 ans, le conteneur prend de l'ampleur jour après jour, profitant de sa flexibilité et adaptabilité à tout type de fret, le conteneur a permis aux compagnies maritimes d'offrir plus de services à leurs clients en terme de distance à parcourir. Par ailleurs le conteneur présente un avantage majeur pour les transporteurs en leur évitant des ruptures de charges¹⁰¹ inutiles lors des transbordements, bien exploité par ses derniers en allant livrer les marchandises ou même les prendre en charge au-delà de leurs limites habituelles des ports. C'est dans ce contexte que le transport multimodal ou combiné a vu le jour ainsi l'ETM¹⁰² (Entrepreneur de Transport Multimodal. Cette transformation s'est traduite directement sur les documents de transport émis pour les distinguer réellement des documents de ports à ports conventionnels.

En plus des mentions classiques à rajouter au BL comme le lieu de prise en charge (Place of Receipt) ou de livraison (Place of delivery), le souci se trouve dans la qualité du transporteur (transporteur ou commissionnaire de transport) et surtout dans son régime de responsabilité (applicabilité des conventions maritime sur les parties terrestre ou ferroviaire).

Comme nous l'avons vu en haut (titre 1.2.6), ce changement a été pris en charge juridiquement par les différentes organisations internationales (CNDICI, CCI, BIMCO, FIATA, CMI), à travers leurs lecture, il convient de distinguer donc deux titres de transports majeurs à savoir :

- a) Le connaissance direct (through bill of lading):** est un contrat unique au sens instrumental, couvrant l'ensemble des modes de transports qui vont se succéder. En revanche ; il cloisonne et divise le régime de responsabilité, suivant le mode de transport considéré ; et quand les circonstances de la perte ne sont pas déterminées, il y'a un régime sui generis¹⁰³, en d'autres termes un régime unique est instauré¹⁰⁴.

Le connaissance direct est anciennement connu pour les transports maritimes successifs comportant un transbordement de port à port (le cas des transports en

¹⁰¹ Désignant le fait qu'une marchandise soit manipulée pour le chargement ou déchargement sur les moyens de transport, et étant le conteneur est considéré comme un moyen de transport, ces marchandises ne courent au risque de plus lors de ses opérations.

¹⁰² Les ETM s'occupent des transports de bout en bout en étant responsable proche (commissionnaire de transport), dans certains cas on utilise le terme OTM pour organisateur exerçant en qualité de transitaire mandataire.

¹⁰³ Sui generis veut dire

¹⁰⁴ <https://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/contrats-speciaux-du-commerce-maritime-les-contrats-proches-du-connaissance-maritime/> Cédric BERNAT Contrats proche du connaissance maritime docteur en droit et avocat article publiée en janvier 2004 Consulté le 10 février 2023 à 18 heures 25

provenance de Chine pour l'Algérie) ; Cependant de nos jours ce connaissance peut couvrir d'autres parties non maritimes (terrestres par exemple), avec un régime de responsabilité dit de réseau ; cette spécificité est principalement la chose qui le différencie du connaissance de transport combiné ou multimodal. En Europe le plus répandu est le CONLINEBILL de la BIMCO.

- b) Le connaissance combiné :** contrairement au connaissance direct, celui-ci, suppose un contrat unique de transport de bout en bout et avec un régime de responsabilité unique. Dans ce type de connaissance, le transporteur prolonge sa responsabilité en qualité de commissionnaire de transport pour les autres parties de transport (terrestre par exemple) mais sous le même titre de transport. En présence d'un connaissance direct, le prolongement s'effectue en qualité de transitaire (organisateur).

Dans le passé, le régime de responsabilité admis est celui du transport maritime prolongé à une autre partie terrestre ou ferroviaire par exemple, ce dernier est vite oublié, jusqu'à la venue des règles CNUCED/CCI (RDTM). Par ailleurs des organisations comme la BIMCO avec son document de transport combiné intitulé COMBIDOC sont largement utilisés ou encore le connaissance FIATA¹⁰⁵.

C. Connaissance FIATA : créé en 1971, il se définit comme un connaissance négociable de transport combiné, reconnu par la CCI en 1978 comme étant conforme aux RDTM et par les RUU sur les crédits documentaires en 1984. Toutefois, la référence à ce document a disparu dans la version des RUU 500 (1993), tout en consacrant un article (30) aux documents de transport combinés et à leurs caractéristiques.

3.2. Connaissance, Liner terms et Incoterms

3.2.1. Les incoterms

Comme nous l'avons vu en haut, les incoterms renseignent la mention du Shipper, celle liée à la prise en charge des marchandises et celle du fret, par ailleurs le connaissance est le document qui matérialise les conditions de vente.

Les incoterms furent créés et adoptés pour la première fois en 1936 par la CCI, sous la dénomination : **IN**ternational **CO**mmercial **TERMS**. Issus des usages du commerce international. Les incoterms sont des acronymes de trois lettres à l'instar de FOB ou CFR qui définissent les droits et obligations des parties au contrat de vente de marchandise national ou international et font régulièrement objet de mises à jour, jusqu'en 2020, y'a eu

¹⁰⁵ Lamy transport, Op.Cit, 451 à 457

huit mise à jour depuis la date d'élaboration (1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 et 2020).

Depuis 1936, des incoterms ont grandement évolué, ainsi certains viennent tel que le DPU (Delivered at Place Unloaded), d'autres s'en vont à l'image de FOR-FOT (Free On Rail, Free On Truck) inclus dans la version originale ou de DAF (Delivered At Frontier) et peuvent même changer de nom comme le cas de CFR (Cost and FREight) qui était C&F (Coste & Freight).

Les incoterms sont répartis en quatre groupes dont les trois premiers représentent des incoterms de vente départ et le dernier représentant la vente arrivée :

- ✚ le groupe "E" avec un seul incoterm de vente à l'usine (EXW) qui, désormais, devrait être réservé aux ventes domestiques, car le vendeur ne se charge pas du dédouanement export,
- ✚ le groupe "F" pour les "Franco", dans lequel le vendeur ne contracte pas le transport principal, mais éventuellement le pré-transport (FAS, FCA, FOB),
- ✚ le groupe "C" pour les "Coût", ou "Port Payé" (CPT, CIP, CFR, CIF) qui oblige le vendeur à organiser le transport jusqu'au lieu convenu puis enfin
- ✚ le groupe "D" pour les "Rendu" (DAP, DPU, DDP), où le vendeur s'engage à livrer dans le pays de l'acheteur et assume les risques afférents.

Tableau N°08 : Acronymes des incoterms 2020¹⁰⁶

Incoterms maritimes et fluviaux (hors conteneur et unités standardisées)	
Incoterms	Description
FAS	<i>Free Alongside Ship – Franco le long du navire</i>
FOB	<i>Free On Board – Franco à Bord</i>
CFR	<i>Cost and Freight – Coût et Fret</i>
CIF	<i>Cost Insurance and Freight – Coût Assurance et Fret</i>

Incoterms Multimodaux (Applicables à tout mode de transport)	
Incoterms	Incoterms
EXW	<i>Ex Work – A l'Usine</i>
FCA	<i>Free CArrier – Franco Transporteur</i>
CPT	<i>Carriage Paid To – Port Payé à</i>
CIP	<i>Carriage Insurance Paid to – Port Payé assurance comprise</i>
DAP	<i>Delivered At Place – Rendu au Lieu de Destination</i>
DPU	<i>Delivered at Place Unloaded - Rendu au Lieu de Destination déchargé</i>
DDP	<i>Delivered Duty Paid – Rendu Droits Acquittés</i>

Source : Gazette de la chambre n°51, 2019/2020 chambre arbitrale maritime de paris, Laurent FEDI

¹⁰⁶ Article de Laurent FEDI, <https://www.arbitrage-maritime.org/> consulté lundi 13 février 2023, 13:21

3.2.2. Les nouveautés des incoterms 2020

- ✓ DPU : Venu remplacer le DAT (Delivered At Terminal), dans DPU, le vendeur se voit donc dans l'obligation de livrer les marchandises déchargées au lieu convenu (terminal sur le port ou en dehors du port) ; à cet effet le vendeur se mettra d'accord avec le transporteur maritime ou de celui s'occupant du post acheminement jusqu'au lieu en dehors du port déchargées, « *à moins que le vendeur ne dispose de ses propres moyens de transport (post acheminement), nouveauté aussi dans la version 2020* ». Un incoterm controversé puisque dans le transport maritime, les infrastructures d'accueil sont organisées en terminaux en faisant référence à l'incoterm DAT.
- ✓ L'assurance dans le CIP : Dans cet incoterm de 2020, l'assurance transport principal jusqu'à arrivée est renforcées par une couverture « *tous risques* » en remplacement de la couverture *FAP Sauf*¹⁰⁷, cette dernière étant minimale.
- ✓ La mention « *On Borad* » sur le connaissance pour le FCA : Bien que la livraison s'effectue en dehors du port et que la conclusion du contrat de transport incombe à l'acheteur, le vendeur sur ordre de l'acheteur peut récupérer le BL auprès du transporteur pour qu'il puisse être payé dans le cas d'un crédit documentaire, toujours étant le vendeur n'assumera aucune responsabilité quant au transport. Toutes fois le vendeur prend un risque énorme dans le cas ou des complications (mentions inexactes sur le BL ou retard dans le transport) surviennent.

En résumé, les incoterms jouent un rôle crucial dans la rédaction du connaissance maritime, tant en matière de responsabilités des parties au contrat de vente et de transport et en matière de paiement du fret. Pour le paiement du fret incoterms et linerterms vont de paire en ce qui concerne la prise en charge des marchandises au port (FCA, FOB, CFR, CIF) et de leurs livraisons au port de débarquement (CFR, CIF, DAP, DPU).

3.2.3. Connaissance et liner terms

Le contrat de transport est la conséquence directe du contrat de vente, à cet effet les incoterms précisent les conditions de ventes, les linerterms quant à eux, ils précisent les conditions de transport ou les conditions de lignes régulières¹⁰⁸. Par ailleurs ces derniers fixent la répartition des frais d'embarquement et de débarquement entre chargeurs

¹⁰⁷ Franc d'avaries particulières sauf (FAP sauf) désigne une clause de contrat d'assurance de transport dans lequel les marchandises ne sont pas assurées contre les avaries particulières à l'exception de celles explicitement mentionnées au contrat. C'est-à-dire sont couvertes uniquement les avaries communes.

¹⁰⁸ On distingue plusieurs types de navigations : navigations en *tramping* ou des affrètements utilisés pour les marchandises conventionnelles et la navigation de ligne qu'est représenté par les lignes conteneurisées qui desservent des ports bien précis en rotation mensuelle par exemple ou en rotation interocéanique ininterrompus et fixe.

destinataires et compagnies maritimes à travers des mentions sur l connaissance sur les charges incluses ou exclues.

Dans le passé les compagnies maritimes prennent les marchandises au port de la part des chargeurs, les possibilités de refacturation n'existent que dans des cas précis avec les incoterms FOB au départ et CFR ou CIF à l'arrivée, aujourd'hui avec le conteneur et les nouvelles règles incoterms, les risques s'étalent même vers les incoterms FCA ou DAP et DPU.

Les compagnies utilisent ainsi les linerterms pour fixer le taux de fret, en ajustant ce taux avec des surcharges¹⁰⁹ :

- ✓ BAF (Bunker Adjustment Factor) : surcharge liée aux fluctuations du cours de pétrole.
- ✓ CAF (Currency Adjustment Factor) surcharge liée aux fluctuations du taux de change.
- ✓ ORC (Origin Receipt Charge : uniquement applicable en hine pour le développement des ports.
- ✓ Port Congestion : pour les ports congestionné en compensation des pertes de revenus (comme en méditerranée : Algérie).
- ✓ THC : (Terminal Handling Factor) : représente les frais de manutention au port de chargement et de déchargement pour les deux cas de transport en conteneur ou en conventionnel. THC intervient au depart sous forme de THC LOADING (chargement) et THC DISCHARGING (déchargement).

Il existe deux variantes de liner terms, à savoir pour le transport conventionnel et pour le transport conteneurisé :

3.2.4. Transport conventionnel

Pour ce type de navigation trois expressions peuvent être expliquées et qui font en même temps les différentes combinaisons de liner terms, tres répandues dans les transports conventionnels avec une manutention verticale.

- Quai : c'est l'endroit le long du navire (accostage), aménagé spécialement pour recevoir les marchandises au débarquement (mise sous hangar, stationnement, gardiennage, approchage et mise sous palan).
- Sous palan (*Under tackle*) : représente la mise à quai des marchandises prêtes à être chargée sur le navire (Elingage, hissage, virage, descente en cale, décrochage).
- Bord : c'est-à-dire à bord du navire des marchandises arrimées (saisissage, calage, fardage, accorage).

¹⁰⁹ https://observatoire-europe-afrique-2030.org/wp-content/uploads/2016/01/Lien_Definitions-fret-maritime.pdf consulté le 17 avril 2023 11 heures 34

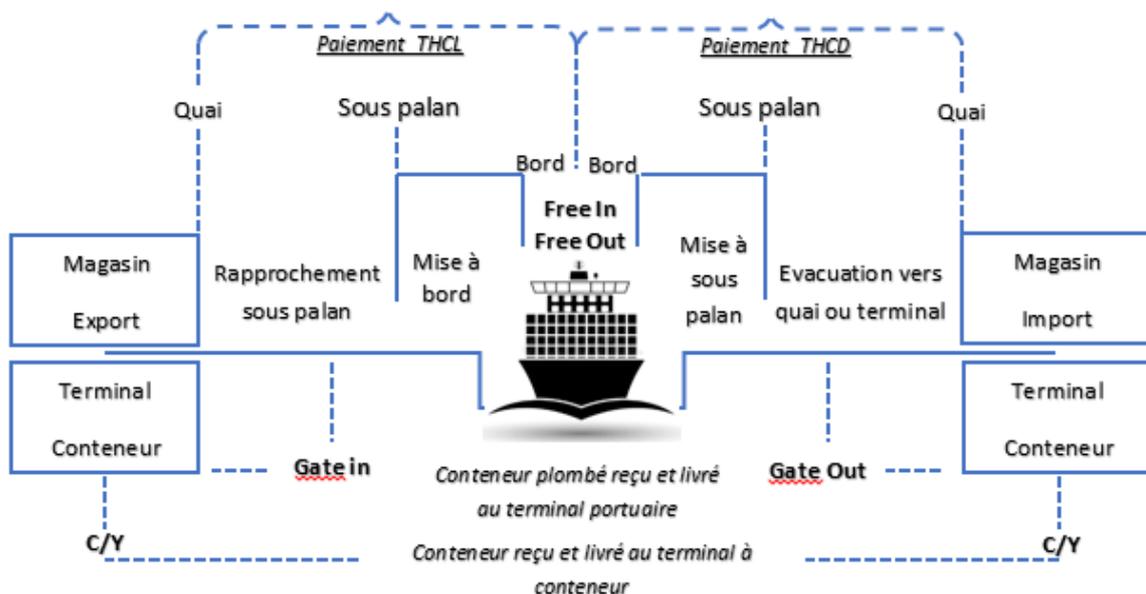
Des combinaisons peuvent être utilisées dans les connaissements tels que : Free in Free out ou en terme plus maritime « *FIO* » avec ses variantes, connues sous les noms de « *FIO'S* » pour en plus *STOWED* (*arrimé*) et *FIO'T* pour *TRIMMED* (*nivellement*) ou les deux *FIOS'T*.

3.2.5. Transport conteneurisé

- ✚ **CY** : Abréviation de Container Yard. Ce terme, désigne terminal maritime où est reçu/délivré le conteneur, peut être qualifié, selon les cas, de dépôt, de parc à conteneurs ou d'un terminal portuaire.
- ✚ **Gate In** : Le conteneur plein, plombé et chargé sur moyen de transport d'approche (routier, ferroviaire, fluvial), est pris en charge par le manutentionnaire portuaire, pour le compte de la compagnie, depuis la porte d'entrée du terminal portuaire de départ.
- ✚ **Gate out** : Le conteneur plein, plombé et chargé sur un moyen de transport d'évacuation est pris en charge jusqu'à la porte de sortie du terminal portuaire d'arrivée des marchandises.
- ✚ **Free in** : Le prix de transport proposé couvre la prestation de la compagnie une fois que le conteneur est à bord du navire, saisi et arrimé, au port de départ.
- ✚ **Free out** : À l'opposé du "Free in", le terme "Free out" indique que le prix de transport ne couvre la marchandise que jusqu'à bord du navire au port de destination convenu.

Des combinaisons peuvent être établies à partir des ces termes au nombre de 25 aussi tel que : CY/CY, free in / free out, gate in / gate out, free in / CY etc. Le schéma suivant montre les emplacements exacts de chaque terme dans une opération de transport maritime.

Figure N°10 : Principaux liner terms avec emplacement



Source : réalisé par nos soins de diverses sources

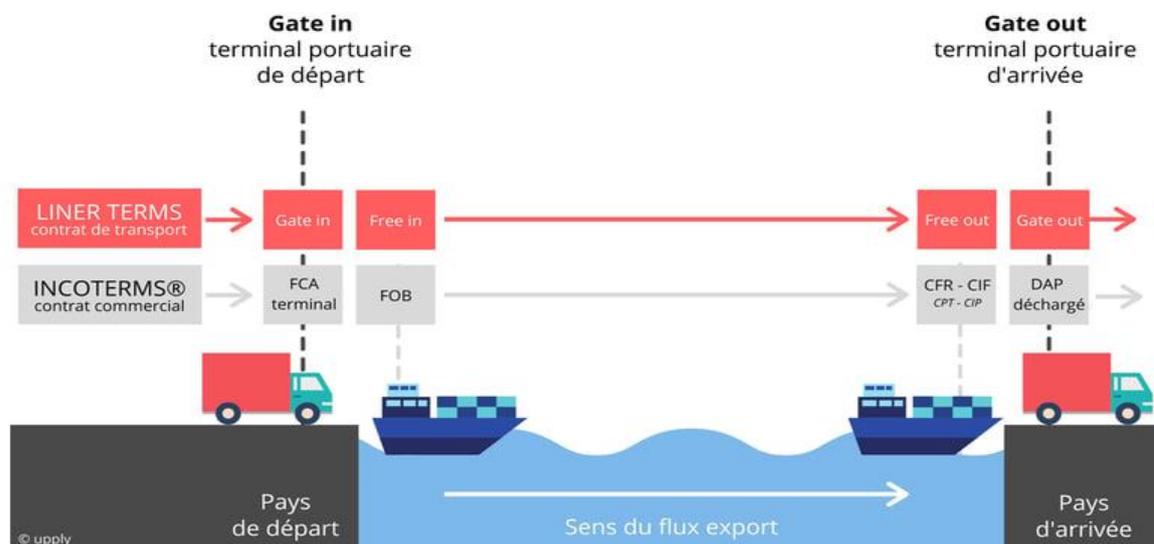
3.2.6. Alignement des incotems sur les liner terms

Dans le but d'éviter les problèmes de refacturation, un alignement est nécessaire pour la bonne exécution du contrat commercial et du contrat de transport ; En effet, le signataire d'un contrat commercial (acheteur en l'occurrence) n'est pas souvent la même personne qui va exécuter la part du contrat de transport au port d'embarquement (livraison des marchandises au port ou à bord du navire) et pareillement au débarquement des marchandises pour la classe « D ». Il s'en suit ainsi que des coûts de refacturation peuvent nés au détriment de l'acheteur ou des facturations inutiles pour le vendeur.

1. Vente FCA : préconisée pour le transport multimodal (conteneur), car le taux de THCL est incluse dans le fret en GIFO (gate in gate out) ou CY, ces termes sont souvent utilisé par les compagnies.
2. Vente FOB : dans ce cas l'acheteur aura interet à choisir une compagnie au taux de fret FIO (Free in Out) qui n'inclut pas la THCL autrement elle sera double facturée par le vendeur FOB et la compagnie.
3. Vente CFR et CIF : dans la même logique que FOB, mais en faveur du vendeur qui préférera une compagnie en FIO du moins en Free Out pour éviter le paiement de la THCD elle-même pas incluse dans la vente. Toutes fois une variante de CIF déchargé peut résoudre le problème.

Pour leurs utilisations dans les contrats de vente, la lecture de la version des règles CCI est indispensable tout en prenant en considération les variantes existantes dans certains pays tel que les Etats-Unis ou la Chine, par ailleurs la CCI a précisé comment intégrer ces acronymes dans les contrats de vente : « [règle incoterm choisie] [port, lieu ou endroit désigné] [Incoterm 2020] » comme par exemple : (*FOB Béjaia Incoterm 2020*).

Figure N°11 : Principaux liner terms avec emplacement



Source : Upplly (<https://market-insights.upply.com/>)

3.3. Connaissance et crédit documentaire

En matière de crédit documentaire, le connaissance est sans l'ombre d'un doute, la condition *sin qua non* pour la bonne exécution des termes du contrat commercial.

De son nom déjà, on sous entend le terme document, issus des usages du commerce international, le crédoc est tout simplement un crédit par document¹¹⁰. D'où l'importance du connaissance en guise d'un contrat de transport, sans le connaissance, le crédoc pour ne pas être pessimiste aura du mal à se réaliser.

Le connaissance fait le lien entre l'exécution du contrat commercial (du vendeur de livrer les marchandises) et celle du paiement international qui se fera en présentant ce même document en contrepartie du paiement.

3.3.1. Un tour d'horizon

La CCI s'est chargé de codifié ces usages sous forme de Règles dénommée RUU (Regles et Usances Uniformes relatives aux crédits documentaire). Tout comme les incoterms, les RUU subissent des mises à jours, et ce depuis leur création en 1933 ainsi y a eu la version 1953, 1962 (avec le changement de langue du français en anglais), 1974 (entrée de la CNUDCI), 1983 (transport multimodal), 1994 avec les RUU 500 et enfin en 2007 avec les RUU 600.

Dans la perspective de voir un jour un connaissance dématérialisé, une variante des RUU a été créée (**eRUU**) en 2002, d'autant plus que les transactions bancaires se font déjà via l'EDI à travers le réseau SWIFT¹¹¹. Toutes fois, le volet documentaire reste toujours intact avec la nécessité de présenter des documents papier¹¹².

3.3.2. Connaissance et RUU

En faisant la lecture de l'article 20 des RUU 600¹¹³, le connaissance doit remplir certaines conditions dont :

- La signature du transporteur ou un agent dénommé agissant eu nom ou pour compte du transporteur et du capitaine ou un agent dénommé agissant au nom ou pour le compte du capitaine.
- Indiquer que les marchandises ont été mises à bord sur un navire dénommé au port de chargement mentionné sur le contrat commercial.
- Indiquer la date d'émission du connaissance (réputée être la date d'expédition sauf clause de mise à bord sur le connaissance).

¹¹⁰ Karim ADYEL Op.cit. page 08

¹¹¹ Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications: une société cooperative international à but non lucrative de droit belge dont les actionnaires sont des banques

¹¹² Ibid page 107 à 115.

¹¹³ RUU 600 page 57

- Indiquer les ports de chargement et de déchargement.
- Indique si un transbordement est prévu en cas de transport par conteneur.
- Et de préférence sans réserves (Clean) quant au nombre ou l'état apparent des marchandises.

En effet, l'importance du connaissance se confirme avec les cas de fraudes existants quant¹¹⁴ :

- Au non embarquement effectif des marchandises à la date du BL en raison d'un embarquement sur un autre navire ou de marchandises inexistantes.
- ou en leurs embarquements avec des irrégularités.
- La pratique antidaté ou post daté.
- Emission d'un connaissance sans réserves avec une lettre de garantie.
- Non débarquement des marchandises.
- Chargement en pontée (au lieu de chargement en cale).

3.3.3. Endossement et vente documentaire

Pour le doyen R. RODIÈRE dans son ouvrage « Traité de droit maritime en page 108 »¹¹⁵ : « *Livrer le connaissance c'est livrer la chose* », ce qui nous renvoi à sa fonction de titre de propriété, cette dernière qui fait un lien temporel entre la lenteur des expéditions maritimes intercontinentales et la rapidité des transactions commerciales entre partenaires internationaux. Ce lien se traduit par la possibilité des acteurs commerciaux de pouvoir transiger sur des marchandises en pleine mer¹¹⁶.

Ainsi, par le simple fait d'endosser¹¹⁷ un connaissance, un destinataire peut transmettre le droit de prendre livraison des marchandises auprès du transporteur ; d'où la généralisation des transactions documentaire (Crédoc) via des connaissances à ordre¹¹⁸.

Conclusion

Qui dit connaissance, dit transport, vente, crédoc, incoterms, assurance et dédouanement ; il fait ainsi le tour des tous les opérateurs du commerce international (chargeurs, transporteurs, banques, douane, ...), en résumé, il a un intérêt vital pour le commerce international. Cette connectivité entre acteurs et sa particularité majeure de titre de propriété ont eu raison de sa dématérialisation, qui tarde à voir le jour, chose que nous allons explorer dans la suite de ce travail.

¹¹⁴ Karim ADYEL O.cit. Pages 169 - 185

¹¹⁵ Ibidem, page 85

¹¹⁶ Concept communément appelé « Ventes flottantes »

¹¹⁷ Apposer une signatures sur le dos du titre (le connaissance) en vue de son transfert (endos)

¹¹⁸ Le transfert des droits se fait par cession dans un connaissance dénommé.

CHAPITRE III : LA DEMATERIALISATION DU CONNAISSEMENT : DEFIS ET ENJEUX

Introduction

Les flux physiques de marchandises sont devenus considérablement rapides et intensifs ces dernières années, à titre d'exemple une compagnie maritime tel que CMA CGM traite près de 12 millions de conteneur (EVP) annuellement sur un total mondial de près de 179 millions¹¹⁹.

Partant du principe que chaque conteneur nécessite au moins un connaissance papier original, il faudra donc 12 millions de documents en moyenne à traiter annuellement, à transmettre et à archiver, énorme si on sait qu'une opération de dédouanement ou de crédoc nécessite au moins une facture commerciale, un certificat d'origine et une liste de colisage. Autant de documents que les compagnies espèrent voir disparaître d'ici quelques années, dont l'intérêt serait considérable en terme de coût de rapidité et de sécurité des transactions. « La clé qui changera les choses est la dématérialisation du connaissance maritime »

Toutefois, les documents ne sont pas l'unique raison de la dématérialisation, en effet, la crise de COVID a engendré énormément de dégâts dont par exemple : En premier la crise des conteneurs vides issue du manque flagrant dans la gestion des plateformes à conteneurs, cet aléa qui aurait pu être facilement évité si les connaissances étaient informatisés ; et en second l'arrêt de travail des compagnies aérienne du fret courrier (DHL), tout en sachant que transmettre les connaissances avec les navires est une pratique désavantageuse qui risquerait de congestionner les ports avec les retards dans les dédouanements.

Dans ce chapitre, nous allons parler des limites du connaissance papier, de contraintes pesant sur sa dématérialisation qui tarde à venir et des avantages issus des tentatives précédentes.

¹¹⁹ <https://www.containerstatistics.com/> consulté le 27 Avril 2023 à 17 heures 27

Section 01 : La dématérialisation du BL : réalité ou nécessité

L'idéal pour les compagnies est une plateforme informatisée englobant l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique privée (transporteurs, transitaires, ports, banques, chargeurs, ...) et publique (douane, service de commerce, ...), sur laquelle, ils peuvent naviguer et échanger des informations fiables et sécurisées à tout moment ; car le connaissance est un ensemble d'informations utiles à tous ces acteurs à des moments opportuns sur la chaîne logistique. Bien qu'il est hors d'atteinte sur certains aspects dont le transactionnel et le juridique, le BL papier renferme certaines limites que nous allons étalés en premier, avant de voir en second les arguments en faveur de sa dématérialisation.

1.1. Les limites du connaissance papier traditionnel

1.1.1. Lenteur et lourdeur des procédures sous connaissance maritime

Le connaissance papier implique plusieurs étapes manuelles dont la rédaction, l'impression, la signature et sa livraison, chaque étape peut prendre du temps ; le tout en prenant des risques par rapport à des erreurs de saisie. Ajouter à cela, les différentes mentions que doit contenir dont certaines manuelles et humides sur le BL¹²⁰

Par ailleurs, établis au maximum en 03 originaux dont un seul est négociable, le BL doit faire le tour de tous les acteurs à des moments bien avantageux, exportateur pour se faire payer, la banque pour se faire rembourser, l'importateur pour prendre livraison des produits et la compagnie pour se faire régler le fret ; en conséquence, le connaissance doit parcourir plus que le circuit de la marchandise¹²¹.

À la différence de ses débuts¹²², désormais, le BL est acheminé par des compagnies aériennes, ce qui présente un avantage, toutefois, cet avantage est mineur. Malheureusement des retards persistent en raison d'erreurs de traitement du courrier. La figure suivante montre la différence entre un voyage d'un BL papier par rapport à un BL électronique.

En plus de la lenteur et de la lourdeur des documents papier, ces derniers peuvent être très encombrants et improductifs¹²³. d'abord les documents doivent être stockés durant le voyage des marchandises par navire au départ puis archivés pendant au moins

¹²⁰ Des mentions par rapport à l'état de la marchandise, au FRET, aux réserves, à la date : dans certains BL la date d'émission n'est pas celle de livraison ou de mise à bord, le capitaine doit donc le contre daté.

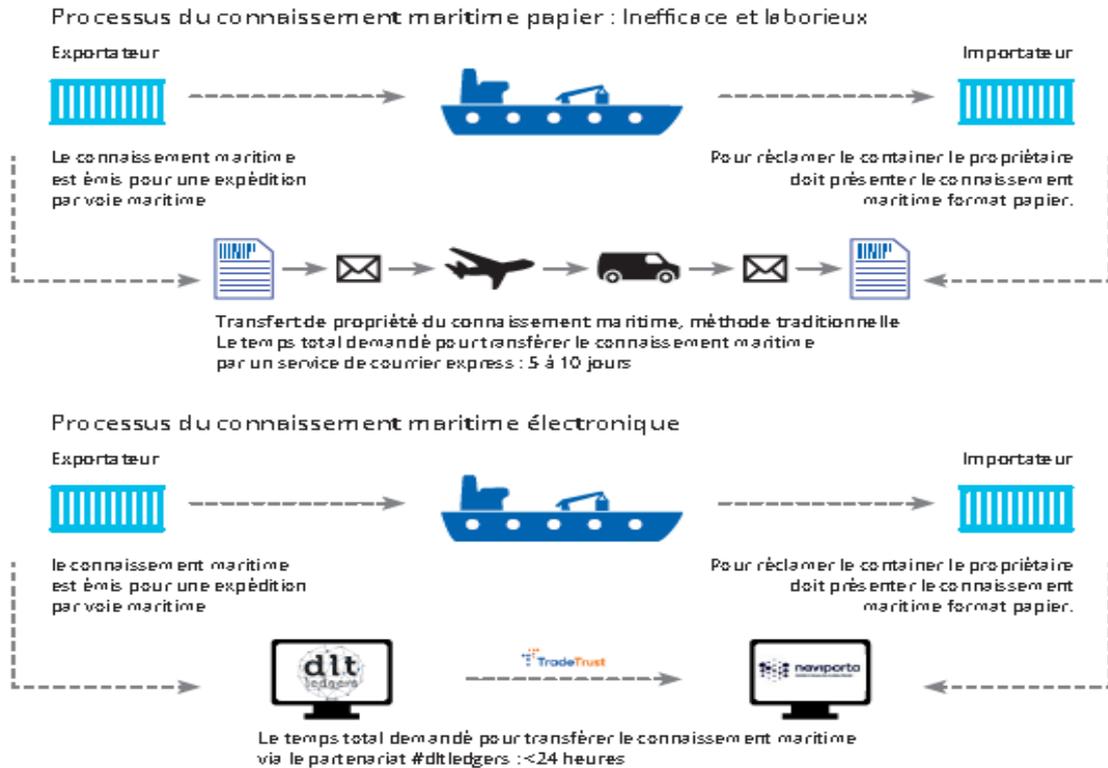
¹²¹ Walid ABOU-ZAHR, Op.cit. page 12

¹²² Dans le passé le BL voyage avec le navire, d'ailleurs même le chargeur voyage avec sa marchandise.

¹²³ www.primobox.com « Les inconvénients de la gestion papier » consulté le 30 avril 2023 à 10 heures 17

une décennie suivant la réglementation¹²⁴ en vigueur, puis la productivité des employés quant au temps passé à rechercher des documents, selon l'AIM¹²⁵, un employé peut passer 7 heures 30 par semaine à chercher des documents ; chose à laquelle, les compagnies veulent y remédier, puisque les 12 millions de BLs dont nous avons parlé en haut, peuvent facilement être stocké dans un disque de 12 téraoctet.

Figure N°12 : Le processus BL papier et eBL



Source : ICC France, *Défis et Opportunités de la digitalisation du commerce international*, Livre Blanc 2022 page 74.

1.1.2. La lettre de garantie ou LOI (Letter of indemnity) : face aux retards

Ces retards engendrés par la lourdeur du traitement documentaire étant inadmissibles pour les acteurs du transport maritime et même coûteux pour les destinataires. Les compagnies ont eu recours à l'usage de la caution bancaire, communément appelée lettre de garantie¹²⁶. Bien évidemment « cette lettre de garantie pour absence de connaissance à l'arrivée » n'est utilisée que pour pallier l'absence momentanée du connaissance au cours

¹²⁴ En algérie les documents fiscaux doivent être stockés pour une durée de 10 ans et de même pour les dossiers de dédouanement suivant le code des douanes algérien.

¹²⁵ Association Information et management créée en 196 en France pour promouvoir la recherche la formation et la diffusion des connaissances dans le domaine informatique.

¹²⁶ Il peut s'agir d'un engagement simple du destinataire ou d'un engagement cautionné par la banque, ce dernier représente une sécurité pour l'agent consignataire.

du transport et ne concerne donc en rien le transport sans connaissance¹²⁷ puisque, dans les cas où il est utilisé, le connaissance a bel et bien été émis au départ¹²⁸.

Elle a été définie par la cour de cassation dans un arrêt du 17 juin 1997, concernant le Navire Happy Buccaneer comme : « la lettre par laquelle son signataire garantit le transporteur maritime ou le consignataire du navire, des conséquences dommageables pour eux d'une livraison irrégulière faite sans remise du connaissance, consacre un engagement indépendant du contrat de transport¹²⁹ ».

Bien que par exemple dans le port de Marseille, plus de 90 pourcent des problèmes liés à la livraison, ont été réglés grâce à l'émission de la lettre de garantie qui est devenue une nécessité pratique du commerce maritime¹³⁰.

Elle est sujette à de controverses, non admise explicitement par les textes, elle ne règle pas définitivement les aléas causés par l'absence du BL, toutefois elle aggrave la situation du moment qu'elle peut être utilisée comme instrument de fraude, lorsqu'il s'agit d'une lettre simple sans cautionnement. Le problème de fraude est donc largement répandu en commerce maritime et c'est l'objet du deuxième élément lié aux limites du BL papier.

1.1.3. La fraude documentaire et le connaissance

La CCI dans sa brochure guide pour la prévention de la fraude maritime définit la fraude maritime comme : « La situation où l'une des nombreuses parties à une opération commerciale internationale, qu'il s'agisse de l'acheteur ou du vendeur, du propriétaire de navire, de l'affréteur, du capitaine ou de l'équipage du navire, ..., parvient par la tromperie et l'illégalité, à obtenir une somme d'argent ou des marchandises d'une autre partie envers laquelle elle a, en apparence pris des engagements commerciaux ou relatifs à un transport¹³¹ ».

Nous nous focaliserons sur la fraude documentaire relative au connaissance, ce dernier rempli de mentions relatives à l'état des marchandises (apparent et non apparent), aux réserves émises par le transporteur, aux dates d'embarquement et d'émission du BL, aux lieux de réception et de livraison, aux informations sur les parties, ... beaucoup d'éléments qui font que le connaissance est prédisposé à la fraude.

¹²⁷ C'est à dire la lettre de garantie ne remplace pas le connaissance, mais plutôt remplit le vide du retard lié au connaissance.

¹²⁸ Walid ABOU-ZAHR. Op.cit. page 13

¹²⁹ Reza FAALI Sous la direction de: Maître Christian Scapel « lettre de garantie au déchargement La pratique de la livraison sans connaissance Master ii «Droit Maritime et des Transports» 2012-2013, page 13

¹³⁰ Idem

¹³¹ Rapport de la CNUCED, Inventaire et analyse des mesures pour réduire les cas de fraudes maritime, 21 Septembre 1983.

a) À l'embarquement des marchandises

Dans ce cas la fraude est liée à la mention « A bord », cette dernière constatant de la prise en charge effective des marchandises, peut se tourner contre le transporteur en cas de fraude du vendeur, ainsi une marchandise peut se voir chargée sur un autre navire que celui indiqué sur le BL, comme elle peut ne pas exister carrément. Dans le premier cas, le vendeur, pour ne pas perdre son client négocie un contrat et fait en sorte que son acheteur paye la marchandise mais qui va arriver un peu plus tard, en second, c'est un acte d'escroquerie de la part du vendeur face à un acheteur en crédoc¹³².

Autres fraudes, situées ci-dessous¹³³ :

- ✓ Des connaissements antidatés : Pour le vendeur de rester dans les temps impartis pour l'ouverture du crédoc et son paiement rapide¹³⁴, ainsi que les cas où il lui est impossible de respecter les délais du contrat de vente.
- ✓ Emission de connaissance sans réserves : Généralement dans une opération de crédoc, le connaissance doit être sans réserves (article 32 des RUU), autrement des complications surviennent au règlement du crédoc, c'est ainsi que des chargeurs en convenue avec le transporteur obtiennent des BL sans réserves en contre-partie d'une lettre de garantie¹³⁵ assumant de dédommager le transporteur en cas d'avaries à l'arrivée.

b) Au débarquement des marchandises

Comme pour l'embarquement, au débarquement, les marchandises peuvent prendre une autre arrivée que prévue sur le BL ou même ne pas apparaître du tout.

En fin, on peut illustrer plusieurs cas de fraude liés au BL, d'autant plus qu'aujourd'hui, des transitaires entrent en jeu comme intermédiaires sous forme de connaissance dit house.

1.2. Les arguments en faveur de la dématérialisation du BL

La lenteur et la lourdeur du document papier, peuvent se traduire respectivement, par une rapidité d'exécution des données et des transferts et par une efficacité accrue des procédures et des processus de livraisons ; le second point que nous avons traité, lié à la fraude, peut quant à lui se traduire par une sécurité accrue des acteurs et du fret transporté.

¹³² Walid ABOU-ZAHR, Op.cit. Pages 19 et 20

¹³³ Ibid, page 21 à 24.

¹³⁴ La mention On bord datée conditionne l'ouverture du crédoc

¹³⁵ A ne pas confondre avec celle émises par le destinataire pour la livraison sans BL.

La CCI via son comité national France dans son livre blanc sur la digitalisation a rassemblé un certain nombre d'arguments en faveur de l'eBL, que nous énonçons ci-dessous sous forme de tableau:

Tableau N°09 : Arguments en faveur de l'eBL

Une suppression des frais de courrier des documents de transport	des solutions basées sur le cloud et les technologies blockchain permettent d'assurer un transfert sécurisé de documents entre pairs au lieu de payer des coursiers chargés de livrer les documents physiques
La continuité des activités	en évitant les retards ou interruptions liés au remplacement de connaissances papier ayant été endommagés, ou ayant fait l'objet d'un vol car les eBL sont stockés dans des formats numériques toujours accessibles et pouvant être transférés
Une sécurité plus grande vis-à-vis de la fraude ou la contrefaçon	les eBL signés numériquement et cryptés sont stockés de manière sécurisée ce qui permet d'éliminer les problèmes de falsification, manipulation ou vol de document démultipliés dans l'économie papier avec ses trois originaux
Une amélioration de la trésorerie des chargeurs	aujourd'hui les flux physiques peuvent être plus rapides que les flux documentaires, notamment sur les lignes courtes dans les échanges intra régionaux. Cela signifie qu'un porte-conteneur qui arrive dans le port de déchargement avant l'original papier du connaissance conditionnant la livraison des marchandises doit payer des frais pour le dépassement du délai de séjour d'un navire, taxes portuaires et des surestaries

Source : ICC France, Défis et Opportunités de la digitalisation du commerce international, Livre Blanc 2022 page 40.

1.3. Obstacles à l'informatisation du BL

1.3.1. La négociabilité du BL

Loin d'être une limite, la négociabilité¹³⁶ du BL est plutôt une contrainte majeure à sa dématérialisation, selon les professeurs Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL¹³⁷ : «il peut être constaté à ce jour que le connaissance électronique est largement utilisé par certains transporteurs maritimes et que ce type de document peut remplir efficacement les fonctions de base qui sont celles de la LTM¹³⁸ : preuve du contrat de transport, reçu de la marchandise. En revanche, malgré les subtils processus imaginés par les praticiens, il ne parait pas possible, en l'état, d'instituer une véritable négociabilité d'un tel titre¹³⁹».

¹³⁶ Dans les crédocs le connaissance étant à ordre peut permettre à une banque de se prémunir de la défaillance du destinataire et avoir

¹³⁷ Professeurs et uristes au centre du droit maritime et des transports de l'université de Marseille

¹³⁸ Lettre de transport maritime ou sea way bill : titre de transport non négociable utilisée dans le transport de courte distance représenté par le cabotage maritime : transport maritime intérieur ou même utilisé dans la manche (France Angleterre).

¹³⁹ MATCHINDA Odette, Op.cit. page 197

Bien qu'important au regard de ses fonctions, seule sa négociabilité lui confère donc cette importance, car les deux autres fonctions sont partagées avec d'autres titres de transport à l'image de la LTM, et il se trouve que c'est cette fonction qui fait barrage à diverses tentatives.

Par ailleurs, des tentatives pour son informatisation ont vu le jour depuis les années 1970 que nous allons aborder après toutefois, elles ont toutes été abandonnées, car au final à la livraison, le BL est exigé.

Si les compagnies maritimes ont évolué et ont su s'adapter au commerce maritime, les autres acteurs tels que la banque ou les services de douanes restent sceptiques face à ses avancées technologiques dans l'assurance de leurs droits.

1.3.2. La reconnaissance juridique des documents informatisés

Aucune des conventions régissant le connaissance maritime ne s'est évolué pour encadrer l'e-connaissance, en l'occurrence, on parle de la convention de Bruxelles ou celle de Hambourg ; ce qui laisse un vide en matière juridique quant à la généralisation de la dématérialisation des procédures et du BL en premier.

L'original papier constitue en fait une assurance pour la sécurité des transactions commerciales internationales, c'est une sorte de formalisme imposé par les textes législatifs et la jurisprudence, pour certains spécialistes, l'émission d'un BL électronique et négociable fait figure de serpent de mer¹⁴⁰. Le problème majeur de cet équivalent informatique de l'original ne se situe qu'au niveau jurisprudentiel¹⁴¹ ou au niveau de certaines banques.

Plusieurs travaux de juristes ont été effectués les années 1990, afin de permettre une bonne interprétation de l'original en langage informatique :

- a) *La théorie de l'original-originaire* : Proposée par le maître Alin Bensoussan qui, pour lui il est absurde pour le législateur national d'accepter une copie de d'un original antérieur¹⁴² garantissant fidélité et durabilité et de ne pas accepter une preuve informatique comme preuve d'un acte n'ayant pas fait l'objet d'un écrit. Il propose ainsi d'appeler cette preuve « Originaire » pour la différencier de l'original qui renvoie au papier¹⁴³.

¹⁴⁰ Rabah HELAL. « Le connaissance électronique » Loc.cit

¹⁴¹ A la naissance d'un contentieux

¹⁴² Plusieurs lois nationale dont celle de la France et de l'Algérie admettent les copie sur original dans les ca où l'original n'est plus, perdu ou endommagé.

¹⁴³ Zakia RAHALI sous la direction du Maître Christian Scapel, « Les obstacles à l'informatisation du BL », université de droit, d'économie et des sciences d'aix-marseille iii, master ii (d.e.s.s.) de droit maritime et des transports Promotion 2013.

Il justifie la force de la preuve informatique par rapport à l'original papier par la force de celle-ci à se protéger contre la fraude, contrairement à une copie sur l'original, en effet, la force probante d'une preuve est inversement proportionnelle à sa probabilité de fraude¹⁴⁴.

b) *La théorie des équivalents fonctionnels* : Cette approche est matérialisée dans la loi de la CNUDCI sur le commerce électronique de 1996, à travers cette approche, la commission a souhaité remplacer l'écrit souvent exigé, par un document électronique remplissant les mêmes caractéristiques techniques et juridique que l'écrit, d'où l'appellation d'équivalent fonctionnel (remplir les mêmes fonctionnalités).

Pour la CNUDCI c'est d'inciter les législations nationales à élargir la définition des termes « *écrit* » (article 06), « *signature* » (article 07) et « *original* » (article 08) aux documents émis électroniquement¹⁴⁵.

1.3.3. Autres obstacles

Tout en haut, nous avons donné les deux principaux défis à surmonter pour atteindre l'objectif fixé qu'est la numérisation des données du BL. Toutefois, d'autres obstacles sont à éclairer, nécessitant juste une attention et une explication¹⁴⁶ :

a) La première des limites à la dématérialisation du second ordre est intrinsèque au système lui-même qui permettra de numériser ce document ; elles concernent : D'abord, la complexité des opérations de transport maritime qui font intervenir plusieurs acteurs, tout en haut, nous avons parlé d'un idéal si ces acteurs arrivent à se synchroniser ensemble à travers une même plateforme ; Puis, la sécurité des données qui risqueraient d'être cracker, hacker ou hijacker¹⁴⁷ et avec un degré moindre de supprimer des données de les perdre ; enfin celui de l'investissement que devra entreprendre une entreprise de taille moyenne en logiciels en infrastructures adéquate ou en formation de son personnel.

b) La seconde est psychologique liée au fait, que le document papier se voit pour beaucoup de personnes, comme inviolable et qu'il est plus facile de falsifier un document électronique. D'un point plus explicatif, il s'agit de la résistance au changement en raison de leurs familiarités avec le papier.

¹⁴⁴ Alin Bensoussan, « contribution théorique au droit de la preuve dans le domaine informatique aspects juridique » GAZETTE DU PALAIS, mercredi 17, jeudi 18 juillet 1991

¹⁴⁵ Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique et guide pour son incorporation 1996. <https://uncitral.un.org/fr> consulté le 03 mai 2023 19 heures 44.

¹⁴⁶ Albert Ndiyal DIONE, sous la direction du professeur Philippe DELEBECQUE Les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, Thèse de Droit. Université Panthéon-Sorbonne -Paris I, 2018, page 41 à 45.

¹⁴⁷ Contourner des logiciels, de contourner les plateformes et logiciels et d'usurper les identités.

Par ailleurs, on peut aussi soulever le problème du chômage technique qui, pourrait naître de la généralisation de l'informatique à tous les secteurs ou aujourd'hui de l'IA qui fait couler beaucoup d'encres.

Section 02 : les dispositifs juridiques mis en place et tentatives de dématérialisation du BL

La digitalisation du connaissance maritime : un véritable « **game-changer**¹⁴⁸ » pour le commerce international¹⁴⁹, c'est dans ce sens que depuis l'avènement de l'EDI, les associations de transporteurs, de transporteurs ou de transitaires ont commencé à s'y intéresser de plus près, et ce, depuis le début des années 1980, à l'image du *SeaDocs Registry* en 1986, c'est au tour d'organisation plus en vue dans le commerce international tels que la CNUDCI, la CCI, ou plus spécialisées tels que la FIATA, la BIMCO, le CMI et tout récemment la DCSA.

Dans un premier temps nous allons exposer les différents dispositifs juridiques émanant de ces acteurs et puis en second lieu, nous allons faire une rétrospective de l'ensemble des tentatives élaborées.

2.1. Dispositifs juridiques émanant des institutions internationales

2.1.1. L'apport de la CNUDCI

Le connaissance relève du droit maritime ; pour le professeur Philippe GARO : « Le droit maritime est à la croisée de beaucoup de domaine du droit. Ce constat traduit toute la richesse de cette matière. Cependant il est un domaine de droit qui a été peu exploré par le juriste maritime : le droit du commerce électronique¹⁵⁰ ». C'est ce que l'organe principal des nations unies en matière de droit commercial international a fait ; à travers ces textes en forme de la loi type, la CNUDCI a voulu encadrer et donner un aperçu pour les différentes législations nationales en matière de droit du commerce électronique :

a) *Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique en anglais MLEC*: Elle vise l'harmonisation des règles juridiques dans le secteur du commerce électronique, une règle bien évidemment liée à la cryptographie et les moyens d'authentification des communications électroniques. Elle fut adoptée en 1996. Toutes fois, la CNUDCI avait

¹⁴⁸ Nouvelle donne

¹⁴⁹ ICC France livre blanc 2022, Op.cit page 39

¹⁵⁰ Article de Philippe GARO paru dans la Gazette de la chambre, <https://www.arbitrage-maritime.org/> consulté lundi 13 février 2023, 13:21

souhaité mettre en place un projet de « Lex electronica¹⁵¹ », une initiative souhaitée au regard des difficultés à mettre en place un projet de loi, ce dernier qui pourrait vite être dépassé au regard des évolutions technologiques sans précédent¹⁵².

Cette loi type traite entre autres, de la reconnaissance juridique des messages de données (Article 05), des éléments constituant l'équivalence avec le papier dont l'écrit, l'original et la signature (articles 06, 07,08), de la formation et exécution d'un contrat électronique en chapitre 03 (articles 11 à 14) et enfin chapitre sur le transport dont l'article 17 qui traite des documents de transport.

b) Loi type de la CNUDCI sur les signatures électronique en anglais MLES: Venue en complément de la loi sur le commerce électronique, cette dernière fut signée en 2001. Elle précise les normes de signatures électronique bien que traitée dans la loi de 1996. Cette loi traite par exemple de la satisfaction des exigences de signatures (article 06) tel qu'encadré par le principe de l'équivalence, elle traite aussi de leurs fiabilités (article 10) et enfin de leurs reconnaissances (article 12)¹⁵³.

L'article 02 donne la définition suivante de la signature électronique : « désigne des données sous forme électronique contenues dans un message de données ou jointes ou logiquement associées audit message, pouvant être utilisées pour identifier le signataire dans le cadre du message de données et indiquer qu'il approuve l'information qui y est contenue¹⁵⁴ », une définition large afin de donner plus d'étendue à son interprétation juridique, plus loin, elle donne un aperçu de certains moyens utilisés pour matérialiser cette signature dont : « signatures numériques » s'appuyant sur la cryptologie à clef publique

c) Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques en anglais MLETR: Beaucoup plus récente, puisqu'elle date de 2018, elle traite de la reconnaissance juridique de ces documents (article 07), de l'équivalence fonctionnelle et

¹⁵¹ C'est un ensemble de règles encadrant les activités se déroulant dans un espace virtuel, elle régit les relations en commerçants dans les transactions internationales, elle institue les règles pratiques de bon fonctionnement tel que les incoterms. En effet la lex electronica s'inspire donc des usages constituant les règles coutumières dégagée par la pratique. Pierre TRUDEL.

¹⁵² Philippe GARO, Loc. cit

¹⁵³ Loi type sur les signatures électroniques, <https://uncitral.un.org/fr> consulté le 04 mai 2023 à 17 heures 25.

¹⁵⁴ Loi type de la CNUDCI sur les signatures électronique et guide pour son incorporation 2001. <https://uncitral.un.org/fr> consulté le 03 mai 2023 121 heures 04.

surtout l'article 10¹⁵⁵ qui traite de la forme du document électronique et des méthodes utilisées enfin, de l'endossement¹⁵⁶.

d) Boite à outil pour le commerce transfrontière sans papier, en Anglais CPTA :

Document élaboré avec l'OMC et la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie Pacifique (CESAP). Elle vise à faire mieux connaître les outils techniques et juridiques à utiliser pour adopter des systèmes de commerce transfrontières sans papier et des guichets uniques nationaux. Les principales dispositions à prendre à cet effet sont les suivantes¹⁵⁷ :

- faciliter la mise en place d'un cadre juridique favorable ;
- faciliter la mise en place d'un cadre technique favorable ;
- promouvoir une gouvernance efficace et mobiliser les parties prenantes ;
- assurer une assistance technique.

e) Les règles de Rotterdam 2008 : une nouveauté : Contrairement aux autres conventions, notamment, celles de Bruxelles et de Hambourg ; Les règles de Rotterdam ont innové en matière d'émission de documents électroniques. À cet effet, le chapitre 03 traite entièrement en articles 08, 09 et 10 de documents de transport électronique. L'article 09¹⁵⁸ prévoit des procédures d'utilisation des documents électronique de transport négociable en faisant allusion au connaissance. Par ailleurs, les chapitres 08, 09 et 11 traitent respectivement des documents de transport et documents électroniques de transport, de livraison de marchandises sous document électronique et enfin de transfert des droits sur une marchandise sous document électronique¹⁵⁹.

2.1.2. L'apport du CMI

Le Comité Maritime International a pour mission l'harmonisation des règles de droit maritime, dépositaire de plusieurs conventions dont la convention de Bruxelles sur le connaissance. Le CMI fut fondé en 1897.

¹⁵⁵ a) Si ce dernier contient les informations qui seraient exigées dans un document ou instrument transférable papier ; et

b) Si une méthode fiable est employée :

- i) Pour identifier ce document électronique comme le document transférable électronique ;
- ii) Pour faire en sorte que ce document électronique puisse faire l'objet d'un contrôle depuis sa création jusqu'au moment où il cesse de produire des effets ou d'être valable ; et
- iii) Pour préserver l'intégrité de ce document électronique.

¹⁵⁶ Loi type sur les documents transférables électroniques, <https://uncitral.un.org/fr> consulté le 04 mai 2023 à 17 heures 58.

¹⁵⁷ Boite à outil pour le commerce transfrontière sans papier. <https://uncitral.un.org/fr> consulté le 07 mai 2023 à 18 heures 32.

¹⁵⁸ a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;

b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;

c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur;

d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu,

¹⁵⁹ Convention des NU sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. <https://uncitral.un.org/fr> consulté le 07 mai 2023 à 16 heures 58.

Depuis le début des années 1980, le CMI s'est intéressé au connaissance électronique et c'est en 1990, qu'un texte dénommé « *Règles du CMI sur le Transfert électronique de droits sur les marchandises en transit*¹⁶⁰ » a vu le jour.

Ces règles innovantes au nombre de 12¹⁶¹ traitaient de la négociabilité du connaissance¹⁶² ; élément auquel se heurte l'informatisation de ce document.

a) La clé de confidentialité : la règle 2.14a définit comme : « tout moyen technique approprié convenu entre les parties pour garantir l'authenticité et l'intégrité d'une transmission¹⁶³ ». En réalité cette clé représente le principe d'endossement et de transfert droit sur les marchandises.

b) Principe des règles en matière d'endossement : Techniquement, le transfert serait réalisé par l'offre au chargeur au lieu d'un document en forme de connaissance, d'une « clé confidentielle » qui, à chaque transfert subséquent, serait détruite et remplacée par une nouvelle clé confidentielle offerte à celui à qui le transfert est fait. Lors de chacun de ces transferts, le transporteur veillerait, en recevant la confirmation de celui qui a transféré, à ce que le transfert soit effectivement réalisé comme cela a été dit précédemment. A la suite d'un transfert et de l'émission d'une nouvelle clé confidentielle, le transporteur aurait seulement le droit de recevoir des instructions au sujet des marchandises de la personne ayant accès à la clé confidentielle et seule cette personne aurait le droit de donner des instructions au transporteur en ce qui concerne la livraison des marchandises au dernier destinataire¹⁶⁴.

2.1.3. L'apport de la CCI

Il est paradoxal que le commerce international B to B qui concerne des professionnels soit moins fluide et moins digitalisé que le e-commerce B to C¹⁶⁵ qui permet à un consommateur de commander, d'être livré, d'échanger, ou d'annuler sa commande en toute facilité technique et juridique¹⁶⁶. C'est en ces termes que, le comité chargé de la rédaction du livre blanc sur la digitalisation du commerce international, a été préfacé. Cela nous donne une idée du rôle crucial joué par la CCI. Voici la chronologie des initiatives de la CCI en matière de digitalisation du commerce international :

¹⁶⁰ XXXIVème conférence du CMI, DOCUMENTS, Paris 1990, page 151

¹⁶¹ 1. Champ d'application, 2. Définitions ; 3. Règles de procédures ; 4. Forme du message ; 5. Termes du contrat ; 6. Loi applicable ; 7. Droit et disposition de transfert ; 8. La clé de confidentialité ; 9. Livraison ; 10. Parties au contrat ; 11. Données électroniques valent des écrits.

¹⁶² Techniquement les deux autres fonctions du BL (reçu et titre) ne posaient pas de soucis nous l'avons vu précédemment.

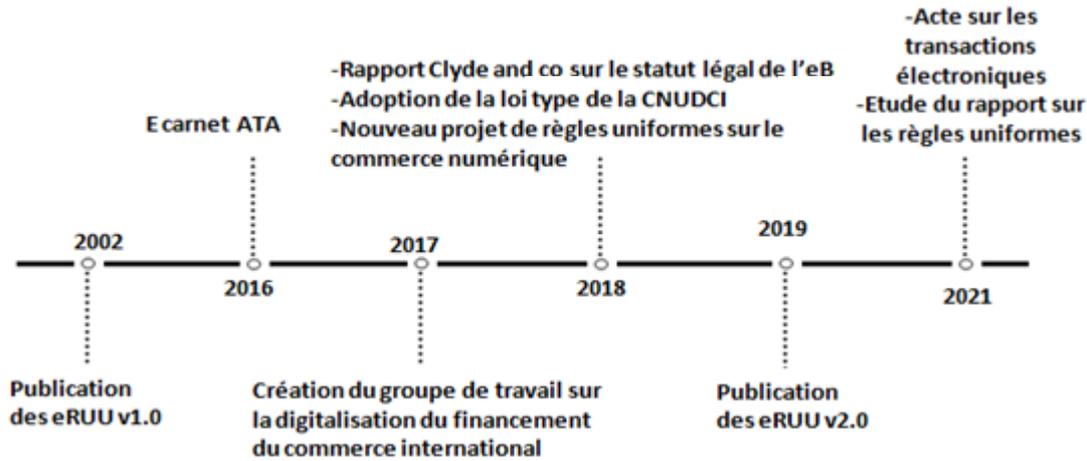
¹⁶³ XXXIVème conférence du CMI, Op.cit. pages 67 et 69.

¹⁶⁴ Ibid page 151

¹⁶⁵ B to B business to business / Business to customer

¹⁶⁶ ICC livre blanc 2022, Op.cit. page 05

Figure N° 13: Initiatives de la CCI



Source : Livre blanc ICC, *Digitalisation du commerce international 2022* page 32

2.1.4. L'apport de l'OMD et de l'OMC

En étroite collaboration l'organisation mondiale des douanes et l'organisation mondiale du commerce œuvrent pour la digitalisation du commerce international et des procédures ainsi :

a) *Du côté de l'OMC*: L'OMC, de son côté, a fait de l'informatisation des systèmes douaniers et de la dématérialisation des documents justificatifs l'une de ses priorités. C'est l'un des enjeux de l'Accord sur la Facilitation du Commerce adopté en 2013, entré en vigueur en 2017 et ratifié par 142 pays. L'article 10 donne des orientations aux gouvernements sur la manière de simplifier les formalités et les prescriptions en matière de documents requis à l'importation, à l'exportation et pour le transit. Il est ainsi recommandé de retenir les mesures les moins restrictives afin d'assurer une mainlevée et un dédouanement rapide des marchandises, et d'accepter les copies sur papier ou sous forme électronique des documents justificatifs¹⁶⁷.

b) *Du côté de l'OMD* : Ayant constaté le coût de production élevé de la documentation papier exigée pour les déclarations et les vérifications douanières et la préparation chronophage entraînant délais et retards dans les chaînes logistiques, le Conseil de coopération douanière de l'OMD a pris plusieurs mesures dont¹⁶⁸ :

(1) d'identifier les documents justificatifs qui doivent normalement accompagner les déclarations de chargement et de déterminer la nécessité de présenter ces documents aux fins du dédouanement afin de les éliminer;

¹⁶⁷ Accord sur les Facilitation des Echanges-OMC, https://www.wto.org/french/docs_f/legal_f/tfa-nov14_f.htm Consulté le 05 Mai 2023 à 20 heures 08

¹⁶⁸ Conseil de coopération douanière (OMD). (2012). Recommandation du Conseil de coopération douanière relative à la dématérialisation des documents justificatifs. https://www.wcoomd.org/~media/wco/public/fr/pdf/topics/key-issues/ecp/recommendations-approved-at-the-council-2012--demat_-f.pdf?la=fr Consulté le 05 Mai 2023 à 19 heures 50

- (2) de supprimer l'obligation de présenter les documents justificatifs sur support papier s'ils ont déjà été présentés sous format électronique;
- (3) de procéder à la mainlevée et au dédouanement du fret sur la seule base d'une déclaration électronique et d'une vérification automatisée;
- (4) de faire en sorte que les systèmes automatisés de dédouanement puissent vérifier automatiquement les informations contenues dans les documents justificatifs dématérialisés lorsque ces informations sont accessibles par voie électronique :
 - (a) dans les bases de données des autres services publics;
 - (b) dans les environnements de guichet unique (et les systèmes communautaires de fret);
 - (c) dans les répertoires privés.

Sans oublier le cadre de normes SAFE en trois piliers (douane/douane, douane/entreprise et douane/autres administrations), ce cadre de normes vise une large coopération entre intervenants du commerce international pour la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique. Dans le pilier douane/entreprise qu'a vu le jour le statut de l'Opérateur Economique Agréer¹⁶⁹.

2.1.5. La naissance de la DCSA

La DCSA (Digital Container Shipping Association) est une association créée en 2019 par un groupe de grandes compagnies maritimes internationales (A.P. Moller - Maersk, Hapag-Lloyd, Mediterranean Shipping Company, Ocean Network Express, et CMA CGM). Son souci majeur est de promouvoir l'efficacité, la sécurité et la durabilité dans le secteur du transport maritime en utilisant des technologies numériques.

La DCSA développe des normes de numérisation pour les processus de bout en bout de l'expédition de conteneurs dont, les réservations, les documents d'expédition, les opérations portuaires, le suivi des conteneurs et les communications entre les différents acteurs de la chaîne logistique (moins de coûts et moins d'erreurs). Le dispositif Track and Trace de DCSA en est un exemple de normes adoptées. Ce dernier est optimisé grâce à des technologies telles que la blockchain, l'Internet des objets et l'intelligence artificielle (IA)¹⁷⁰.

¹⁶⁹ En juin 2005, le Conseil de l'OMD a adopté le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter les échanges commerciaux internationaux (le Cadre SAFE), destiné à avoir un effet dissuasif sur le terrorisme international, à sécuriser le recouvrement des recettes et à promouvoir la facilitation du commerce mondial. En 2007, le programme-phare de partenariat douane-entreprises de l'OMD - le programme des opérateurs économiques agréés (OEA) - a vu le jour.

L'OEA est une certification pour les partenaires logistiques fiables garantissant un certain nombre de facilitation.

¹⁷⁰ <https://dcsa.org> consulté le 22 mars 2023, 08:26

Par ailleurs, la DCSA a mis l'accent sur la numérisation du BL, une numérisation qui pourrait engendrer une croissance du commerce mondial de l'ordre de 30 à 40 milliards de dollars, tout en économisant pas moins de 6,5 milliards de dollars. Des chiffres énormes pour une tâche aussi délicate, car sur les 45 millions de BL émis chaque année, seuls 1,2% d'entre eux étaient électronique. L'objectif fixé étant 50% pour 2025 et 100% pour 2030¹⁷¹.

a) Normes : La DCSA, a publié des données et des normes¹⁷² de processus pour la soumission des instructions d'expédition et l'émission du connaissance (B/L), ces dernières sont alignées sur le modèle de données de référence de transport UN/CEFACT. Par cette initiative, la DCSA vise à faciliter l'acceptation et l'adoption d'un connaissance électronique (eBL) par les régulateurs, les banques et les assureurs et à unifier la communication entre ces organisations et les clients, les transporteurs et toutes les autres parties prenantes impliquées dans une transaction¹⁷³.

b) Création de l'Alliance FIT : C'est en 2022 que : DCSA, BIMCO, FIATA, ICC et SWIFT forment Future International Trade Alliance et signent un protocole d'accord pour sensibiliser et normaliser la numérisation du commerce international¹⁷⁴. L'initiative se veut comme une convergence des efforts pour arriver à créer un écosystème interopérable unique.

2.1.6. Transposition de lois nationales sur les conventions de la CNUDCI

➤ *Algérie :* Loi n° 15-04 du 11 Rabie Ethani 1436 correspondant au 1er février 2015 fixant les règles générales relatives à la signature et à la certification électroniques.

➤ *Etats-Unis :* Selon la loi de l'Etat de New York, les documents électroniques des accords et transactions commerciales sont juridiquement valides et dotés de la force exécutoire y compris les connaissements et autres documents électroniques de titres tels que définis dans le Code Commercial Uniform (UCC). Il est ainsi précisé que les connaissements, les mandats de quai, les récépissés d'entrepôt sont des documents de titre. Par ailleurs, un décret fédéral sur la loi sur le commerce mondial et national prévoit un principe général de validité, d'efficacité, et de force exécutoire pour les contrats et documents électroniques¹⁷⁵.

¹⁷¹ Ibid, consulté le 06 Mai 2023 à 15 heures 55

¹⁷² Exemples : - Bill of Lading 2.0, Interface Bill of Lading 2.0, DCSA OpenAPI specification for Electronic Bill of Lading: Application Programming Interfaces

¹⁷³ <https://dcsa.org> Ibid

¹⁷⁴ Idem

¹⁷⁵ Livre blanc ICC Op.cit. Page 99

➤ **Allemagne** : En 2013, une loi réformant le Chapitre 5 dédié au transport par mer du code de Commerce a ajouté une section dédiée au format des connaissances. Cette section 516 rédigée comme suit repose sur le principe de l'équivalence fonctionnelle¹⁷⁶.

➤ **Espagne** : La loi 14/2014 sur la navigation maritime reconnaît le eBL. Un connaissance peut être émis sur un support électronique lorsque l'expéditeur et le transporteur en ont convenu par écrit avant l'embarquement de la marchandise¹⁷⁷.

➤ **Singapour** : L'adoption à Singapour de l'Electronic Transactions Bill. Le 1er février 2021, le Parlement de Singapour a adopté le Electronic Transactions (Amendment) Bill. Ce projet de loi adopte la MLETR (loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électronique) avec certaines modifications. Ce projet de loi permet donc la création et l'utilisation d'un connaissance maritime électronique qui est à présent juridiquement équivalent à un connaissance maritime papier¹⁷⁸.

➤ Le Royaume-Uni et son futur Bill of electronic exchange. A la suite d'échanges avec les professionnels du commerce et du *Trade Finance* britannique qui avaient mis en avant dans une étude les bénéfices considérables qu'apporterait une adaptation du droit britannique à la loi-type de la CNUDCI sur les documents électroniques transférables¹⁷⁹.

➤ **France** : Il existe maintenant deux grands textes codifiés du droit du commerce électronique : la loi n° 2000-230 du 13 mars 2000 portant adaptation du droit de la preuve aux technologies de l'information et relative à la signature électronique (JO n° 62, 14 mars 2000, p.3968) et la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique dite "LEN" ou "LECN" (JO n° 143, 22 juin 2004, p.11168)¹⁸⁰.

2.2. Les tentatives de dématérialisations ou PAPERLESS système

2.2.1. DATA FREIGHT RECEIPT

À l'origine du DFR ou Document de Fret Rapide en français, fut lancé par l'Atlantic Container Line auquel appartenait la Compagnie Générale Maritime, qui a créé ce document électronique pour remplacer les connaissances non négociables. Dans ce système, les informations sont transmises par satellite depuis le port de chargement où les informations ont été reçues et transcrites sur un document papier saisi puis saisies en informatique. Il est rapide et simple sans signature ni cachet nécessitant à l'arrivée la

¹⁷⁶ Ibid

¹⁷⁷ Ibid page 100

¹⁷⁸ Ibid page 101

¹⁷⁹ Idem

¹⁸⁰ Philippe GARO Docteur en droit - Arbitre maritime Chambre arbitrale maritime de Paris L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique Intervention du 17/10/2013 à l'AFDM, Page 05 <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/fr/Misc/billoflading.pdf> consulté le 07 Mai 2023 à 19 heures 05

présentation de l'indenté du destinataire. Son inconvénient est bien sur, son non adaptabilité au crédoc et juridiquement peu fiable¹⁸¹.

2.2.2. CARGO KEY RECEIPT

Le CKR ou le reçu de marchandise à clé, fut créé par l'Atlantic Container Line, à la différence du DFR, dans celui-ci est clé électronique est émises par le transporteur, la banque honore le vendeur sur présentation du CKR puis informera la banque de l'acheteur, en étant consignataire de la marchandise¹⁸², qui recevra un avis d'arrivée avec copie pour le destinataire de la part du transporteur. La négociabilité du CKR est toujours irréalisable pour que le destinataire ait réellement la possession de marchandises¹⁸³

2.2.3. INTERTANKO ou SeaDocs

Les échecs concédés par le DFR et CKR n'ont pas été en vain, puisque en 1981, une association de pétroliers indépendants¹⁸⁴ en collaboration avec la Chase Mahattan Bank et un groupement d'assureurs maritimes du nom de P&I clubs¹⁸⁵, ont conçu pour les chargements en vrac en général et du pétrole en particulier.

Le souci des promoteurs du projet était de mettre au point un système compatible avec la structure du marché pétrolier : une cargaison se revend jusqu'à 120 fois pendant le transport et il arrive fréquemment que le connaissance soit présenté plusieurs jours après la livraison au dernier acquéreur. Les transactions sur le connaissance étant enregistrées dans un registre central crée à cet effet. Ce registre a été crée par la Chase Manhattan Bank. Il s'agissait d'une société nommée SeaDocs Registry qui constituait un registre centralisateur dans lequel les connaissances originaux devaient être déposés et conservés dès leur émission ; il n'y avait plus de transmission matérielle du connaissance ni de présentation matérielle à l'arrivée¹⁸⁶.

En matière d'opérations pétrolières, le procédé SeaDocs a constitué l'expérience la plus poussée de dématérialisation des connaissances. Mais cette expérience a été abandonnée en 1988. Le méfait est venu de l'impossibilité de s'accorder sur le dépositaire des connaissances originaux. Pourtant, dans ce schéma, le connaissance papier demeurait : ce n'était que sa circulation qui était informatisée. En cas de litige, le connaissance traditionnel continuait à jouer son rôle de gage sur la marchandise. C'est à

¹⁸¹ Walid ABOU-ZAHR, Op.cit pages 80, 81, 82

¹⁸² Mandataire a qui on confie des marchandises en vue de les garder ou revendre contrairement au consignataire de navire à qui on confie le navire durant son escale.

¹⁸³ Ibid pages 83 et 84

¹⁸⁴ The international association of independant tankers owners d'où est venu le nom de INTERTANKO

¹⁸⁵ Protection and Indemnity Club

¹⁸⁶ Karim ADYEL.Op.cit. page 250

la suite de cet échec qu'ont été mise au point les règles du C.M.I. relatives au transfert électronique de droits sur les marchandises transportées¹⁸⁷.

2.2.4. Le BOLERO

Le projet Bolero (*Bills of Lading Electronic Registry Organisation*) est réalisé par plusieurs partenaires logistiques dont trois armements (Maersk, P&O et Nedloyd) en collaboration avec la coopérative bancaire SWIFT et le Through Transport Club (TT Club), une société d'assurance mutuelle qui représente des transporteurs, des transitaires, des exploitants de terminaux et des autorités portuaires.

Système de gestion des données et des communications très sophistiqué. Basé sur un registre central dans lequel sont stockées sous forme de données toutes les transactions commerciales et tous les envois de marchandises. Où sont consignés tous les processus administratifs d'une transaction commerciale dans le respect le plus stricte de la chronologie. En utilisant une clé électronique pour ses registres. Ce registre est tenu par l'organisation S.W.I.F.T.

C'est un système proche du cadre de loi du CMI, cependant, juridiquement, il est régi par un corps de règles intégré, dénommé « **Rulebook** » définissant la standardisation des messages, la constitution des preuves et définit les obligations contractuelles des parties.

Lorsqu'un vendeur (ou un acheteur FOB) veut conclure un contrat de transport, le système BOLERO lui permet de réserver du fret sur la ligne choisie et de donner au transporteur toutes les informations utiles sur la marchandise à transporter. Le transporteur, grâce à ces informations, émet un "connaissance" qui est déposé dans le registre central. Ce registre stocke toutes les informations contenues traditionnellement dans les "shipping documents", ces informations étant accessibles aux intéressés grâce à la clef électronique qui leur est attribuée. Le registre valide et authentifie les messages, et lorsque l'opération le demande, génère les messages à envoyer aux utilisateurs y impliqués¹⁸⁸.

Au départ le système n'était pas universel au regard de la méfiance de beaucoup de pays et de l'accessibilité technologique, aujourd'hui, il est dépassé par la technologie existante.

¹⁸⁷ Ibid

¹⁸⁸ Zakia RAHALI. Op.cit. page 76

Section 03 : Tendances actuelles

Hormis le système BOLERO qui continue à exister sous certaines formes avec la liberté des parties au contrat, tous les autres ont disparu, pourquoi ? C'est la question à laquelle il répond Philippe GARO, pour lui le souci vient dans le fait que leur mise en place se fait « à une époque où l'environnement juridique n'avait pas évolué ou très peu, en ce sens que le mouvement de la conceptualisation du droit du commerce électronique en était qu'à ses balbutiements »¹⁸⁹.

Par cette citation, on peut comprendre que le problème réside dans passivité (non obligatoire) des règles en matière de BL électronique et personne n'ose le changer ; en premier les Etats tardent à mettre en pratique ces lois et en second les opérateurs n'arrivent toujours pas à s'accorder sur un système, ainsi, chaque association ou chaque transporteur essaye d'imposer le sien. Or, précédemment, on a parlé de l'obligation qu'il y'ait un écosystème global et interopérable comme idéal pour la mise en place de l'e-BL.

Dans cette section, nous allons voir les projets les plus prometteurs.

3.1. Le projet de FIATA avec les P&I Club

La FIATA s'est engagé dans la digitalisation pour proposer des solutions interopérables, sécurisées et... Multimodales, Il s'agit du fameux FBL qui passera au numérique. Renforcée par l'UN/CEFACT, le groupement international des P&I club et l'alliance FIT dont nous avons déjà parlé, l'adaptation du eFBL est en marche, puisqu'ils ont déjà validé 4 des plateformes eBL : Bolero, essDOCS, e-title, and edoxOnline (Voir tableau ci-après N°08). La FIATA travaille à mettre en place un écosystème de confiance, c'est-à-dire une plateforme commune entre tous les partenaires de la chaîne logistique. C'est l'objet de l'identité digitale envisagée par le FIATA qui fonctionne de cette manière¹⁹⁰ :

- Les transitaires saisissent les données FBL via leur outil quotidien (logiciels).
- Le logiciel partage les données FBL ainsi que l'identité de l'émetteur du document avec FIATA, via une API dédiée.
- vérifie l'identité de l'émetteur, par le biais de son identité numérique vérifiée et enregistre le document numérique FBL, imprimé d'un code QR de suivi et d'un identifiant uniques.
- Les transitaires peuvent décider comment ils souhaitent partager le document avec leurs parties prenantes : sous forme papier ou numérique..

¹⁸⁹ Odette MATCHINDA. Op.cit. page207

¹⁹⁰ <https://www.efbl.fiata.org/efbl>, Consulté le 07 Mai 2023 à 21 heures 21

- Toutes les parties prenantes interagissant avec le document peuvent accéder à la piste d'audit immuable pour vérifier la validité du document, l'identité de son émetteur et l'intégrité de son contenu.

Tableau N°10 : Plateformes validées par la FIATA

e-title	<p>Fondé en 2004 prend partiellement le contrepied de la méthodologie "grosse plateforme" en se posant comme principe de ne pas forcer les utilisateurs à utiliser une unique base de données. Tout en garantissant la sécurité et la légalité des documents, cette solution fonctionne de pair à pair dans une démarche décentralisée et hybride (papier et numérique cohabitent). e-title va générer et enregistrer un eBL à la demande du transporteur ou modifier un eBL à la demande d'une autorité compétente en s'assurant à tout instant de la validité du titre. Les canaux de communication entre les différents partenaires sont, eux, indépendants du cœur logiciel d'e-title. Tous les formats sont prétendument gérés par e-title, du scan brut, PDF ou formats plus structurés.</p> <p>Les fonctions clés sont remplies par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le mécanisme HSM (Hardware Security Machine) qui recense les eBL et vérifie leur validité • Le Electronic Title User Agreement qui constitue un cadre légal aligné avec la loi type de la CNUDCI.
essDOCS	<p>Fondé en 2005, il conduit une feuille de route qui amènera ses partenaires des simples edocs au fully paperless trade (commerce sans papier : création, certification, transactions financières et visibilité globale jusqu'à une prise en charge de la documentation entière.</p> <p>De nombreux produits sont proposés par essDOCS mais les deux fonctions clés sont remplies par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assemble Cargo Docs: Création et gestion des eBL (et d'autres documents comme les lettres de voiture, les manifestes ou les factures sont couverts par les modules dédiés) • Exchange Title Docs : Echange des documents
edoxOnline	<p>edoxOnline, développé par GlobalShare, met à disposition des outils propriétaires auprès de toute la communauté logistique (transporteurs, armateurs, transitaires, agents maritimes...) pour collaborer en temps réel sur la documentation de la marchandise. La plateforme orchestre ensuite les informations à fournir par l'exportateur et le transporteur sur l'ensemble du cycle de vie du BL en garantissant des accès sécurisés et personnalisés aux informations. L'une des particularités d'edoxOnline est d'adopter une blockchain.</p>

Source : <https://www.docloop.io/blog-logistique/ebl-fiata> consulté le 07 Mai 2023 à 21 heures 21

3.2. La plateforme Tradelens

Tradelens est un outil multifacette d'application des technologies de la blockchain à l'industrie du transport des marchandises par containers, lancé à l'origine par IBM Cloud, Maersk, et CMA CGM. Rejoint par d'autres grands

armateurs dont plus de 15 transporteurs qui représentent 60% du volume mondial acheminé chaque année par container¹⁹¹.

Ses objectifs :

- ✓ Accroître l'efficacité opérationnelle ;
- ✓ Prendre des décisions informées ;
- ✓ Réagir en temps réel ;
- ✓ Proposer aux consommateurs un meilleur service ;
- ✓ Assurer une collaboration renforcée entre tous les partenaires : expéditeurs, transporteurs, opérateurs multimodaux, autorités portuaires.

Ses fonctionnalités :

- ✓ Une place de marché permettant à tous les partenaires de valoriser leurs solutions ;
- ✓ Une plateforme permettant de gérer de manière entièrement digitalisée l'émission, le transfert, et la réception de documents tels que les connaissements ;
- ✓ Une plateforme de visibilité de bout en bout.

Conclusion

Depuis la crise de la COVID19, le débat sur la dématérialisation du connaissance passe à la vitesse supérieure. Un processus de convergence s'est entrepris dans la communauté logistique, qui, sans doute va aboutir à un résultat.

Cette digitalisation présente de nombreux enjeux et défis pour l'industrie du transport maritime, d'une part elle offre de nombreux avantages, notamment en termes de sécurité et de coûts, d'autre part des défis majeurs attendent ses précurseurs en matière de standardisation de normes techniques et juridiques.

Au final, une approche réfléchie et une étroite collaboration entre partenaires logistiques sont une solution pour assurer sa mise en œuvre, tout au long de ce chapitre, nous avons vu à quel point, il est nécessaire de s'accorder sur une plateforme commune. L'alliance FIT est sans doute une issue, car jamais une association n'a réuni autant de partenaires logistiques et d'associations. Il reste à s'accorder sur l'écosystème qui va jouer le rôle de locomotive.

¹⁹¹ www.tradelens.com Consulté le 07 Mai

CHAPITRE IV : TRAITEMENT DES OPERATIONS SOUS CONNAISSEMENT : CMA CGM BEJAIA

Introduction

Jusqu'ici, nous avons abordé l'ensemble des aspects théoriques du connaissance maritime papier, de ses limites et des raisons ayant poussé la communauté maritime à entamer un processus de numérisation et de dématérialisation de ce dernier. Nous avons démontré que malgré son importance et son impact sur les opérations du commerce international. La tendance à l'intégration des processus au sein des entreprises, a permet de relever des limites à l'utilisation d'un tel document en format papier en ce qui concerne la rapidité et la sécurité des transactions. Nous avons vu à quel point c'est difficile d'aller vers cette transition, au regard de son aspect juridique, relatif à sa négociabilité mais aussi des moyens technologiques qui pourrait permettre une telle transition.

Dans ce chapitre, nous allons voir, le fonctionnement classique du BL, puis de souligner les avancées et les pas mis en place pour préparer les acteurs du commerce international à un tel changement dans les transactions commerciales internationale et enfin d'analyser cette perspective de transition en Algérie en écoutant un certain nombre de professionnels ayant trait avec l'utilisation du BL.

Section 01 : Présentation de l'agence CMA CGM Béjaia

1.1. Concepts de base sur la consignation en Algérie

1.1.1. Evolution de la consignation en Algérie

De l'indépendance à 1971, cette activité était privatisée et souvent exercée par des étrangers, mais après, l'activité de consignation est redevenue monopole de la CNAN. Ce monopole a entraîné de graves problèmes devenus récurrents, que nous pouvons constater à l'échelle réduite de l'entreprise ainsi que sur le plan macro-économique.

Au premier semestre de 1996, l'activité de consignation des navires est complètement libéralisée, d'où l'implantation de plusieurs compagnies nationales, mais aussi étrangères : CMA (même année devenue CMA CGM), SHICO, AMS, ICTC, CORAFA, SUDCARGOS, MSC....etc.

1.1.2. Cadre juridique de l'activité en Algérie¹⁹²

- Décret exécutif n° 2009-183 du 17 Joumada El Oula 1430 correspondant au 12 mai 2009 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime.
- Décret exécutif n° 2001-286 du 6 Rajab 1422 correspondant au 24 septembre 2001 fixant les conditions d'exercice des activités de consignataire de navire, de consignataire de la cargaison et de courtier maritime.
- Code maritime algérien articles 609 à 630.
- Circulaire n° 31/MF/DGD/SP/D012 du 5 janvier 2010 relative au contrôle des comptes d'escale et des comptes courants d'escale.
- Règlement bancaire n° 07-01 du 3 février 2007 relatif aux règles applicables aux transactions courantes avec l'étranger et aux comptes devises ;
- Instruction de la Banque d'Algérie n° 02-07 du 31 mai 2007 relative aux opérations liées aux transactions courantes avec l'étranger

1.1.2. Définition

Dans les ports dans lesquels une compagnie d'armement dispose d'une succursale, elle confie la direction de ses activités à un chef d'agence ou « commis succursaliste ». Dans le cas contraire, elle peut faire appel à un agent non exclusif : le consignataire du navire.

¹⁹² Par chems-eddine.hafiz Avocat le jeu, 12/04/2012 https://blogavocat.fr/space/chems-eddine.hafiz/content/les-nouvelles-conditions-de-fret-maritime-en-algerie_2ef8a286-2c45-41d1-a6df-8b52bb3e4894 11 Mai 2023 à 15 heures 58

Le consignataire de navire¹⁹³ (également appelé consignataire de la coque) est un mandataire, lié à son mandant par un contrat de consignation et qui agit dans l'intérêt du navire et de ce qu'il transporte. Il peut, par exemple, « reconnaître l'existence de manquants au nom et pour le compte du transporteur maritime ».

Il a donc pour mission de recevoir les marchandises à embarquer, de réceptionner l'ensemble de la cargaison des mains du capitaine de la soigner jusqu'à sa livraison au destinataire, de ravitailler le navire à l'escale et donc, plus généralement, de mener à bien toutes les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même.

Le consignataire de navire exerce diverses attributions commerciales :

- Il a tout pouvoir pour « négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets,
- Émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes,
- Il doit réclamer le fret à l'ayant droit, mais il n'en est pas personnellement débiteur.

Il faut signaler que la consignation des navires ou de la cargaison se fait dans deux types de transport maritime :

1/ navire de ligne régulière.

2/ navire en tramping.

Quels sont ces types, et quelle est la différence entre les deux ?

1 / Navire de ligne régulière :

Il s'effectue à travers une ligne précise qui relie deux ports différents, et les voyages sont programmés et limités dans le temps.

Par exemple : un navire qui fait la ligne Bejaia- Marseille, les voyages sont prévus une fois par semaine.

Les navires, dans le cas de ligne régulière, transportent des marchandises, pour plusieurs destinataires.

2 / Navire en tramping :

Le tramp signifie « vagabondage », ce qui correspond très exactement à la nature de cette activité, car le navire faisant du « tramping » n'a aucun horaire, aucune route déterminée à l'avance. Il va de ports en ports au gré des frets qu'il a obtenus. Les navires, dans le cas de tramping, transportent des marchandises dites homogènes.

¹⁹³Lamy transport tom 02 N° 615

1.2. CMA CGM international

1.2.1. Évolution

Fondée par Jacques Saadé en 1978, CMA CGM transporte aujourd'hui plus de 21 millions de conteneurs (EVP) chaque année et un acteur majeur du commerce maritime par conteneur.

A l'origine, elle fut nommée : La Compagnie Maritime d'Affrètement, elle comptait alors 4 collaborateurs, un navire, et une unique liaison maritime entre Beyrouth, Lattaquié, Livourne et Marseille. Son objectif était de faciliter le commerce entre l'ouest et l'est de la Méditerranée à l'aide de conteneurs.

Son principal atout de l'époque était l'Asie, un continent qu'elle a vite conquis jusqu'à développer de multiples lignes maritimes à destination ou en provenance d'Asie ou de la Chine en grande partie. Cette d'expansion en Asie lui a permis de devenir en quelques années, la société de transport maritime n°1 entre l'Asie et la Méditerranée, et la n°2 entre l'Asie et l'Europe du Nord.

Dans un marché en plein essor et en constante évolution, la concurrence n'a pas empêché la compagnie d'évoluer et de consolider sa place au fil des ans. Un long parcours pour un grand succès.

- ✓ 1978 : Jacques Saadé crée la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) à Marseille.
- ✓ 1983 : CMA étend ses lignes et traverse le canal de Suez pour la première fois.
- ✓ 1986 : Début de l'aventure asiatique avec l'extension de la ligne Nord Europe – Mer Rouge vers l'Asie.
- ✓ 1992 : CMA s'installe en Chine et ouvre son premier bureau à Shanghai.
- ✓ 1996 : CMA rachète la CGM et donne naissance à un géant français du transport maritime.
- ✓ 1998 : Acquisition d'ANL, leader du marché en Océanie.
- ✓ 2005 : Rachat de Delmas et Création de la Fondation CMA CGM.
- ✓ 2011 : Inauguration de la Tour CMA CGM, par Zaha Hadid, nouveau siège du Groupe CMA CGM à Marseille.
- ✓ 2014 : Acquisition d'OPDR, spécialiste du transport maritime Short Sea et de solutions logistiques porte à porte.
- ✓ 2016 : Rachat de APL : CMA CGM renforce ses positions sur le transpacifique.
- ✓ 2017 : Rodolphe Saadé est nommé Président Directeur Général du Groupe. Commande de 9 navires géants propulsés au GNL.
- ✓ 2019 : Succès de l'offre publique d'achat amicale pour le rachat de CEVA Logistics.

- ✓ 2020 : Mise en service du CMA CGM JACQUES SAADE, nouvel amiral du Groupe et premier porte-conteneurs de 23 000 EVP propulsé au GNL (Gaz Naturel Liquéfié).
- ✓ 2021 : Création de la division CMA CGM AIR CARGO.
- ✓ 2022: Prise de participation majoritaire dans Colis Privé pour le renforcement des solutions du Groupe dans le e-commerce.

1.2.2. Le Groupe CMA CGM en quelques chiffres

Tableau N°11 : Capacité du groupe CMA CGM

Transport maritime	Transport aérien	Logistique	Capital humain
593 navires desservant dont 233 en propriété 435 ports (sur 521 en activité dans le monde) 333 routes maritimes 21,7 millions d'EVP (volume transporté) 3,186 millions d'EVP capacité de la flotte opérée	19,78 ktonnes de fret aérien transportées par CC Air Cargo 4 airbus A330F 2 Boeing B777F	19,88 millions de livraisons effectuées par CEVA Logistics 50 terminaux 550 entrepôts logistiques 58 dépôts	87 714 employés dont 6 586 navigants 39 âges moyens des collaborateurs 35 % de femmes 6 526 millions d'USD masse salariale 115 pilotes

Source : Rapport d'activité 2022 CMA CGM

1.2.3. Tendances

Depuis sa nomination en 2017, l'actuel PDG s'est fixé plusieurs orientations, dont :

- ✓ Le déploiement d'outils et de services nouvelle génération : des applications mobiles, une plateforme e-commerce ou des conteneurs intelligents. Nous interconnectons aussi nos systèmes pour échanger avec nos clients des informations fiables en temps réel et nous adapter ainsi au plus près de leurs besoins.
- ✓ Création de ZEBOX, incubateur et accélérateur de start-ups internationales, installée dans la Cité de l'innovation et des Savoirs d'Aix-Marseille.
- ✓ La construction d'une offre de solutions complète de bout en bout en rachetant des compagnies logistiques.
- ✓ Février 2021, création de CMA CGM AIR CARGO avec quatre avions cargo d'une capacité de 60 tonnes chacun. Elle offre à des solutions complètes, rapides et agiles, en complémentarité avec nos services de transport maritime et logistique.
- ✓ Le premier acteur à choisir le gaz naturel liquéfié (ou GNL) pour propulser 9 nouveaux porte-conteneurs géants de 23 000 EVP.
- ✓ Accélération de la numérisation des procédures administratives.

1.2.4. Lignes desservies mondiales

Six grandes façades maritimes¹⁹⁴ sont desservies par les navires de CMA CGM en utilisant des lignes internationale de type tour du monde. En plus de façades secondaires dont l’Afrique du Nord que nous allons voir ci-dessus.

Figure N°14 : Lignes maritimes de la compagnie CMA CGM



Source : documentation interne

1.3. CMA CGM Algérie

1.3.1. Présentation

La présence de CMA CGM date de 1996, c'est-à-dire 26 ans d'histoire, mais surtout un leader incontesté du transport maritime en Algérie devant MSC et MAERSK.

Depuis sa création en 1996, CMA CGM ALGÉRIE, a joué un rôle important dans le développement économique de l'Algérie, en fournissant des services maritimes et logistiques innovants et efficaces.

08 succursales présente sur l'ensemble du territoire dépendant du siège central à Alger : Annaba - Skikda- **Bejaia**- Jijel – Sétif – Mostaganem – Oran – Ghazaouet.

Pour sa position de leader, CMA CGM s'organise autour de 09 lignes régulières desservant les neuf principaux ports algériens en provenance ou destination d'une grande partie du bassin méditerranéen, et de l'Asie. Ces lignes sont dotées de 5 plateformes logistiques destinées à la gestion quotidienne des conteneurs.

¹⁹⁴ Aise du sud Est, Sud Est Afrique, Amérique de l'Ouest et de l'Est, Europe du Nord, Amérique de l'Est.

1.3.2. Les lignes nationales

- ✚ **EURONAF** : Service régulier avec rotation hebdomadaire, reliant l’Ouest de la Méditerranée, Algérie et le Hub de Tanger.
- ✚ **TYRREX**: Service régulier avec rotation hebdomadaire, reliant l’Italie, le Hub de Malte et l’Algérie
- ✚ **ADRINAF**: Un service dédié, reliant l’Adriatique, le Hub de Malte et Béjaia
- ✚ **TMX 1.2** : Service régulier reliant : Turquie, Espagne, France et Algérie
- ✚ **TMX 2** : Service régulier reliant : Turquie, Italie, France et Algérie
- ✚ **WEMED** : Une connexion directe et rapide entre la Turquie, Liban; Egypte et Algérie
- ✚ **RORO¹⁹⁵** : Avec le navire roulier CAP CAMART, le groupe CMA CGM propose un service direct entre Marseille, Mostaganem et Skikda, avec la possibilité d’escaler sur le port de Djendjejn et Annaba

Figure N°15 : Les lignes maritimes nationales de CMA CGM



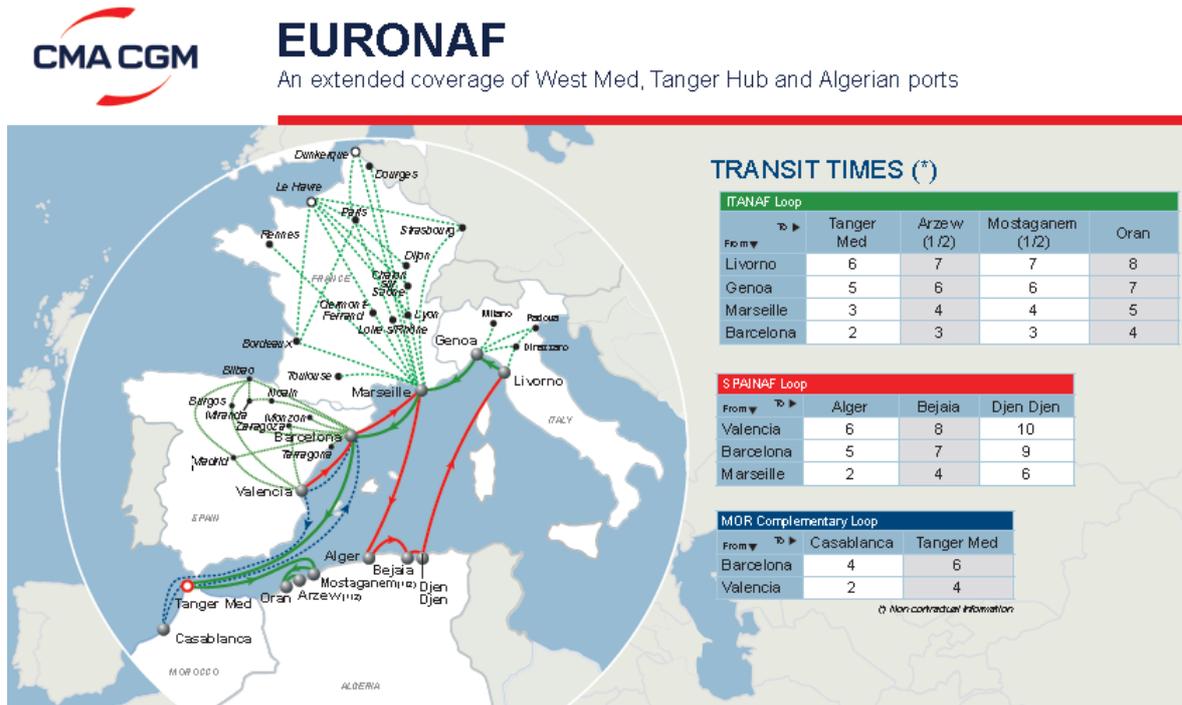
Source : Documentation interne

¹⁹⁵ Ports recevant des navires rouliers transportant des camions des remorques des wagons: Roll on Roll of.

1.4. CMA CGM Béjaia

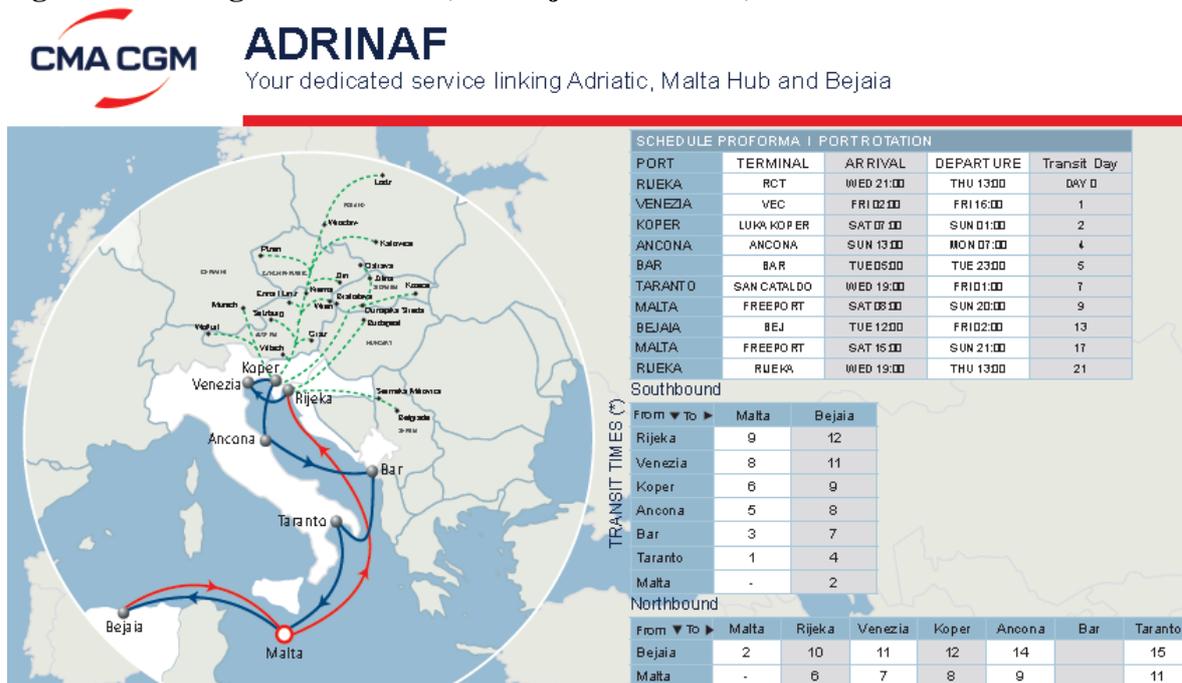
Le port de Béjaia est desservi par un total de trois lignes régulières dont l'EURONAF, l'ADRINAF et TMX1.2, ces dernières peuvent être modifiées suivant la conjoncture régionale des relations entre l'Algérie et les autres pays, c'était le cas avec le refroidissement des relations entre l'Algérie et l'Espagne, ci-dessus les cartes de ces trois lignes.

Figure N°16 : Ligne EURONAF (Mise à jour Avril 2022)



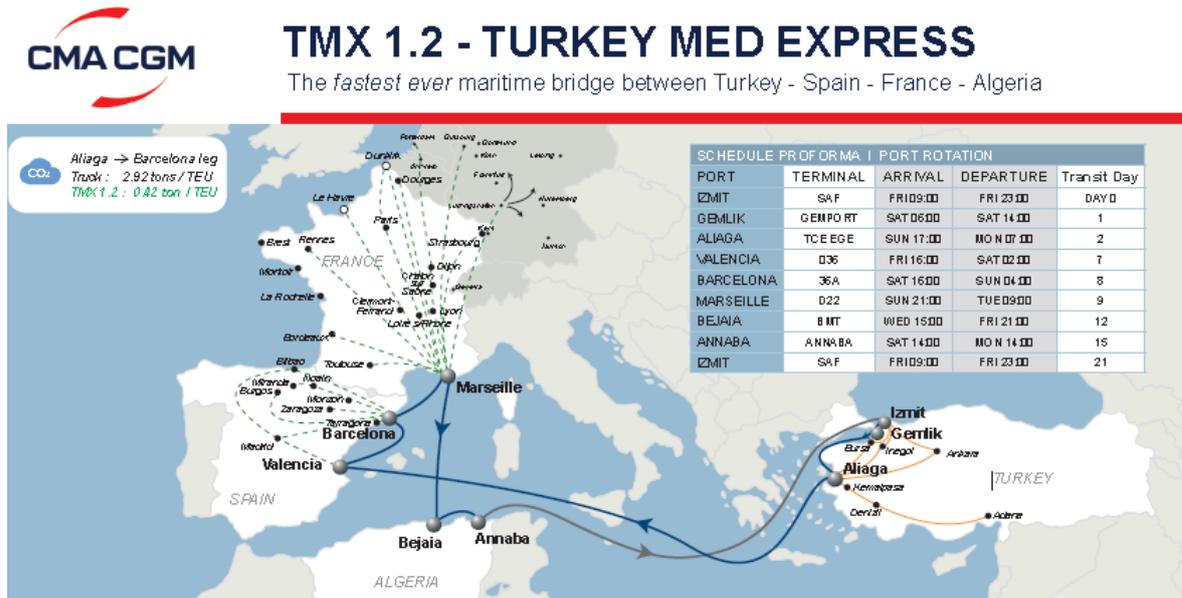
Source : Documentation interne

Figure N°17 : Ligne ADRINAF (Mise à jour Mai 2023)



Source : Documentation interne

Figure N°18 : Ligne TMX 1.2 (Mai 2023)

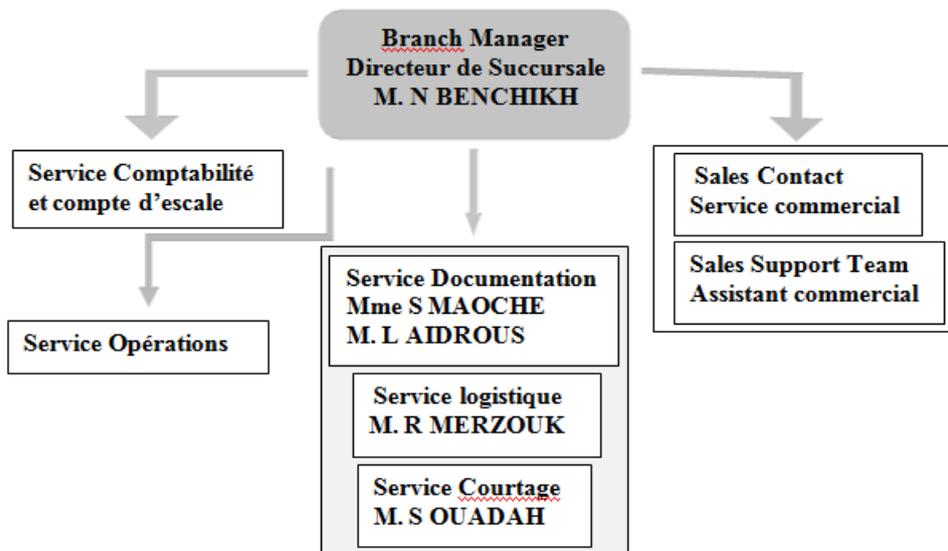


Source : Documentation interne

Organigramme de l'Agence :

Vu le nombre de services que la compagnie peut offrir en termes de logistique pour le client ou de service liés au navire vis-à-vis de la douane algérienne, CMA CGM Bejaia dispose de plusieurs départements que nous avons rassemblés sous forme d'un organigramme. Le service documentation qu'est l'objet de notre présence, s'occupe de l'ensemble des relations documentaire avec les clients dont les avis d'arrivée, les échanges, les bons à délivrer, les manifestes, etc.

Figure N°19 : Organigramme



Source : Document interne

Section 02 : Traitements des connaissances

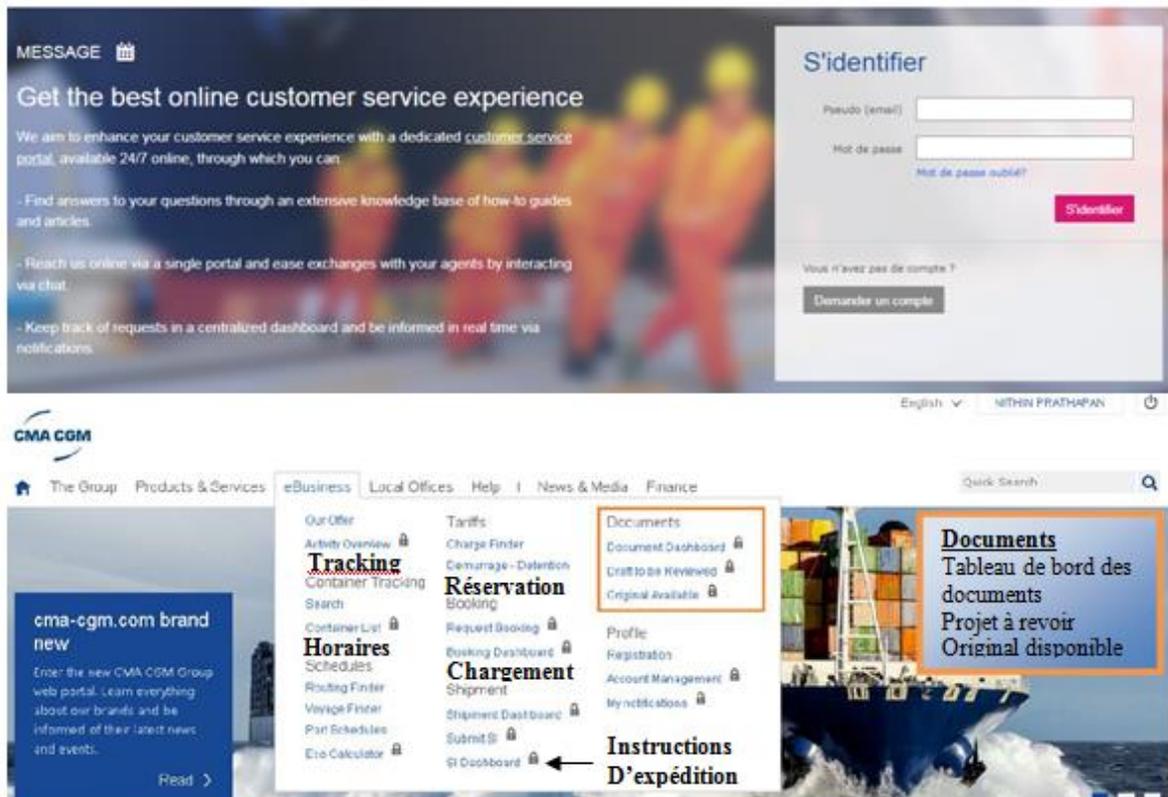
Dans cette section, nous allons traiter de la procédure import et export en ce qui concerne l'utilisation et l'importance des BLs. Mais surtout de mettre en valeur les progrès en matière de digitalisation des procédures.

2.1. Présentation de la plateforme E-business

La plateforme eBusiness est un module de Booking et Instructions de BL. il s'agit d'un réel service innovant permettant de faire gagner du temps aux clients grâce à une saisie des données intuitive et un système de sauvegarde et de réutilisation de leurs modèles de Bkg/SI des plus ergonomiques. Chaque client a ainsi accès à l'ensemble de ses chargements via un tableau de bord personnalisé lui permettant un suivi rapide et en temps réel. La figure ci-dessus nous montre le chemin à suivre pour y accéder ainsi que les fonctionnalités proposées dans la plateforme :

- i. Tableau de bord des documents : le client peut trouver l'ensemble des documents dont la confirmation de réservation, le projet de connaissance, le connaissance original, les avis d'arrivées et les bons à délivrer ;
- ii. Projet à revoir : l'ensemble des projets de connaissances disponibles ;
- iii. Afficher ou imprimer les originaux de BLs publiés.

Figure n°20 : Entrée de la plateforme



Source site CMA CGM

2.2. À l'export

2.2.1. L'opération Export

Il s'agit la de la préparation de l'exportation par le vendeur exportateur :

- La négociation du contrat de vente, ce dernier doit contenir l'ensemble des informations liées à la marchandise, à la livraison dont l'incoterm, au délai de livraison et de paiement, aux modalités de paiement et à l'aspect juridique lié à un éventuel contentieux ;
- La préparation de l'ensemble des documents nécessaires pour l'exportation exigé éventuellement par l'importateur dont : La facture commerciale, la liste de colisage, un certificat de qualité, un certificat d'origine, un connaissance maritime, les documents d'assurances suivant le contrat passé ;
- La préparation de la marchandise à l'usine en vue de son empotage dans un conteneur ;
- Réservation d'un conteneur, empotage et remise au transporteur ;
- Dédouanement export.

2.2.2. Avant le Cut-off¹⁹⁶

- a) Demande de cotation : C'est de prendre connaissance des tarifs en vigueur au niveau de la compagnie.
- b) Envoi de l'offre par le commercial : L'offre détaillée de l'ensemble des prestations est envoyée ;
- c) Confirmation de l'offre et réservation du booking via la plateforme E-Business : L'exportateur confirme et accepte l'offre et disposera ainsi d'un accès à la plateforme pour commencer la réservation (<https://www.cma-cgm.com/ebusiness/booking/request>)
- d) Validation du booking par le service client ;
- e) Retrait du conteneur vide : en premier le conteneur doit être envoyé à l'usine pour empotage, et en second renvoyé au terminal en attente de son transfert vers le terminal portuaire, le tout en respectant les heures de clôture.
- f) Envoie des détails du BL via la plateforme :
 - i. La confirmation de réservation.

¹⁹⁶ Date de clôture ou encore coupure CY au terminal portuaire : C'est l'heure à laquelle un transporteur passe enlever de la marchandise pour une destination donnée. Au-delà de cet horaire il ne sera plus possible d'expédier.

ii. **Le Shipping Order** : Le SO est un document émis par la compagnie maritime qui confirme que l'équipement et l'espace sur le navire sont disponibles. Il fournit également des informations sur les lieux de ramassage et de livraison des conteneurs, ainsi que toutes les dates limites de soumission. Cependant, certaines informations telles que les détails de l'expédition et du conteneur, ainsi que les heures limites des documents et de la VGM, peuvent être trouvées sur ce document.

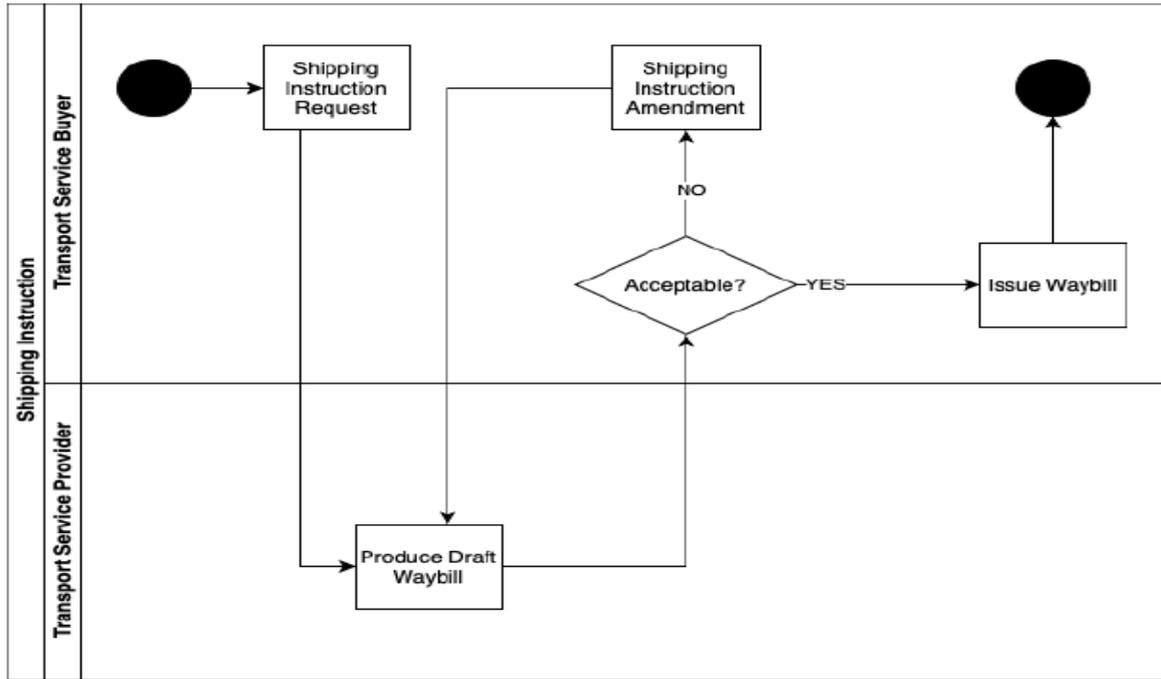
Tableau N°12 : Exemple d'information du SO

Détails de l'expéditeur	Steelstar Solutions Inc. 2780 North Brook Avenue Rialto, CA
Détails du transitaire	Wayfarer Logistique LLC. 811, chemin Wilshire 1700
Numéro BL	OOLU98725990
Numéro de contrat de service	SCN109345
Nom du navire et numéro de voyage	OOCL Californie c. 138E
Lieu de réception	Port de Los Angeles
Port de chargement	Port de Los Angeles
Port de déchargement	Shanghai
Lieu de livraison	Shanghai
Quantité et type d'équipement	2×40' HC / appareils de fitness assortis
Lieu de ramassage vide	Grand Harbour Container Yard 700 East 5th Street, Los Angeles CA 90018
Lieu de retour complet	Port de Los Angeles 425 S. Palos Verdes St. San Pedro, CA 90731
Coupure du document	19 novembre 2021 13 h 00
Coupure VGM	20 novembre 2021 19 h 00
Coupure CY	20 novembre 2021 19 h 00

Source : <https://www.freightcourse.com/shipping-order/> consulté le 20 Mai 2023 à 15 heures 35

iii. **La Shipping Instruction** : c'est l'étape d'établissement d'un brouillon connaissance (Figure N°19 et 20) (<https://www.cma-cgm.com/ebusiness/si/request/step1>). Une SI est envoyée par l'acheteur au prestataire de services de transport pour préciser les instructions et les détails nécessaires pour constituer la base d'un contrat de transport unique entre eux. Ce contrat est matérialisé par un BL ou une Sea Way Bill

Figure N°21 : Diagramme d'instructions d'expédition



Source Cnudci Shipping instruction (UN/CEFACT) Rapport *October 2020 page 13*

iv.VGM (Verified Gross Mass) Vérification de la masse brute : Deux méthodes s’offre aux chargeurs : La pesée du conteneur empoté et la pesée individuelle.

Figure N°22 : Pesée VGM



Source site CMA CGM

2.2.3. Après le Cut-off

- a) Réception du Draft publié sur e-business pour approbation rectification et ce dans les 48 heures autrement il sera automatiquement approuvé, suivi d’email ;

Dans la figure suivante, l’ensemble des opérations nécessaire pour approuver ou désapprouver un projet de BL

A cet effet, une fois que l’agent de CMA CGM crée et publie le projet de BL sur la plateforme, le client recevra une notification par mail.

Figure n°23 : Modification du BL

Approve Draft BL for Booking Reference EID0128201

Please note that the Draft B/L for the following Booking is now available for your review.
 Booking Reference : EID0128201
 B/L Number : IN1898670

Approuver le projet de BL pour référence de réservation
 Veuillez noter que le projet de BL pour la réservation suivante est maintenant disponible pour votre examen.

BL IN1898670

The screenshot displays a draft Bill of Lading (BL) for booking reference EID0128201. The BL status is 'To be reviewed' and its type is 'Negotiable'. Key details include:

- Origin (POL):** NHAVA SHEVA, IN
- Destination (POD):** HAMBURG, DE
- Receipt (MUNDRA, IN):** MUNDRA, IN
- Delivery (BREMEN, DE):** BREMEN, DE
- Booking Ref. (EID0):** EID0
- Voyage Ref. (EP98ow):** EP98ow
- Vessel (CMA CGM ROSSINI):** CMA CGM ROSSINI

 An 'Availability timeline' shows the BL is 'To be reviewed' as of 10/19/2013. An 'Actions' menu is open, with the 'Modify' option highlighted in orange.

This screenshot shows a 'SHIPPER' information popup window. The popup contains the following details:

- SHIPPER:** XYZ CO PVT LTD, DOOR NO 25 PLOT NO A 39, INDUSTRIAL ESTATE MIDC, THANE, INDIA.
- VOYAGE NUMBER:** EP988W
- BILL OF LADING NUMBER:** IN1898670

 The popup includes 'Delete' and 'Edit' buttons. The background shows the 'SHIPPER' and 'CONSIGNEE' sections of the BL form, with the carrier information 'CARRIER: CMA CGM - Société Anonyme au capital de 175 000 000 euros' at the bottom.

Source site CMA CGM

Le client devra par la suite approuver ou désapprouver le projet de BL dans les 48 heures, après 48 heures, le BL sera automatiquement validé.

Le projet de BL affiché, le client modifiera les informations jugées inexactes en y accédant direct au draft BL.

Les modifications étant terminées, le client devra soumettre le draft à l'agent maritime, qui à son tour effectuera les modifications et republiera sur le web le nouveau BL.

- b) Rentrée du conteneur au port ;

- c) Dépôt des documents au port ;
- d) Réception de notifications :
 - i. En cas d'embarquement : facture export envoyée par la documentation export au client ;
 - ii. En cas de non embarquement : le service client se charge d'informer les clients de non embarquement de leurs conteneurs.
- e) Paiement de la facture ;
- f) Remise des BLs originaux au client contre paiement de la facture + décharge (cachet + signature) : l'impression des originaux peut se faire directement au bureau de l'exportateur.

Figure n°24 : Impression du BL

B/L Type **Original**

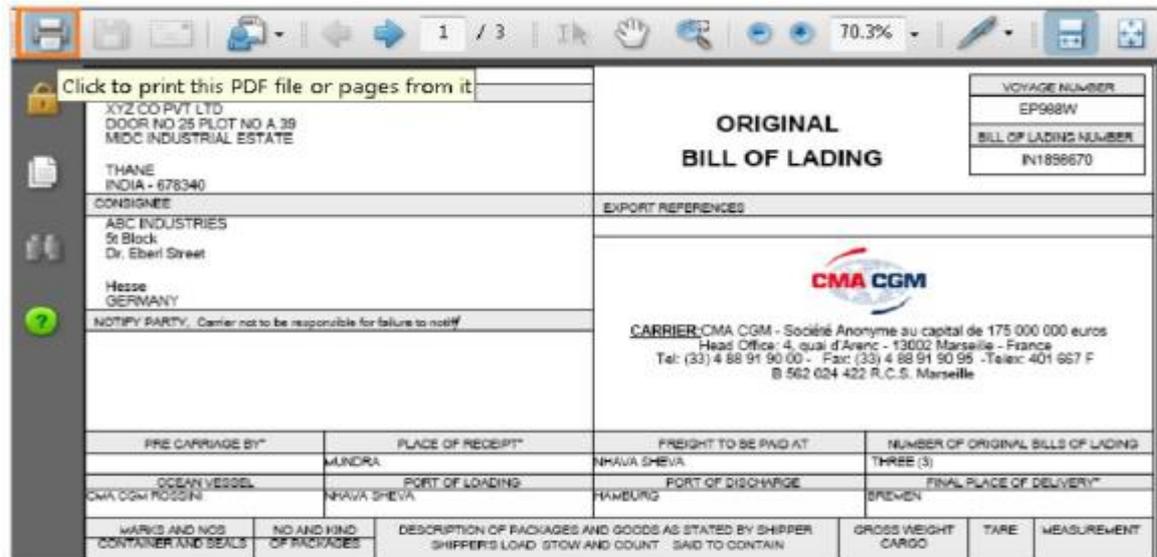
Actions

<input type="checkbox"/>	Document Ref.	Category	Type	Consignment Reference	Status
<input type="checkbox"/>	IN1898670	B/L	Original Negotiable	IN1898670	To be Printed
<input type="checkbox"/>	IN1898669	B/L	Original Negotiable	IN1898669	To be Printed
<input type="checkbox"/>	IN1898668	B/L	Original Negotiable	IN1898668	To be Printed
<input type="checkbox"/>	IN1898639	B/L	Original Negotiable	IN1898639	Modif. requested
<input type="checkbox"/>	IN1898636	B/L	Original Negotiable	IN1898636	To be Printed
<input type="checkbox"/>	IN1898634	B/L	Original Negotiable	Test SHP Ref	To be Printed

BL IN1898670

B/L	Available	POL	NHAVA SHEVA, IN	Receipt	MUNDRA, IN	Booking Ref.	EID0128201
Status		POD	HAMBURG, DE	Delivery	BREMEN, DE	Voyage Ref.	EP988W
B/L Type	Negotiable					Vessel	CMA CGM ROSSINI

Availability timeline



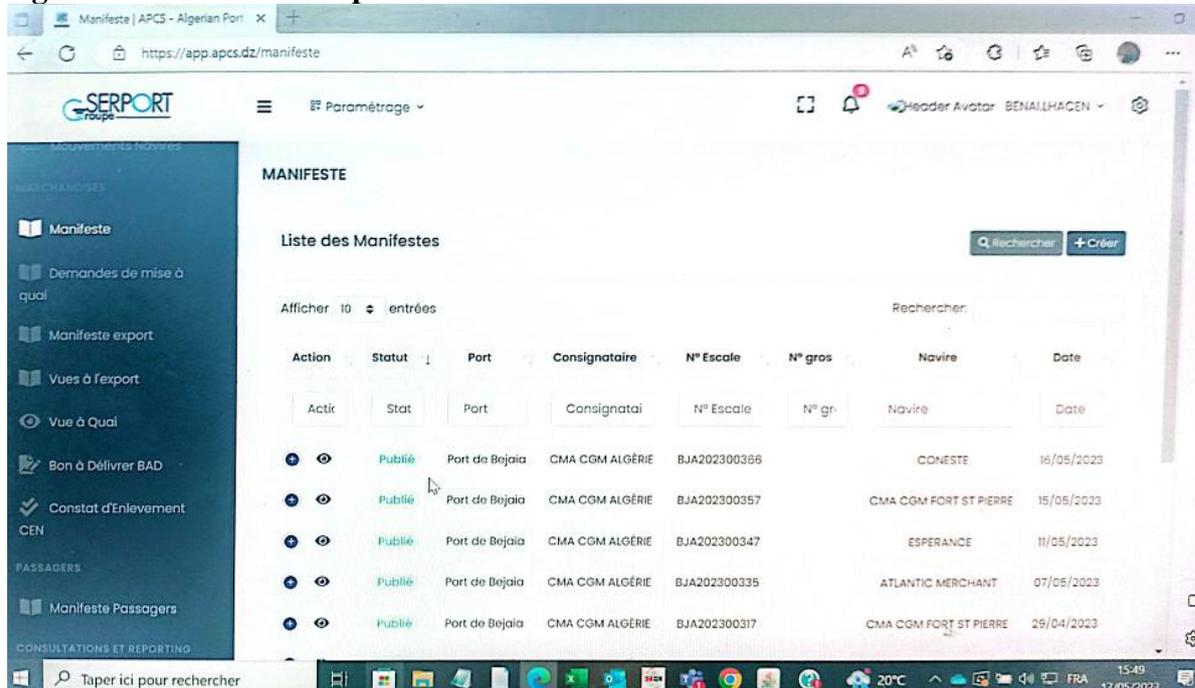
Source site CMA CGM

2.3. À l'import

2.3.1. Avant l'accostage

- a) La compagnie envoie le préavis d'arrivée ci-joint en annexe au client et au notify, et ce, deux jours avant l'arrivée de l'ETA (Estimated Time of Arrival). La compagnie se chargera aussi des procédures vis-à-vis du port pour obtenir un poste à quai et commander les services du navire (acconage¹⁹⁷). Vis-à-vis du port une plateforme permet l'intégration globale du manifeste de débarquement, de demande de mise à quai entre autres (voir figure N°21).

Figure n°25 : Plateforme portuaire



Source interne

¹⁹⁷ Les opérations assurant la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leurs gardiennages.

- b) Dépose le manifeste import à la douane sur le système SIGAD : La déclaration de la cargaison est une déclaration sommaire de la cargaison de navire, cette dernière doit contenir toutes les énonciations pour identifier les marchandises, le moyen de transport, le nombre et l'espèce des colis, leurs marques et numéros, poids brut, lieu de chargement,

En gros, elle contient :

- Le nom et la nationalité du navire,
- Le nom du capitaine,
- La provenance,
- Le numéro de la ligne de manifeste, Le noms ou raisons sociales de l'exportateur,
- Celle du destinataire,
- Les numéros de BLs,
- Marques et numéros de colis,
- Nombre, nature et description exacte.

2.3.2. Apres l'accostage du navire

- a) Le client doit se présenter avec un Original BL pour le paiement :
- i. De la facture import ;
 - ii. Des frais D&D jusqu'au jour de restitution du conteneur vide au parc ;
 - iii. De l'avance sur conteneur.
- b) L'agence remettra le bon à délivrer ci-joint en annexe (DO) au client (OBL endossé par le Consignee) : Il s'agit de l'échange de connaissance

Echange de BL : Lorsque le connaissance est établi à l'ordre d'une banque, l'agence n'acceptera de remettre le BAD à l'acheteur ou à son représentant qu'après s'être assuré que le connaissance est dument endossé par la banque en question à l'ordre de cet acheteur avec un cachet humide comportant le numéro de domiciliation, la signature du directeur avec sa griffe ainsi qu'une mention **à ordre**.

Cette procédure est un acte de solidarité envers le fournisseur pour paiement de la facture et le transporteur pour paiement du fret (cas de vente FOB) et des frais de débarquement.

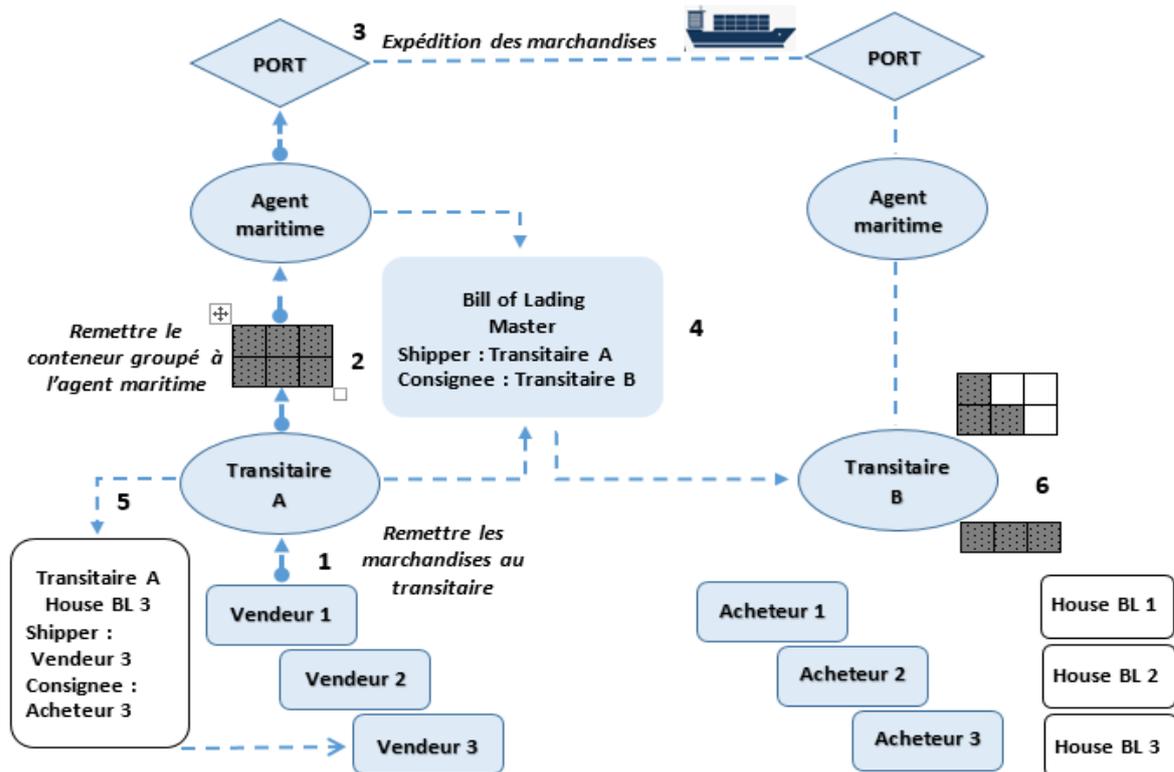
- c) Apres restitution du conteneur au parc, le client présente le bon de restitution au service timbrage pour arrêter la facture D&D et demander le remboursement de son chèque caution.

2.4. Schéma d'un house BL et d'un BL compagnie ou NVOCC

2.4.1. Le HBL

Comme nous l'avons vu en chapitre 02, le HBL est un connaissance émis par un transitaire. Il se peut que le HBL ait été émis dans le cadre d'une opération unique avec un chargeur ou dans le cadre d'une opération de groupage. La figure ci-dessus N°26 montre le déroulement de l'opération en groupage LCL-LCL.

Figure n°26 : Traitement HBL en groupage LCL



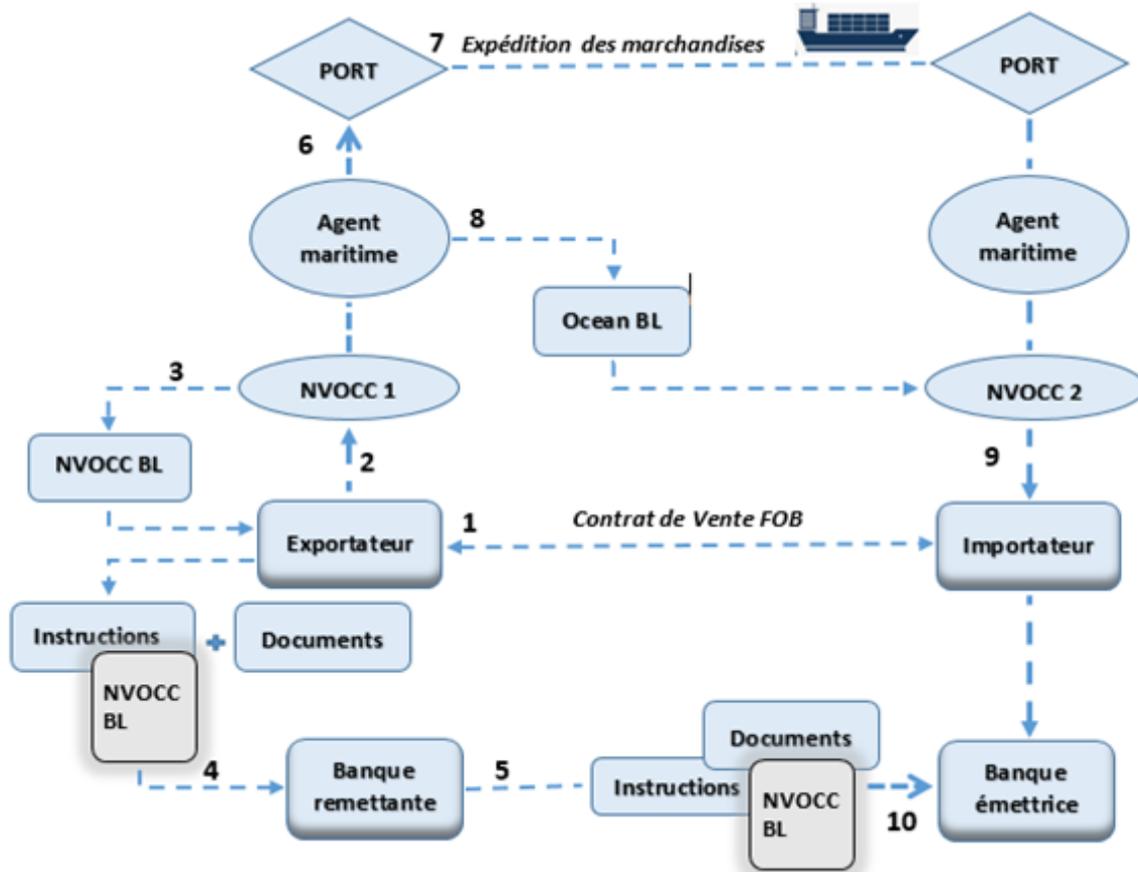
Source : <https://youtu.be/5cYOZTxIKVw> vue le 20 Mai 2023 à 16 heures 30

1. Le transitaire regroupe les marchandises de trois vendeurs à empoter dans un seul conteneur.
2. Remise du conteneur à la compagnie de transport.
3. Expédition des marchandises
4. Emission d'un MBL en faveur du transitaire.
5. Emission de trois HBL en faveur des vendeurs chargeurs.
6. Remise des BAD ou DO pour chaque acheteur en contre partie d'un HBL et d'une copie de MBL.

2.4.2. Le BL NVOCC

La figure ci-dessus représente le schéma de déroulement d'une opération sous BL NVOCC et qui se trouve le même lorsqu'il s'agit d'un BL de compagnie, avec intervention d'une banque dans le cadre d'une lettre de crédit..

Figure n°27 : Traitement de NVOCC BL



Source : <https://youtu.be/5cYOZTxIKVw> vue le 20 Mai 2023 à 16 heures 30

- 1) Etablissement d'un contrat de vente FOB entre importateur et exportateur.
- 2) Remise du conteneur à la compagnie de transport.
- 3) Emission d'un NVOCC BL.
- 4) Envoi des instructions et du BL à la banque remettante.
- 5) Remise des documents dont le BL à la banque de l'acheteur.
- 6) Remise des marchandises au port en vue de leur transport.
- 7) Expédition des marchandises ou du conteneur.
- 8) Emission d'un master BL ou d'un océan BL et envoi du BL à l'acheteur.
- 9) Echange de documents.

Section 03 : Les premiers pas vers la transition

À l'heure actuelle, l'informatisation du BL est loin d'être mise en service. Les aléas dont nous avons parlé au chapitre 03 concernant la fonction de titre de propriété et les problèmes d'indisponibilité du BL à la livraison persistent toujours. Néanmoins, en ce qui concerne le second point sur l'indisponibilité du BL à la livraison peut être résolu grâce à certaines pratiques, dans la limite où le BL en question n'est libellé qu'à personne dénommée. Autrement l'original doit être envoyé en version papier.

3.1. Le constat

La crise de la covid a largement transformé certaines pratiques liées au BL, ainsi des plateformes sont nées afin de permettre à l'ensemble des acteurs en relation avec les compagnies d'effectuer certaines opérations directement depuis les bureaux sans pour autant se déplacer pour effectuer des réservations de fret, des modifications d'instructions, de paiement, etc. Nous avons vu à quel point ces plateformes sont utiles, mais aussi très souples.

Ainsi, la crise de covid engendré deux procédés très prisés par les chargeurs à savoir la possibilité d'imprimer à distance les originaux de BL et la possibilité de délivrer les marchandises avec un simple message électronique qu'est le TELEX RELEASE. Par ailleurs les compagnies incitent les chargeurs à l'utilisation de BL non négociable (Sea Way Bill), du moins pour les opérations nécessitant pas de crédoc.

3.2. La Sea Way Bill¹⁹⁸

La LTM (voir annexe d'une LTM FIATA) n'est pas négociable contrairement au connaissance, en effet, il lui manque la troisième fonction de propriété des marchandises. Par contre elle joue le rôle de titre de transport et de reçu autant que le BL. Son support est presque identique au BL avec une mention WAYBILL et non négociable.

En tant qu'instrument de crédit ou sûreté, le connaissance est irremplaçable. Mais la brièveté de certains trajets maritimes, l'accroissement de la vitesse des navires, les progrès dans le domaine de la manutention portuaire et, paradoxalement, l'allongement des délais de transmission des documents en matière de crédit documentaire font souvent obstacle, en pratique, à la réception par le destinataire, avant l'arrivée du navire, du connaissance.

Est ainsi née, la lettre de transport maritime ou seawaybill. Déjà, sur les trajets les plus courts (le trafic transmanche, par exemple), les transporteurs n'utilisaient plus depuis

¹⁹⁸ Lamy transport Op.cit. N°461

longtemps de connaissance maritime mais des titres de transport non négociables intitulés « Ordre de mouvement de véhicules commerciaux » ou Shipping consignment note.

La lettre de transport maritime (« LTM ») est un document de transport non négociable permettant de livrer automatiquement la marchandise au destinataire nommément désigné au départ.

Pratiquement, les conséquences de cette particularité sont très importantes : alors que, dans le schéma classique, le réceptionnaire ne peut prendre livraison qu'en remettant à l'armateur un exemplaire original du connaissance, ce même réceptionnaire pourra, si l'expédition est couverte par une LTM, enlever la marchandise en justifiant simplement de son identité et en prouvant qu'il est bien le destinataire figurant sur le document émis au départ. La LTM fonctionne donc exactement comme une lettre de voiture CMR ou une LTA aérienne (voir figure ci-dessus N°26).

Figure n°28 : Lettre de transport maritime ou Way Bill

SHIPPER KAROL 477 DESPREZS UT 102 NYRADONY HAVRE		WAYBILL NON NEGOTIABLE		VOYAGE NUMBER 0BE1SE1MA WAYBILL NUMBER L19758071	
CONSIGNEE CONCEPT FUNERAIRES 34 ROUTE DES ABYHES VIEUX BOURG LES ABYHES GUADELOUPE		EXPORT REFERENCES 13518100093 <div style="text-align: center;">  </div>			
NOTIFY PARTY , Carrier not to be responsible for failure to notify SCHE TRANE ANGLE RUE BEOULIERES ET IMPASSE AUGUSTIN FRESNEL ZONE INDUSTRIELLE DE JARRY BPE 98100 GUADELOUPE		CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arènes - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 962 024 422 R.C.S. Marseille			
PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL WAYBILLS		
	NYRADONY	LE HAVRE	ZERO (0)		
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*		
EVER SAFETY	KOPER	POINTE A PITRE			
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
	1 x 40HC	184 BOXES	KGS 6510.000	KGS 3900	CBM 50.000
ARTICLES FUNERAIRES FREIGHT PAYABLE AT LE HAVRE Shipped on Board EVER SAFETY 31-OCT-2018 CMA CGM Agences France S/O As Agent for the Carrier 					

Source interne

En pratique, elle peut notamment être utilisée dans les situations suivantes :

- lorsqu'il s'agit d'une expédition entre une maison mère et sa filiale ou entre une société et ses succursales ;

- lorsque vendeur et acheteur travaillent en compte courant et que le règlement entre eux ne se fait pas sur présentation de documents ;
- lorsque la marchandise risque d'arriver avant les documents du fait de la brièveté du voyage ;
- lorsque vendeur et acheteur entretiennent des relations commerciales suffisamment anciennes pour se dispenser de l'émission de documents négociables ;
- lorsque le contrat de transport ne s'accompagne d'aucun contrat de vente : déménagements, expédition d'effets personnels, etc.

3.3. Les autres substituts

3.3.1. Impression délocalisée

Chose qui ne se fait pas encore au niveau des entreprises locales en Algérie, malgré la possibilité de le faire à travers la plateforme CMA CGM de E-business. Toutefois, la compagnie a la possibilité d'imprimer les BLs à domicile au niveau de l'agence, à l'import comme à l'export si les chargeurs le souhaite.

En effet, avec la crise de la Covid, la compagnie a privilégié le télétravail, de ce fait, le client chargeur était dans l'impossibilité de récupérer les originaux sur place, la compagnie leur a permis alors, soit de privilégier le WAYBILL (LTM), le TELEX RELEASE ou une impression sur plateforme. À l'export pour se faire payer auprès de la banque dans le cas d'un BL sous crédoc, et à l'import pour accomplir les formalités de livraison (échange de BL).

En ce qui concerne l'export, l'impression se fait sans aucune autre formalité afférente, tandis que pour l'import et l'accomplissement du BL à l'arrivée, une autorisation expresse du chargeur (exportateur) est nécessaire pour que l'importateur puisse disposer d'un Original à domicile. Cette autorisation est assortie d'une LOI (Letter Of Indemnity).

3.3.2. TELEX RELEASE

a) Concept

Dans certains cas, un expéditeur ou un exportateur peut remettre un ou tous les connaissements originaux qui leur ont été délivrés au port de chargement. Sur la base de cette remise, ils donneront instruction à l'agent du port de chargement d'aviser l'agent du port de déchargement que la cargaison couverte par les connaissements remis peut être remise au destinataire indiqué sur le connaissement sans présentation des connaissements originaux.

Une **libération par télex** (voir spécimen figure N°26 ci-dessus) est simplement un message transmettant cette instruction de l'agent du port de chargement à l'agent du port de déchargement.

L'expéditeur ou l'exportateur demanderait une mainlevée par télex dans les circonstances ci-dessous :

- le destinataire à destination est un bureau homologue de l'expéditeur - par exemple - l'expéditeur indiqué sur le connaissance expédie une cargaison à son bureau à l'étranger, car il n'y a pas de négociation, ils ne le font pas exiger un connaissance original à destination
- l'expéditeur n'a pas traité sa documentation à temps et le navire qui transporte sa cargaison a déjà atteint ou atteint la destination et les factures originales ne parviendront pas au destinataire à temps pour qu'elles soient compensées avant l'expiration des jours francs
- dans certains cas, un opérateur NVOCC peut demander une libération de télex de la ligne afin qu'il puisse émettre son connaissance interne à son client.

De nombreux expéditeurs / exportateurs qui suivent le principe du n ° 1 ci-dessus utilisent "Express Release" au lieu d'un Telex Release.

Figure N°29 : Spécimen de Telex Release

TELEX RELEASE

To : emmachou@yml.com.tw
 From : emmachou@yml.com.tw
 DD : 2008/04/10 11:13:06 CST
 Ref no. : THBKK00008

Vessel/Voyage	Conn Voyage	B/L No.	Container Quantity	Place of Receipt	Port of Loading	Port of Discharging	Place of Delivery	Consignee
TA6813W	11A	T610012857	40' x 1	ITNAP	ITNAP	USNYC	USNYC	PENTA INTERNATIONAL INC. 67-71 E WILLOW ST. MILLBURN, NJ. 07041 PH 19739211477 FX0019739211279

The full set of Original Bs/L has been surrendered to this office. Please release cargo to designated consignee without presentation of YM's Original Bs/L.

Remark :

The discharging port or destination agent may then release cargo to the verified consignee against following condition :

1. Collecting all charges from concerned parties.
2. Collecting signatory LOI from consignee.

L'ensemble complet des originaux de BsL ont été remis à ce bureau.

Veuillez remettre la cargaison au destinataire désigné sans présentation de BL.

L'agent de destination du port de déchargement peut alors remettre la cargaison au destinataire vérifié dans les conditions suivantes :

1. Recouvrement de tous les frais des parties destinataires
2. Collecter la LOI signée par le destinataire.

Source interne

b) Procédures

Pour assurer la relâche par télex de votre fret, vous devez effectuer les opérations suivantes :

- ✚ **Renvoyer le connaissance original (OB/L) :** Si l'OB/L a été imprimé, il doit être renvoyé à un bureau de CMA CGM ;
- ✚ **Payer les frais de mainlevée de votre fret :** Cela vous permet d'obtenir la relâche par télex de votre fret ;
- ✚ **Soumettre une lettre de garantie (LOI) :** Dans certains cas, vous devrez fournir une LOI pour libérer le fret.

c) Avantages et inconvénients

- ✓ Telex Release est un système qui permet de libérer les envois sans avoir besoin de copies physiques des documents.
- ✓ Telex Release permet d'économiser du temps et de l'argent en permettant aux transporteurs de libérer la cargaison immédiatement après la remise des documents.
- ✓ Telex Release est bénéfique pour les entreprises et les particuliers impliqués dans l'expédition, car il rend le processus de dédouanement des marchandises plus rapide et plus efficace.

Par ailleurs le Telex Release engendre des risques :

- ✓ Risque d'erreurs et de confusions dans les informations transmises.
- ✓ Risque de fraude par des messages erronés ou faux.

d) Cas de l'express release

Dans un **Libération express**, aucun OBL n'est délivré. Ainsi, l'agent de destination peut remettre la marchandise au destinataire dès son arrivée. La principale différence ici est que, dans une version télex, l'OBL est émis, imprimé et soumis à l'expéditeur, qui le remet ensuite à l'agent d'origine. Mais, dans une version express, aucun BOL ou OBL n'est demandé ou émis.

e) LOI (lettre de garantie)

L'expédition nécessite de traiter certains documents. Avec un Telex Release pour envoi, la cargaison peut ne pas être libérée sans une lettre d'indemnisation. La lettre d'intention confirme que le transporteur peut remettre les marchandises au destinataire sans le connaissance original. De plus, il protège le propriétaire de la cargaison contre les pertes.

Une lettre d'indemnisation (LOI) est un document qui protège le propriétaire de la cargaison contre les pertes dues au vol, à la perte, à la destruction ou à d'autres événements préjudiciables qui pourraient avoir un impact sur l'expédition. De plus, il oblige l'expéditeur à assumer la responsabilité si un dommage ou une perte résulte d'une rupture de contrat.

Il y a trois parties à une lettre d'intention (voir figure N°26 spécimen de LOI) :

1. Le transporteur demandant l'indemnisation
2. La personne qui accorde l'indemnité (réceptionnaire de la marchandise)
3. Une institution tierce garante de la personne qui accorde l'indemnité.

Informations incluses dans une lettre d'indemnisation :

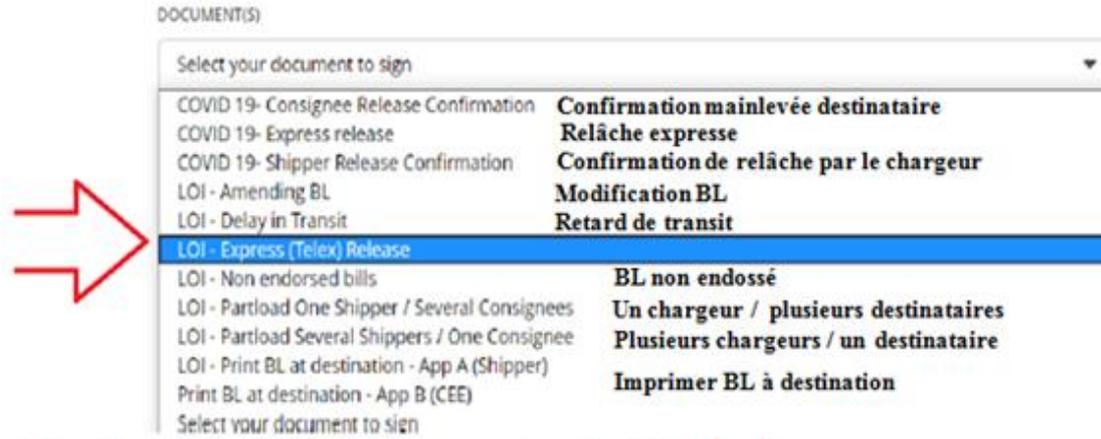
- Le titre "lettre d'indemnisation"
- Noms des deux parties
- Adresses des deux parties
- Nom et affiliation du tiers
- Termes et obligations des parties concernées
- La durée de l'indemnité
- Une description détaillée des intentions
- Une description détaillée des articles
- Date d'exécution du contrat
- Signatures des parties.

Si une partie ne respecte pas ses obligations énoncées dans la lettre d'indemnisation ou modifie les conditions, la partie qui rédige la lettre d'intention fournira une restitution financière à la partie lésée. Par conséquent, la lettre d'intention sert de cautionnement ou de cautionnement d'indemnisation.

La lettre de garantie peut être utile, notamment en cas de (voir figure N°27):

- Livraison de la cargaison à un port non indiqué dans le connaissance
- Connaissements fractionnés
- D'autres membres du personnel sont à bord
- Types spéciaux d'équipements ou types de fret
- Libération de la cargaison sans connaissance
- Libération de la cargaison pour les connaissances perdus

Figure N°30 : Proposition de LOI pour plateforme CMA CGM



Source interne

3.4. Apports d’un futur BL électronique en Algérie

Dans ce qui suit, nous allons donner une rétrospective des consultations effectuées au sein de l’agence, des autres agences dont MSC que nous avons pu rencontrer, certaines entreprises dont le service transit de CEVITAL et des banquiers. Nous avons donc traité séparément d’une part les trois premières hypothèses de notre étude que nous avons confirmées, d’autre part la quatrième hypothèse sur le volet juridique qui constituerait un handicap et enfin les obstacles à l’informatisation du BL. Les deux derniers points seront donc traités au point suivant.

3.4.1. Apports sur les coûts

- L'utilisation d'alternatives électroniques réduirait les coûts et beaucoup pensent que l'utilisation d'équivalents électroniques offrirait des avantages concurrentiels. Incluant les économies de coûts potentielles liées aux surestaries et à la location de conteneurs en évitant les retards aux ports de déchargement ainsi qu'une rotation plus rapide et donc une utilisation plus efficace des conteneurs.
- L'exemple le plus en vue est sans doute celui des surestaries, en effet à titre d'exemple, les surestaries dans le cadre de la restitution du conteneur sont onéreuses, avec une franchise de seulement 15 jours et de 05 jours pour les conteneurs réfrigérés. Le tableau suivant nous montre les montants de surestaries en vigueur au niveau de l'agence.

Tableau N°12 : Surestaries conteneurs

	15 jours	16-40	41-60	61-90
20' Standard	Libre	26 \$	48 \$	62 \$
40' Standard	Libre	52 \$	96 \$	124 \$
	5 jours	6-11	12-30	31-90
20' Réfrigéré	Libre	55 \$	100 \$	120 \$
40' Réfrigéré	Libre	110 \$	200 \$	240 \$

Source interne

L'absence du BL original peut ainsi provoquer des retards dans la livraison et par ailleurs, de mettre le conteneur en situations de surestaries, que le destinataire devra payer. 10 jours de retards sur le BL peut influencer une perte de respectivement de 260, 520, 550 et 1100 dollars.

- Au-delà des coûts liés aux surestaries d'autres coûts supplémentaires peuvent surgir au niveau des entreprises productrices en relation avec le traitement des matières premières.

3.4.2. Apports en termes de sécurité et de rapidité

- L'augmentation de la vitesse est perçue au sein de l'agence CMA CGM comme un avantage principal. L'utilisation d'alternatives électroniques, serait « **beaucoup plus pratique** », en minimisant les retards dans la livraison de la cargaison et de permettre l'automatisation de l'examen des documents.

- **Efficacité, précision et sécurité** : accroître la visibilité dans la chaîne d'approvisionnement en réduisant et éliminant les erreurs ; en effet, à plusieurs reprises dans l'agence des modifications de BL sont demandées par les clients ; ces modifications entravent le processus de dédouanement et par conséquent de livraison des marchandises, qui peuvent avoir des conséquences sur le bon fonctionnement d'une usine.

- Amélioration de la chaîne d'approvisionnement grâce à un traitement des documents amélioré et plus rapide dont le dédouanement import et export

EXEMPLE : Sur place diverses entreprises dont CEVITAL ou Général Emballage se tournent vers l'alternative TELEX RELEASE et la LOI pour la relâche des marchandises à l'export en faveur du destinataire comme à l'import en leurs faveurs sous autorisation de l'expéditeur. L'autre alternative d'impression délocalisée quant à elle beaucoup utilisée notamment pour les expéditions venant d'Egypte.

- L'utilisation d'alternatives électroniques contribuerait à créer un environnement commercial plus sûr, à éviter les « erreurs humaines » et « prévenir la fraude ». Toutefois, en ce qui concerne la fraude et la sécurité des transactions, les banques et certaines entreprises restent sceptiques, car un BL négociable reste une sécurité accrue pour ces derniers, et donc l'alternative électronique doit être élaborée avec zéro erreur ou non.

- Le cas de l'opérateur économique agréé : les facilités édictées par l'OMD sont souvent directement applicables sur le territoire national, ainsi le statut de l'OEA est entré en vigueur depuis 2012, accordant ainsi des circuits de dédouanement rapides et efficace, mais l'indisponibilité d'un BL pourrait rendre obsolète ces facilitations. Un circuit vert en douane nécessite tout de même un minimum de documents dont la facture, le BL et le certificat d'origine pour l'application de la réglementation douanière.

3.5. Le volet juridique et les autres obstacles

3.5.1. Le volet juridique

- L'aspect juridique représente le côté sombre de cette **transition vers l'électronique**, bien qu'il pourrait éviter la responsabilité découlant de l'arrivée tardive des documents à destination. Il est important de souligner que les compagnies ne sont pas couvertes juridiquement par l'utilisation des alternatives et prennent beaucoup de responsabilité en cas de préjudice commercial, économique ou fiscal. Les juridictions algériennes ne sont pas en mesure de traiter ou de rendre des verdicts sur la base d'une jurisprudence inexistante ou même par des initiatives de la doctrine qui reste limitée.
- La transition est confrontée à la valeur intrinsèque du connaissement lui-même, sa négociabilité. Les compagnies estiment que l'alternative électronique est beaucoup plus appropriée avec les titres non négociables (Sea Way Bill ou SWB), d'ailleurs le TELEX RELEASE n'est utilisée que pour les SWB, autrement l'original est exigé souvent par les banques (gage de sécurité pour la banque). Tout en sachant que près de 80% des documents émis sont négociables, ce qui retarde encore plus la transition. Le tableau suivant indique les cas d'utilisation de BL négociables et non négociables.

Tableau N°13 : Cas d'utilisation de BL ou SWB

LE BL NEGOCIABLE	LE WAY BILL
Fluidité du commerce international.	Import export intra filiales.
Une sécurité accrue pour le paiement et la livraison.	Ventes entre firmes d'envergures ou qui se connaissent bien.
Evite les utilisations abusives liées à la Fraude.	Transport de courte distance (cabotage maritime).
Exigences réglementaires liées au crédoc.	Connaissements émis par des transitaires.
Exigences réglementaires en ce qui concerne la traçabilité des flux financiers.	Lorsque les paiements ne constituent pas un obstacle.
Exigences réglementaires en ce qui concerne le change.	Flexibilité et réduction des coûts liés aux surestaries.
Lorsque des ventes successives sont Prévues.	Relation commerciale de confiance.
Les expéditions de et vers les pays en Développement.	
La tradition et la coutume.	

Source Internes

A noter que dans le transport par conteneur, les ventes successives ne sont pas utilisées, ces dernières sont plus répandues dans le transport homogène. A la lumière de ce tableau, on peut comprendre à quel point la transition est compliquée.

- Le commerce international ne s'effectuant pas souvent en courtes distances mais plutôt dans des grandes distances dans la majorité des cas.

- Les relations commerciales ne sont pas toujours basées sur la confiance car divers acteurs interviennent et la loi du marché fait que, les échanges s'effectuent avec des offres plus intéressantes en termes de rentabilité qu'avec des relations amicales.
- Les gouvernements tablent plutôt sur l'utilisation des lettres de crédits et s'intéressent plus à la traçabilité des flux financiers.
- Les exigences réglementaires pour indirectement handicaper les importations.

Par ailleurs, le cas de l'Algérie en est la preuve, puisque la réglementation est souvent en faveur d'un seul moyen de paiement, du contrôle des flux financiers et de la solvabilité des acteurs locaux liée à la situation économique.

3.5.2. Autres obstacles

Jusqu'ici, nous avons essayé d'apporter une lumière sur les deux obstacles importants qui sont le juridique et la négociabilité du BL, dans ce qui suit d'autres obstacles sont regroupés avec la collaboration des professionnels du métier rencontrés au cours de la réalisation de ce travail.

- Les entreprises locales ont accès à la plateforme de Brookings et de réservation en ligne mais hésitent à utiliser la totalité des fonctionnalités par résistance au changement qui s'opère ou carrément la méconnaissance de cette technologie.
- Les compagnies avancent mais les banques à travers la banque centrale restent toujours sceptiques vis-à-vis des alternatives, compte tenu de la situation économique du pays.
- Les autorités portuaires et douanières ne sont pas en mesure d'apporter les infrastructures nécessaires à cette transition et continuent à utiliser des moyens moins performants. Les applications de l'entreprise portuaire de la douane à travers le SIGAD ne sont pas en mesure de fluidifier les flux physique uniquement avec un flux informationnel informatisé. D'ailleurs une nouvelle version du SIGAD entrera en application dans deux ports pilotes cette année.
- Les transitaires locaux ne sont pas en mesure de suivre cette évolution, eux qui utilisent toujours des moyens archaïques. Et n'ont même pas de moyen financiers pour mettre à niveau les moyens informatiques et la formation du personnel.

3.6. Recommandations

- La première est une collaboration nécessaire des autorités portuaires et douanières avec les compagnies de transport maritime de conteneurs, ces dernières en avance sur cette transition. Cette collaboration via une seule plateforme permettrait de fluidifier les flux physiques par de simples clics et données informatiques.
- Installation d'un cadre juridique et financier capable de répondre aux exigences des nouvelles technologies en les associant avec les acteurs extérieurs du commerce international (chargeurs, transporteurs, douane, etc...), du moins pour les connaissements non négociables nécessitant pas d'endossement. Et de favoriser l'utilisation de lettres de transport maritime.
- La nécessité d'avoir une autorité de réglementation des flux maritimes pour sécuriser les informations émises à cet effet.
- La nécessité d'avoir une autorité technique pour la sécurité des données à base de technologie de cryptage, d'authentification et de sauvegarde de données.
- La formation et la sensibilisation de l'ensemble des collaborateurs dans le secteur maritime aux nouvelles exigences informatique basée sur la blockchain par exemple, à commencer par l'université si nécessaire.
- Inciter les entreprises à plus utilisé des connaissements non négociables.

Conclusion

Le stage effectué à CMA CGM a été très fructueux en termes d'informations, mais aussi d'apprentissage. La compagnie est très en avance et constitue l'une des plus performantes sociétés de logistique et de transport. Ajouter à cela, le professionnalisme rigoureux et sans faille de son personnel, à la fois compétent et à jour sur les nouvelles tendances à commencer par son responsable au niveau de Béjaia.

Nous avons essayé de répondre à nos hypothèses en consultant l'ensemble des collaborateurs de l'agence à l'intérieur et à l'extérieur sur la demande du responsable. Car pour eux les obstacles pesants sur la transition sont tout aussi importants au bon fonctionnement de l'agence et de la compagnie en général.

L'ensemble des informations obtenues, ont nécessité l'élaboration d'un guide d'entretien ci-joint en annexe première, que nous avons utilisés et exploité pour mettre en œuvre l'étude de cas et le traitement des hypothèses émises sur le cas de l'Algérie.

CONCLUSION GENERALE

Nous avons cerné dans ce travail, d'une part, la place du transport maritime dans la mondialisation, d'autre part, l'importance du connaissement pour le commerce maritime et les flux informationnels dans une chaîne logistique et enfin les mutations actuelles en matière de technologies numériques.

Le connaissement papier est crucial pour les opérations du commerce international, ses fonctions, font de lui un document sans équivalent en termes d'utilisation, de sécurité et de responsabilité pour différents acteurs. Cependant, l'avènement des technologies numériques et l'intégration des chaînes logistiques sous forme de la supply chain, ont soulevé des interrogations quant à la capacité du BL papier à respecter les impératifs de rapidité et de délai nécessaires. D'où, l'insistance des acteurs à aller vers de nouvelles perspectives en matière de transmission des documents commerciaux et du BL en général.

Ces alternatives, offre divers avantages par rapport, d'abord à la transmission rapide et sécurisée des informations, ce qui impactera positivement les délais et les coûts associés aux opérations de transport, puis à la simplification des procédures en éliminant le traitement et l'archivage des documents et enfin une bonne collaboration entre acteurs pour un accès instantané aux informations. Néanmoins, ces alternatives présentent aussi des défis, notamment en ce qui concerne la sécurité des données, l'acceptation par tous et surtout le volet juridique nécessitant l'instauration de normes internationales.

Aujourd'hui seules les lettres de transports maritimes de marchandises, les impressions délocalisées et les *telex release* permettent de pallier sur le terrain à la difficulté d'éditer un connaissement électronique. La LTM ou waybill, permet ainsi au destinataire de procéder à l'échange documentaire juste avec une copie de waybill sans plus d'exigence pour la présentation du BL original. L'impression délocalisée permet un gain de temps et évite la congestion des ports grâce à une relâche directe des BLs et des cargaisons, ce qui réduit largement les temps d'attente, d'autant plus que les flux physiques sont devenus de plus en plus rapides avec la vitesse des navires de nouvelle génération fonctionnant au GNL.

La pratique du télex release quoi que ne donnant pas lieu à un BL électronique, a un avantage pour le chargeur qui n'aura pas à manipuler et transmettre par courrier le connaissement au destinataire. Les originaux étant consignés au bureau CMA-CAM du port de chargement, en compensation, ils autorisent sur instructions du chargeur, le bureau du port de déchargement de délivrer au destinataire un bon à délivrer (BAD) sans présentation des originaux du BL.

L'étude que nous avons menée, nous a permis en fait, de comprendre que seule une plateforme globale *ad hoc*, à l'image de SWIFT, pourrait permettre la généralisation des eBsL. La plateforme qui serait basée sur des technologies nouvelles, qui permettrait aux acteurs du commerce international de disposer de l'ensemble des informations contenues dans un connaissement papier. Toutefois, cette plateforme devrait permettre le traitement des ventes documentaires et l'adaptation de la technique d'endossement en un procédé électronique.

Pour répondre aux hypothèses de départ, il a fallu analyser l'ensemble des informations collectées et surtout en étant attentif aux réponses, propositions et craintes émises par les acteurs consultés, ainsi, nous pouvons dire que l'adoption d'un eBL :

1. Permettrait de réduire considérablement le temps nécessaire pour compléter les transactions commerciales. Contrairement au connaissement papier traditionnel, qui peut être sujet à des retards liés au traitement manuel, à l'acheminement physique des documents et à la nécessité d'émettre de multiples copies.
2. Apporterait des avantages en termes de sécurité par rapport à son homologue papier. Les documents papier peuvent être sujets à des falsifications, des pertes ou des vols, ce qui peut entraîner des risques pour les parties impliquées dans la transaction. En utilisant des technologies telles que la cryptographie et les signatures numériques, le connaissement électronique pourrait offrir des mécanismes de sécurité plus robustes pour vérifier l'authenticité des documents, protéger les données et prévenir la fraude.
3. Pourrait offrir des avantages significatifs en termes d'efficacité et de traçabilité des expéditions, ce qui contribue à la valeur ajoutée du commerce mondial. Grâce à la numérisation des informations d'expédition et à leur accessibilité en temps réel, les acteurs du commerce international pourraient mieux suivre et gérer leurs envois, optimiser les itinéraires et les délais de livraison.
4. Pourrait être grandement **entravée** par des défis réglementaires. En effet, La réglementation maritime et commerciale varie d'un pays à l'autre, et les différentes juridictions peuvent avoir des exigences spécifiques en ce qui concerne la documentation physique des transactions commerciales. Des efforts ont été fournis par la CNUDCI avec un alignement des pratiques et des normes internationales sur les précédentes, pour permettre une adoption généralisée et une reconnaissance mutuelle des documents électroniques. Néanmoins cet aspect réglementaire restera un obstacle majeur à l'utilisation du connaissement électronique dans le commerce mondial.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

1. ADYEL Karim, Crédit documentaire et connaissance, théories institutionnelles problématiques juridiques et solutions jurisprudentielles, édition LARCIER 2012.
2. EL KHELIFA Mohamed El-Kamel, Guide des transports internationaux de marchandise, édition DAHLAB.
3. FREMONT Antoine Le transport maritime depuis 1945 : facteur clé de la mondialisation. Entreprises et Histoire, ESKA 2019.
4. JACQUET Jean-Michel, Philippe Delebecque, Droit du commerce international, Edition DALLOZ, 2eme édition.
5. KSOURI IDIR, les régimes douaniers, Grand livre d'Alger 2007
6. LAMY CD ROM, TOM 02, Août 1999
7. SOULIER Jean-Marc, la révolution SUPPLY CHAIN, Dunod 2022.

THESES & MEMOIRES

1. DIONE Albert Ndiyal, sous la direction du professeur Philippe DELEBECQUE Les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, **Thèse de Droit**. Université Panthéon-Sorbonne -Paris I, 2018
2. Guillaume Tarin Directeurs de mémoire : Maître Christian Scapel et Pierre Bonassies les conflits de conventions internationales en droit du transport de marchandises par mer Université de droit et d'économie et de sciences d'Aix-Marseille master ii. droit des transports maritimes 1999/2000
3. Liu Feng Sous la direction de Maître Christian SCAPEL, étude juridique et comparative du contrat de transport maritime en droit français et en droit chinois. Université de droit et d'économie et de sciences d'Aix-Marseille master ii D.E.S.S. de Droit Maritime et des Transports 2004
4. MATCHINDA Odette, sous la direction du professeur Philippe DELEBECQUE, la dématérialisation des documents de transport maritime de marchandises **Thèse de Droit**. Université Panthéon-Sorbonne -Paris I, 2021
5. Michel Albert sous la direction du Maître Christian Scapel, « La signature du connaissance », université de droit, d'économie et des sciences d'aix-marseille iii, master ii de droit maritime et des transports Promotion 2006.
6. Reza FAALI Sous la direction de: Maître Christian Scapel « lettre de garantie au déchargement La pratique de la livraison sans connaissance Master ii «Droit Maritime et des Transports» 2012-2013
7. Walid ABOU-ZAHR, sous la direction du Maître Christian Scapel, « Les transports maritimes sans BL papier», université de droit, d'économie et des sciences d'aix-marseille iii, master ii de droit maritime et des transports
8. Zakia RAHALI sous la direction du Maître Christian Scapel, « Les obstacles à l'informatisation du BL », université de droit, d'économie et des sciences d'aix-marseille iii, master ii (d.e.s.s.) de droit maritime et des transports Promotion 2013

ARTICLES

1. Ammour Ramdane Expert maritime - Consultant en transports et logistique ISM Bou Ismail Comment lire un connaissance maritime Publié le 15 juin 2020

- <https://www.linkedin.com/pulse/comment-lire-un-connaissance-maritime-ramdane-ammour?originalSubdomain=fr> Consulte le 18 novembre 2022 à 18 heures 09
2. Antoine Sebastien Marine Manager, L'évolution du métier de commissionnaire de transport, revue Gazette de la Chambre, Chambre arbitrale maritime de paris, Numéro 40- Printemps 2016, Editeur : Philippe Delebecque <https://www.arbitrage-maritime.org/>
 3. BERNAT Cédric Contrats proche du connaissance maritime de docteur en droit et avocat article publie en janvier 2004 <https://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/contrats-speciaux-du-commerce-maritime-les-contrats-proches-du-connaissance-maritime/> Consulte le 10 février à 18 heures 25
 4. CHARLES David, Bureau d'étude, analyste de marché <https://www.linkedin.com/pulse/lanum%C3%A9risation-de-supply-chain-appara%C3%AEt-comme-avec-le-david-charles/?originalSubdomain=fr> Consulte le 07 Mai 2023 à 22 heures 53
 5. chems-eddine.hafiz Avocat le jeu, 12/04/2012 https://blogavocat.fr/space/chems-eddine.hafiz/content/les-nouvelles-conditions-de-fret-maritime-en-algerie_2ef8a286-2c45-41d1-a6df-8b52bb3e4894 11 Mai 2023 à 15 heures 58
 6. Cyrille B. N'KAWULA *L'échange documentaire en transport maritime*. Expert en transports et logistique Neptunus e.revue, Université de Nantes, vol. 26, 2020/4 www.cdmo.univ-nantes.fr Consulté le 11 février 2023, 21heures04
 7. Dionne Albert docteur en droit Assurabilité du connaissance dématérialisé dans le cadre du transport maritime. Paru le 8 mars 2021 <https://www.village-justice.com/articles/assurabilite-connaissance-dematerialise-dans-cadre-transport-maritime,38365.html> Consulté le 20 Décembre 2022
 8. GARO Philippe Docteur en droit - Arbitre maritime Chambre arbitrale maritime de Paris L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique Intervention du 17/10/2013 à l'AFDM, <https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/fr/Misc/billoflading.pdf> consulté le 07 Mai 2023 à 19 heures 05
 9. GARO Philippe Docteur en droit Arbitre maritime Chambre arbitrale maritime de Paris, La dématérialisation documentaire maritime une réalité juridique désormais concrète, revue Gazette de la Chambre, Chambre arbitrale maritime de paris, Numéro 24- Hiver 2010, Editeur : Philippe Delebecque <https://www.arbitrage-maritime.org/>
 10. HELAL Rabah Le connaissance électronique Publié le 05 Juillet 2013 capitaine au long cours CNAN. <https://fr.slideshare.net/rabahparadise2/connaissance-lectronique-23952437> <https://www.lexmaritima.net/> Consulté le 19 Décembre 2022 à 14 heures 25
 11. Karim adyel avocat et docteur en droit France Importance des fonctions du connaissance <https://www.village-justice.com/articles/importance-fonctions-connaissance,12616.html#:~:text=Le%20connaissance%20remplit%20deux%20fonctions,existence%20du%20contrat%20de%20transport.> Consulté le 25 Octobre 2022 à 15 heures 01
 12. Laurent FEDI professeur à Kedge, incoterm 2020, les apports de la nouvelle codification, revue Gazette de la Chambre, Chambre arbitrale maritime de paris, Numéro 51- Hier 2019, Editeur : Philippe Delebecque <https://www.arbitrage-maritime.org/>

WEBOGRAPHIE

YOUTUBE

<https://youtu.be/5cYOZTxIKVw> vue le 20 Mai 2023 à 16 heures 30

<https://youtu.be/AVpFWJCNSo0> vue le 20 Mai 2023 à 16 heures 45

<https://www.youtube.com/watch?v=P5AqB8Ogt18> vue le 02 mai 2023 à 21 heures.

SITES ORGANISATIONS PRIVEES

1. www.tradelens.com Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
2. <https://unctad.org/> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
3. <https://dcsa.org> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
4. <https://www.cma-cgm.fr/> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
5. <https://www.lexmaritima.net/> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
6. <http://www.comitemaritime.org/> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
7. <https://fiata.org/> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
8. <https://www.bimco.org/> plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)

SITES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

9. <https://www.wto.org/indexfr.htm> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
10. <https://www.ccifrance-international.org/> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
11. <https://www.wcoomd.org/fr.aspx> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
12. <https://uncitral.un.org/fr> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)

AUTRES

13. <https://agce.dz/signature-electronique/> consulté 03 mai 2023 à 21 heures 16
14. <https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/le-detroit-de-gibraltar-une-porte-un-verrou-et-une-interface-strategique-entre-atlantique> consulté le 04 avril 2023 à 11 heures 20
15. <https://www.docloop.io/blog-logistique/ebi-fiata> consulté le 07 Mai 2023 à 21 heures 21
16. <https://www.efbl.fiata.org/efbl>, Consulté le 07 Mai 2023 à 21 heures 21
17. <https://market-insights.upply.com/fr/> consulté le 10 mars 2023 à 10 heures 45
18. <https://royalmentor.com/liners-terms-et-calcul-du-fret-maritime/> consulté le 18 avril 2023 à 18heures 26
19. <https://fr.statista.com/infographie/amp/18367/trafic-petrolier-maritime-transitant-par-les-detroit-strategiques/> Consulté lundi 27 mars 2023, 15:56
20. https://observatoire-europe-afrique-2030.org/wp-content/uploads/2016/01/Lien_Definitions-fret-maritime.pdf consulté le 17 avril 2023 11 heures 34
21. <https://www.aft-dev.com/actualites/fin-connaissances-papier-transport-maritime> La fin des connaissements papier, publié le 18 Octobre 2021 par la rédaction. Consulté le 21 Décembre 2022 à 10 heures 11
22. <https://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/les-connaissances-electroniques-permettraient-deconomiser-4-md> Le connaissement électronique, Publié le 21 Mai 2021 par la rédaction. Consulté le 18 Décembre 2022 à 13 heures 25
23. <https://www.arbitrage-maritime.org/> Consulté à plusieurs reprises (mentions de date sur chaque utilisation)
24. <https://logistiquemagazine.com/quelle-difference-entre-un-master-bill-of-lading-mbl-et-un-house-bill-of-lading-hbl/> Consulte le 21/02/2023 13 heures 03

25. <https://sourcing.docshipper.com/transport-logistique/master-billlading-mbl-house-bill-lading-hbl/> Consulté le 9 février à 18 heures 01
26. <https://www.freightcourse.com/shipping-order/> consulté le 20 Mai 2023 à 15 heures 35

LOIS & RAPPORTS

1. Accord sur les Facilitation des Echanges-OMC https://www.wto.org/french/thewto_f/20y_f/wto_tradefacilitation_f.pdf ou, https://www.wto.org/french/docs_f/legal_f/tfa-nov14_f.htm Consulté le 05 Mai 2023 à 20 heures 08
2. Boite à outil pour le commerce transfrontière sans papier. <https://uncitral.un.org/fr>
3. Comité national de la Chambre de Commerce Internationale, ICC France, Défis et Opportunités de la digitalisation du commerce international, Livre Blanc 2022
4. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance Conclue à Bruxelles le 25 août 1924.
5. International Forwarding and Transport Messages Shipping Instruction United Nations Economic Commission For Europe. United Nations Centre For Trade Facilitation And Electronic Business (UN/CEFACT) Rapport *October 2020* <https://uncitral.un.org/fr> consulté le 20 Mai 2023 a 16 heures 25
6. Les connaissances, Rapport du secrétariat de la CNUCED, New-York 1971,
7. Loi n° 15-04 du 11 Rabie Ethani 1436 correspondant au 1er février 2015 fixant les règles générales relatives à la signature et à la certification électroniques.
8. Loi N98/05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance N76/80 du 23 octobre 1976 portant Code maritime.
9. Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique et guide pour son incorporation 1996. <https://uncitral.un.org/fr>
10. Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques et son guide 2018, <https://uncitral.un.org/fr>
11. Loi type de la CNUDCI sur les signatures électronique et guide pour son incorporation 2001. <https://uncitral.un.org/fr>
12. Recommandation du Conseil de coopération douanière relative à la dématérialisation des documents justificatifs. Conseil de coopération douanière (OMD) (2012). https://www.wcoomd.org/~media/wco/public/fr/pdf/topics/key-issues/ecp/recommendations-approved-at-the-council-2012-_-demat_-f.pdf?la=fr Consulté le 05 Mai 2023 à 19 heures 50
13. Règles de Hambourg : Acte final de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandise par mer, signée en 1978.
14. Règles de Rotterdam : Convention des NU sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. <https://uncitral.un.org/fr>
15. The use of transport documents in international trade 2003 https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20033_en.pdf Consulté le 27 Mai 2023 à 17 heures 05
16. XXXIVème conférence du CMI, DOCUMENTS, Paris 1990, <http://www.comitemaritime.org/>

ANNEXES

ANNEXE N°01 : Guide d'entretien

ANNEXE N°02 : Le connaissance en quelques mots

ANNEXE N°03 : Spécimen de loi en Français

ANNEXE N°04 : Spécimen de LOI en Anglais

ANNEXE N°05 : Spécimen de way bill

ANNEXE N°06 : Spécimen connaissance

ANNEXES N°01

01. GUIDE D'ENTRETIENS

Question N°01 : Quels documents de transport utilisez-vous/exigez-vous régulièrement dans vos activités ?

Question N°02 : Pour quelles transactions utilisez-vous/exigez-vous des documents négociables ? Pour quelle fréquence les utilisez-vous ?

Question N°03 : Pour quelles transaction utilisez-vous/exigez-vous des documents non négociables (Way Bill) ? Pour quelle fréquence les utilisez-vous ?

Question N°04 : Dans quelle mesure, selon vous, l'utilisation d'un connaissance négociable est-elle encore nécessaire dans le commerce moderne ?

Question N°05 : Avez-vous déjà utilisé des alternatives électroniques ou autres pour se substituer au BL original ? Pour quelle fréquence les utilisez-vous ?

Question N°06 : Pouvez-vous nous fournir quelques obstacles rencontrés ?

Question N°07 : Pouvez-vous nous donner certains avantages qui pourraient naitre de l'utilisation documents électroniques ?

Question N°08 : Lequel des documents est plus à même de faciliter la transition à l'électronique ?

ANNEXES N°02

02. LE CONNAISSEMENT EN QUELQUES MOTS

Le connaissement est le document de transport maritime le plus fréquemment utilisé. Il assume aujourd'hui un triple rôle de preuve : preuve des termes du contrat de transport, de la réception de la marchandise par le transporteur et de l'état de la marchandise au moment de l'embarquement. La caractéristique essentielle du connaissement réside dans sa fonction de titre représentatif de la marchandise qui conditionne sa négociabilité. Il est exigé à l'arrivée pour le retrait de la marchandise.

Négociable, le connaissement est appelé à circuler entre de nombreux porteurs jusqu'à ce que l'un d'entre eux décide de prendre livraison de la marchandise.

Outre les compagnies maritimes, le connaissement peut être émis par différents opérateurs :

- **Connaissement direct** (Through Bill of Lading, TBL) : document de transport combiné émis par une compagnie maritime couvrant le transport principal et le post-acheminement ;
- **Connaissement Fiata (FBL)** : document de transport combiné émis par un transitaire ou par un transporteur au nom du transitaire couvrant l'intégralité du transport ;
- **Connaissement de transport combiné** : document émis par une compagnie maritime couvrant l'intégralité du transport (maritime + pré et post-acheminement).

Les mentions obligatoires du connaissement

- Nom du transporteur et nom du navire.
- Nom du destinataire de la marchandise (BL à ordre et endossé en blanc, ou à ordre dénommé ou nominatif).
- Personne à notifier (à l'arrivée du bateau).
- Nom du chargeur.
- Port d'embarquement et de débarquement.
- Destination de la marchandise. Quantité, poids, marque.
- La mention fret payé ou payable à destination.
- La mention « original » et le nombre d'originaux émis.
- La date, le lieu de l'établissement et de mise à bord ainsi que la signature de la compagnie maritime ou de son agent. L'agent qui signe doit aussi indiquer le nom et la qualité de la partie (à savoir le transporteur ou le capitaine) pour le compte de laquelle il agit.

Le connaissement maritime est également le titre qui est remis par le transporteur maritime, ou son représentant, à l'expéditeur propriétaire de la marchandise, en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Ce **connaissement maritime** servira donc enfin à dédouaner la marchandise au port de destination, d'ailleurs, il s'agit d'un document incontournable dans le processus de dédouanement des cargaisons expédiées par voie maritime.

1- Les adresses et les références

• Shipper (Expéditeur)

C'est le nom et l'adresse de la personne qui expédie la cargaison. Il peut ou peut ne pas être le propriétaire ou le fabricant de la cargaison, le transitaire ([cas des MBL](#)) ou simplement un commerçant. Il peut également être différent de l'exportateur.

Nota bene : La différence entre un **exportateur** et un **expéditeur** est que l'exportateur est une personne physique ou morale autorisée par les autorités douanières et gouvernementales à exporter des cargaisons vers l'étranger. Il doit donc être inscrit au fichier des exportateurs. Alors que l'expéditeur est une personne physique ou morale qui apparaît dans tous les documents d'expédition (**BL**, facture commerciale, liste de colisage et autres) comme la partie responsable de l'achat et/ou de la commande d'expédition et peut-être aussi du paiement du fret.

L'expéditeur indiqué sur **BL** n'a pas nécessairement besoin d'être un exportateur enregistré et peut ou non être le vendeur des marchandises.

Consignee (Destinataire)

C'est le nom et l'adresse de la personne physique ou morale qui est légalement autorisée à recevoir la cargaison faisant l'objet du **BL**.

Il peut s'agir ou non du propriétaire ou du destinataire de la cargaison, d'une banque, d'un commerçant ou d'un expéditeur, selon le [type de BL](#) qui est émis.

Le fait d'être désigné comme le Destinataire sur un **BL** comporte également le risque et la responsabilité d'être tenu pour responsable de nombreuses questions telles que le non-dédouanement des cargaisons, le dédouanement tardif, les réclamations et autres.

Notify (Personne à notifier)

C'est le nom et l'adresse de la personne qui doit être notifiée de l'arrivée de la cargaison à destination. Dépendamment du type de **BL** qui est émis, la Personne à notifier pourrait être l'acheteur réel, le destinataire, le transitaire ou un commerçant. En général, l'Avis d'Arrivée (Arrival Notice) de la cargaison doit être envoyée à celui-ci.

Bill of Lading Number (Numéro de BL)

C'est un numéro unique attribué à chaque expédition par la ligne maritime. Il servira de référence pour toutes les requêtes ultérieures y relatives (informations de navigation, informations d'arrivée, réclamations, ...etc.).

Reference Numbers (Numéros de référence)

Cet espace peut être utilisé pour renseigner tous les numéros de référence spécifiques au client ou au transitaire qu'il utilisera pour suivre son expédition.

Carriers Agents (Agents du transporteur maritime)

Ici les détails des agents au port de déchargement sont habituellement enregistrés par la ligne maritime de sorte que le destinataire puisse être en mesure de les contacter à tout moment pour avoir des informations sur l'expédition ou pour aller accomplir les formalités et récupérer sa cargaison.

Number of originals (Nombre d'originaux)

C'est le nombre de **BL** originaux que le client exige de la ligne maritime pour son expédition. Le standard est de 3 originaux. Si l'un des trois originaux est dûment déchargé, alors les deux autres sont considérés comme nuls et non avenue.

2- Les détails relatifs au voyage

Pre-Carriage by (Préacheminement par)

Supposons qu'il y ait un point intérieur qui est relié au port principal au moyen d'un petit navire d'alimentation (feeder), le nom de ce navire d'alimentation sera indiqué ici. Exemple du navire d'alimentation Border qui relie Maputo à Durban.

Place of Receipt (Lieu de réception)

C'est l'endroit où la cargaison est remise par l'expéditeur ou son agent au transporteur maritime ou à son agent. C'est très important en ce qui concerne le contrat de transport entre l'expéditeur et la compagnie maritime. Si cette zone est remplie, on suppose que le transporteur a fait le déplacement d'ici vers le port de chargement et s'il y a des incidents ou des dommages sur le conteneur ou la cargaison entre le lieu de réception et le port de chargement, la responsabilité sera celle du transporteur maritime.

Port of Loading (Port de chargement)

C'est l'endroit où le conteneur ou la cargaison est chargé par le transporteur maritime ou l'**acconier sur le navire désigné**.

Vessel and Voyage number (Navire et numéro de voyage)

C'est le nom du navire qui transporte le conteneur ou la cargaison du port de chargement jusqu'au port de déchargement, ainsi que le numéro de référence de son voyage. Rappelez-vous que la combinaison du navire et du voyage est unique et ne se répétera jamais (enfin presque jamais).

Port of Discharge (Port de déchargement)

C'est l'endroit où le conteneur ou la cargaison est déchargée par le transporteur maritime ou son acconier, du navire désigné.

Place of Delivery (Lieu de livraison)

C'est la destination finale du conteneur ou de la cargaison. Si cette zone est remplie, cela signifie que le transporteur maritime s'est engagé, au-delà du transport principal, à acheminer le conteneur ou la cargaison du port de déchargement vers le lieu de livraison mentionné.

Comme dans le cas de « Place of Receipt », la compagnie maritime doit être prudente lorsqu'elle s'engage dans ce type d'opération, car elle sera tenue de livrer le conteneur ou la cargaison en bon état et en bonne condition à ce lieu de livraison.

S'il y a un lieu de livraison indiqué dans le **BL**, généralement le transporteur maritime ne permettra pas au client ou son représentant de prendre livraison du conteneur ou de la cargaison au port de déchargement et de l'acheminer lui-même vers le lieu de livraison, la raison étant que si quelque chose arrive au conteneur ou à la cargaison en cours de route, il pourra toujours être tenu responsable.

3- Les détails de l'expédition

Sur la plupart des **BL** pour les expéditions conteneurisées, vous verrez à l'entame de cette partie du **BL**, la mention : « **PARTICULARISTE FURNISHED BY THE SHIPPER – NOT CHECKED BY CARRIER – CARRIER NOT RESPONSIBLE** ».

Numbers and Marks (Nombres et marques)

Les marques et les numéros sont des informations importantes pour une cargaison. L'expéditeur marque ses colis avec des renseignements identifiant l'expédition afin que le destinataire puisse aisément l'identifier. Les marques et les nombres peuvent avoir n'importe lequel des éléments ci-dessous :

Le nom et l'adresse des destinataires

Le numéro de la commande

Le numéro de l'emballage pour une identification facile (par exemple, 1/32)

Les marques et les numéros jouent un rôle beaucoup plus important dans une expédition en vrac ou en groupage (**LCL**), mieux que dans un envoi complet (**FCL**). Dans ces cas, il est prudent pour l'expéditeur de marquer les paquets de manière que l'identification soit facile, comme dans une expédition en **conventionnel** ou de groupage il y a plusieurs paquets appartenant à plusieurs expéditeurs différents.

Dans le cas des compagnies maritimes qui ne transportent que des conteneurs, elles affichent normalement ce champ sous le titre « **Container Numbers, SealNumbers** et les numéros de plombs soient enregistrés ici avec ou sans marques et nombres.

No. and kind of Packages (Nombre et Type d'emballage)

Ici, le nombre de colis emballés dans le conteneur ou chargés sur le navire en conventionnel est renseigné.

Exemple : 38 caisses, 12 palettes ou 25 fûts, ...etc.

Description of Packages & Good (Description des colis et Marchandises)

Cette zone est utilisée pour décrire exactement quelle cargaison est chargée dans le conteneur ou à bord du navire. Dans le cas des cargaisons conteneurisées, elle est généralement illustrée comme suit : « *01X20' CNTR(S) S.T.C (Said To Contain) ou Disant contenir 540 sacs de sucre en cristal blanc* ».

En dessous de cette description, figurent généralement d'autres informations telles que le poids net de la cargaison, le numéro de licence d'importation, les conditions de fret et autres.

Pour les marchandises conteneurisées, il est très IMPORTANT que la ligne maritime affiche la clause « **SAID TO CONTAIN** » sur le **BL**. La raison en est que la compagnie maritime n'est pas impliquée dans l'empotage du conteneur et en tant que telle, ne maîtrise ni la nature, ni la quantité de la cargaison empotée par l'expéditeur.

La ligne maritime se limite à ce qui est déclaré par l'expéditeur et émet le **BL** en conséquence.

Il y a également une clause « **SHIPPER'S, LOAD, STOW AND COUNT** » qui est approuvée par la compagnie maritime sur le **BL** et cette clause est différente de celle de « **Said to Contain** ».

La différence entre les deux clauses est la suivante :

ShippersLoad, Stow and Count (SLAC) : La cargaison a été chargée (**Loaded**) – empoté dans le conteneur par l'expéditeur, (**Stowed**) – empilés dans un ordre spécifique par l'expéditeur, (**Counted**) – nombre de colis comptés par l'expéditeur **ET LE TRANSPORTEUR MARITIME N'A PAS VÉRIFIÉ OU CONTRÔLÉ.**

Said to Contain (STC) : Le transporteur approuve que la description de la cargaison sur **BL** ait été fourni par l'expéditeur et qu'il n'a pas vérifié ou contrôlé. Donc il accepte le conteneur sur la base des informations fournies par l'expéditeur.

Donc, la différence est que le **SLAC** se rapporte davantage à la quantité de la cargaison et comment elle a été emballée dans le conteneur, alors que le **STC** se rapporte à la cargaison elle-même.

Gross Weight (Poids brut)

C'est le poids de la cargaison qui est emballée dans le conteneur ou chargée à bord du navire. Ce n'est généralement que le poids de la cargaison et celui du conditionnement. Le poids à vide du conteneur n'y est pas inclus.

Measurement (Mesures)

C'est le volume de la cargaison qui est emballée dans le conteneur.

4- Les frais de transport

En dehors de quelques pays comme le Brésil, la plupart des autres pays n'insistent pas pour que les frais de transport soient mentionnés sur le **BL**.

La seule information qui est généralement remplie dans cette zone est celle qui précise si le fret est payable au port de chargement (**FreightPrepaid ou Prépayé**) ou au port de déchargement ou à la destination finale (**Freight Collect**) ou tout autre port (Ailleurs). Dans le cas du fret payé à une destination différente du port de chargement ou du port de déchargement ou de la destination finale (ex : Expédition de Douala à San Pedro mais fret est payé à Lomé), les agents du port de déchargement doivent vérifier et recevoir la confirmation des autres ports que les frais de transport ont été payés en totalité avant de relâcher la cargaison au destinataire.

Les autres champs importants dans cette partie du **BL** sont :

Place of Issue (Lieu d'émission)

C'est le lieu où le **BL** original est signé et remis (délivré) à l'expéditeur ou à son agent.

Date of Issue (Date d'émission)

La date d'émission est la date à laquelle le connaissement original est signé et remis à l'expéditeur ou à son agent.

ANNEXE N°03

03. SPECIMEN DE LOI EN ANGLAIS

To: CMA CGM, 4 Quai d'Arenc - 13002 Marseille France

Date:

Vessel: Voyage N°:.....

Port of loading:

Port of discharge:

Container number(s) :

Goods description:

B/L N° :

Dear Sirs,

The above goods were shipped on the above vessel by Messrs...(Shipper's name)..... And consigned to Messrs.... (Consignee's name)..... . The relevant full set of original bills of lading N°..... have been surrendered in CMA CGM (*CMA CGM office to be named*).

We hereby confirm that the value of the cargo above referred, has been fully paid/ will be duly paid (*erase inappropriate mention*) as per terms of sales agreed between parties.

Therefore we irrevocably instruct you to deliver the above mentioned goods without production of the original bills of lading N°.....to Messrs:

[Insert full style name and address of the party to whom the cargo should be delivered]

We confirm having read and accepted the terms and conditions of the CMA CGM bill of lading which are located on the CMA CGM Web site at the following address:

<http://www.cma-cgm.com/ProductsServices/ContainerShipping/ShippingGuide/BLClauses.aspx>

We hereby undertake to hold Messrs. CMA CGM, its underwriters, subsidiaries, agencies, sub agencies, all their representative directors and employees harmless in respect of any liability, loss or damage of whatsoever nature which you may sustain in respect with your complying with our instruction and that we shall not make any claim, nor issue any proceedings, for wrongful delivery of cargo.

Best regards

Signature

Full name& position in the company

Stamp

ANNEXE N°04

04. SPECIMEN DE LOI EN FRANCAIS

A : CMA CGM, 4 Quai d'Arenc - 13002 Marseille France

Date:

Navire: Voyage N° :.....

Port de chargement:

Port de déchargement:

Numéro(s) de conteneur(s) :

Désignation de la marchandise :

B/L N° :

Chers messieurs,

Les marchandises ci-dessus ont été expédiées sur le navire ci-dessus par MM.... (Nom de l'expéditeur)..... Et consignées à MM.... (Nom du destinataire) L'ensemble complet des connaissements originaux N°..... a été remis à CMA CGM (bureau CMA CGM à préciser).

Nous confirmons par la présente que la valeur de la cargaison mentionnée ci-dessus a été entièrement payée/sera dûment payée (effacez la mention inappropriée) conformément aux conditions de vente convenues entre les parties.

Nous vous donnons donc irrévocablement instruction de livrer les marchandises susvisées sans production des originaux des connaissements N°.....à Messieurs :

[Insérer le nom complet et l'adresse de la partie à qui la cargaison doit être livrée]

Nous confirmons avoir lu et accepté les termes et conditions du connaissement CMA CGM qui se trouvent sur le site Internet de CMA CGM à l'adresse suivante :
<http://www.cma-cgm.com/ProductsServices/ContainerShipping/ShippingGuide/BLClauses.aspx>

Nous nous engageons par la présente à exonérer de toute responsabilité MM. CMA CGM, ses souscripteurs, filiales, agences, sous-agences, ainsi que tous leurs administrateurs et employés représentatifs de toute responsabilité, perte ou dommage de quelque nature que ce soit que vous pourriez subir du fait de votre respect de nos instructions et que nous ne ferons aucune réclamation, ni n'engagerons de poursuites, pour livraison illicite de marchandises.

Cordialement

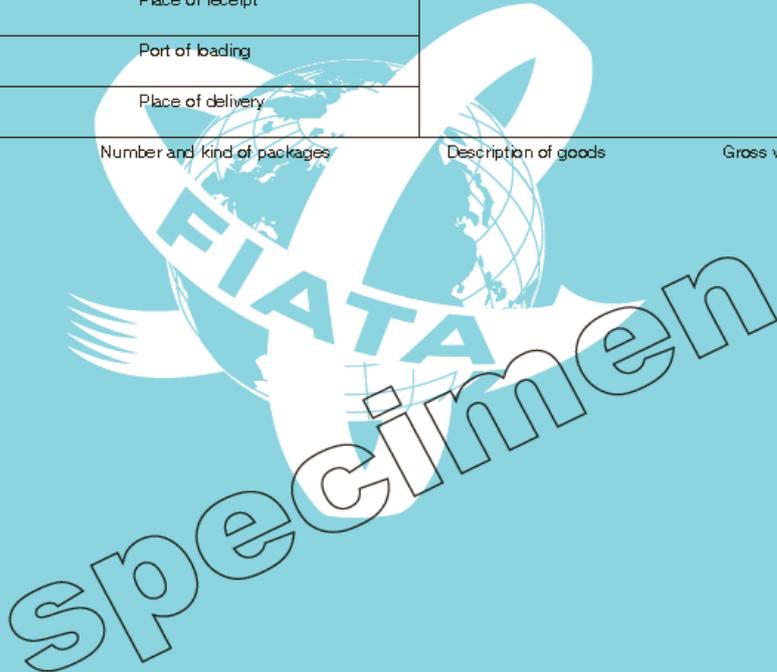
Signature

Nom complet et fonction dans l'entreprise

Timbre

ANNEXE N°06 : SPECIMEN WAY BILL : lettre de transport

Consignor <hr/> Consigned to order of <hr/> Notify address <hr/> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Place of receipt </div> <hr/> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Ocean vessel Port of loading </div> <hr/> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Port of discharge Place of delivery </div> <hr/>	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  <p>Emblem of National Association</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>FBL</p> <p>NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING issued subject to UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ICC</p> </div> </div>			
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement



_____ according to the declaration of the consignor _____

Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div>	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8). <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div>
--	---

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.
 Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.
 One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA / Zurich - Switzerland 6192

TABLES DES MATIERES

Avertissements.....	i
Dédicaces	ii
Remerciements	iii
Résumé & Abstract.....	iv
Résumé en langue arabe.....	v
Abréviations & sigles.....	vi
Tableaux & figures	viii
Glossaire.....	ix
Sommaire.....	xii

INTRODUCTION GENERALE.....	1
----------------------------	---

CHAPITRE I : LE TRANSPORT MARITIME FACE AUX PERFORMANCES TECHNOLOGIQUES ET LOGISTIQUES

Introduction.....	4
Section 01 : Le transport : épine dorsale du commerce mondial	5
1.1. Causes de l'évolution du transport	5
1.2. Les modes de transport	6
1.3. Infrastructures et équipements	8
Section 02 : Les éléments de performance du commerce maritime	9
2.1. Les canaux maritimes et les détroits.....	9
2.1.1. Les détroits maritimes	10
2.1.2. Les canaux maritimes.....	11
2.2. La conteneurisation : une révolution maritime	13
2.2.1. Genèse	13
2.2.2. Définition.....	14
2.2.3. La course vers le gigantisme des porte-conteneurs.....	15
2.2.4. Hub et feederling : organisation des lignes maritimes	15
Section 03 : Le transport maritime face aux enjeux de la dématérialisation.....	17
3.1. Traçabilité des flux et tour de contrôle	17
3.1.1. Le Tracking.....	18
3.1.2. Le tracing.....	18
3.1.3. Technologies utilisées	18
3.1.4. Tour de contrôle (Control Tower).....	19
3.2. La dématérialisation des procédures.....	19
3.2.1. De l'EDI à la Blockchain : Quel avenir ?.....	20
3.2.2. La blockchain.....	21
3.2.3 Initiatives en faveur de la dématérialisation des procédures	22
Conclusion.....	22

CHAPITRE II : LE CONNAISSEMENT : UN CONTRAT DE TRANSPORT CONTROVERSE

Introduction.....	23
Section 01 : Le contrat de transport maritime : Un tour d'horizon	24

1.1. Quelques concepts	24
1.1.1. Le contrat de transport maritime	24
1.1.2. Formalisation du contrat de transport par mer	25
1.2. Cadre juridique du contrat de transport maritime	26
1.2.1. Le Harter Act	26
1.2.2. La convention de Bruxelles	26
1.2.3. Règles de Hambourg	27
1.2.4. Comparaison entre la convention de Bruxelles et Hambourg	27
1.2.5. US-COGSA	29
1.2.6. Autres conventions	29
1.3. Les acteurs de l'opération du transport maritime	30
1.3.1. Le chargeur	30
1.3.2. Le transporteur	31
1.3.3. Le destinataire	31
1.3.4. Autres intermédiaires	31
1.4. Les éléments du contrat de transport maritime	33
1.4.1. La marchandise	33
1.4.2. Le fret	33
Section 02 : Le connaissement : Genèse, fonctions et formes	33
2.1. Genèse et évolution	33
2.2. Définition du connaissement	34
2.3. Fonctions et Formes du connaissement	35
2.3.1. Les fonctions du connaissement	35
2.3.2. Formes du connaissement	37
2.4. Les énonciations et clauses requises	38
2.4.1. Délivrance du connaissement	38
2.4.2. Comment lire un connaissement ?	38
Section 03 : Les implications du BL et son importance dans les opérations du commerce international	41
3.1. Modèles de BL et transport	41
3.1.1. Distinction entre master bill of lading et House bill of lading (MBL / HBL) ...	41
3.1.2. Distinction entre connaissement direct et connaissement de transport multimodal ou combiné	43
3.2. Connaissement, Liner terms et Incoterms	44
3.2.1. Les incoterms	44
3.2.2. Les nouveautés des incoterms 2020	46
3.2.3. Connaissement et liner terms	46
3.2.4. Transport conventionnel	47
3.2.5. Transport conteneurisé	48
3.2.6. Alignement des incotems sur les liner terms	49
3.3. Connaissement et crédit documentaire	50
3.3.1. Un tour d'horizon	50
3.3.2. Connaissement et RUU	50
3.3.3. Endossement et vente documentaire	51
Conclusion	51

CHAPITRE III : LA DEMATERIALISATION DU CONNAISSEMENT : DEFIS ET ENJEUX

Introduction.....	52
Section 01 : La dématérialisation du BL : réalité ou nécessité.....	53
1.1.Les limites du connaissance papier traditionnel	53
1.1.1. Lenteur et lourdeur des procédures sous connaissance maritime	53
1.1.2. La lettre de garantie : face aux retards	54
1.1.3. La fraude documentaire et le connaissance	55
1.2.Les arguments en faveur de la dématérialisation du BL.....	56
1.3.Obstacles à l'informatisation du BL.....	57
1.3.1. La négociabilité du BL	57
1.3.2. La reconnaissance juridique des documents informatisés.....	58
1.3.3. Autres obstacles	59
Section 02 : les dispositifs juridiques mis en place et tentatives de dématérialisation du BL	60
2.1. Dispositifs juridiques émanant des institutions internationales	60
2.1.1. L'apport de la CNUDCI	60
2.1.2. L'apport du CMI	62
2.1.3. L'apport de la CCI	63
2.1.4. L'apport de l'OMD et de l'OMC	64
2.1.5. La naissance de la DCSA	65
2.1.6. Transposition de loi nationale sur les conventions de la CNUDCI	66
2.2. Les tentatives de dématérialisations ou PAPERLESS système	67
2.2.1. DATA FREIGHT RECEIPT	67
2.2.3. CARGO KEY RECEIPT.....	68
2.2.4. INTERTANKO ou SeaDocs.....	68
2.2.4. Le BOLERO	69
Section 03 : Tendances actuelles.....	70
3.1. Le projet de FIATA avec les P&I Club	70
3.2. La plateforme Tradelens	71
Conclusion.....	72

CHAPITRE IV : TRAITEMENT DES OPERATIONS SOUS CONNAISSEMENT : CMA CGM

Introduction.....	73
Section 01 : présentation de l'agence CMA CGM.....	74
1.1. Concepts de base sur la consignation en Algérie	74
1.1.1. Evolution de la consignation en Algérie	74
1.1.2. Cadre juridique de l'activité en Algérie	74
1.1.3. Définition.....	74
1.2. CMA CGM international	76
1.2.1. Évolution	76
1.2.2. Le Groupe CMA CGM en quelques chiffres.....	77
1.2.3. Tendances	77
1.2.4. Lignes desservies mondiales.....	78

1.3. CMA CGM Algérie	78
1.3.1. Présentation.....	78
1.3.2. Les lignes nationales	79
1.4. CMA CGM Béjaia.....	80
Section 02 : Traitements des connaissements	82
2.1. Présentation de la plateforme E-business	82
2.2. À l'export	83
2.2.1. L'opération Export.....	83
2.2.2. Avant le Cut-off	83
2.2.3. Après le Cut-off	85
2.3. À l'import.....	88
2.3.1. Avant l'accostage.....	88
2.3.2. Après l'accostage du navire.....	89
2.4. Schéma d'un house BL et d'un BL compagnie ou NVOCC	90
2.4.1. Le HBL.....	90
2.4.2. Le BL NVOCC	91
Section 03 : Les premiers pas de la transition.....	92
3.1. Le constat	92
3.2. La Sea Way Bill	92
3.3. Les autres substituts.....	94
3.3.1. Impression délocalisée	94
3.3.2. TELEX RELEASE.....	94
3.3.3. Informations incluses dans une lettre d'indemnisation :.....	97
3.4. Apports d'un futur BL électronique en Algérie	98
3.4.1. Apports sur les coûts	98
3.4.2. Apports en termes de sécurité et de rapidité.....	99
3.5. Le volet juridique et les autres obstacles	100
3.5.1. Le volet juridique	100
3.5.2. Autres obstacles	101
3.6. Recommandations	102
Conclusion	102
CONCLUSION GENERALE	103
BIBLIOGRAPHIE	105
ANNEXES	109
TABLE DES MATIERES.....	118

L'importance du connaissement maritime dans les opérations de Commerce International

Quelle perspective pour le connaissement électronique ?

Agence : CMA CGM BEJAIA

Résumé

Le connaissement est dans la pratique un instrument sine qua non dans les opérations du commerce maritime. En fait, il garantit le paiement pour le vendeur, la livraison des marchandises pour l'acheteur, le paiement du fret et des autres frais pour le transporteur, veille sur les intérêts des banques et est un élément de la valeur en douane. Autant de connexions qui font de lui un document unique et irremplaçable.

Toutefois, aujourd'hui, le commerce international est entré dans une nouvelle ère, celle de la rapidité des échanges, de l'intégration des fonctions de l'entreprise en forme de *supply chain* et surtout de l'implication de nouvelles technologies dans les procédures administratives telle que l'*EDI* ou plus récemment la *Blockchain*. Ces changements opérés ont grandement mis le connaissement papier traditionnel, au centre des discussions sur un éventuel substitut électronique, permettant de répondre à la rapidité des transactions et des impératifs de la *supply chain*. Des limites en rapport avec son aptitude à sécuriser les chaînes logistiques et à les rendre plus rapides et efficaces sont alors soulevées pour inciter les opérateurs à accepter ce substitut numérique.

Une tendance bien mise en lumière avec la crise de la *Covid 19*. Cependant, la communauté maritime a sous-estimé la force de la tradition et de la coutume liée à la fonction principale du Bill of Lading qu'est sa négociabilité et aussi les implications juridiques de ce dernier. D'où, la difficulté à adopter une alternative numérique en vertu de la situation actuelle des échanges par Lettre de Crédit et de la volonté des Etats à moderniser leur arsenal juridique et à mettre à jour des technologies modernes.

Abstract

Mots clés : commerce maritime, connaissement, Bill of Lading, connaissement négociable, dématérialisation, block chain.

in practice, the bill of lading is an indispensable instrument in maritime trade operations. It guarantees payment for the seller, delivery of the goods for the buyer, payment of freight and other costs for the carrier, watches over the interests of banks and is an element of customs value. These are so many connections that make it a unique and irreplaceable document.

Nowday, however, international trade has entered a new era, due to the speed of exchanges, the integration of business functions in the form of a supply chain and above all the involvement of new technologies in administrative procedures such as EDI or more recently the Blockchain. These changes placed the traditional paper bill of lading at the center of discussions on a possible electronic substitute, making it possible to respond to the speed of transactions and the imperatives of the supply chain. Limits related to its ability to secure supply chains and make them faster and more efficient are then raised to encourage operators to accept this digital substitute.

A trend well brought to light with the Covid 19 crisis. However, the maritime community has underestimated the strength of tradition and custom linked to the main function of the Bill of Lading which is its negotiability and also the implications legal thereof. Hence the difficulty in adopting an electronic alternative given the current situation of exchanges by letter of credit and the desire of States to modernize their legal arsenal and update it with modern technologies.

Keywords: maritime trade, bill of lading, Bill of Lading, negotiable bill of lading, dematerialization, block chain.

Réalisé par
IDIR Achour