

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

*La gestion des risques de transport maritime des marchandises en Algérie
Cas pratique : les marchandises dangereuses au niveau de l'EPB*

Réalisé par :

- 1- Debache fahima
- 2- Ferroudj latifa

Encadreur : Mme Rahmani.L

Membre du Jury

Présidente : Mme Boulahouat M
Examinatrice : Mme Ziani Z
Encadreur : Mme Rahmani.L

Promotion 2015-2016

Remerciements

D'abord, nous remercions Dieu, de nous avoir donné la force et la Patience pour pouvoir mener ce travail à terme.

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre encadreur Mme Rahmani. l pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité.

Notre encadreur au sein de L'EPB Monsieur Mokrani Khalil officier de port pour ses orientations et son aide précieux.

On désire également exprimer notre profonde gratitude à toute personne et surtout qui nous a aidées dans notre stage pratique à L'EPB.

Enfin, nous tenons à remercier également toute personne (Enseignants, étudiants et autres), ayant participé de près ou de loin à l'aboutissement de notre travail.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, que dieu te garde pour nous, à mon cher père.

A mes très chers sœurs et frères.

A toute ma famille et à mes amies.

A ceux qui nous ont encouragés.

Fahima

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, que dieu te garde pour nous, à mon cher père.

A mes très chers sœurs et frères.

A toute ma famille et à mes amies.

A ceux qui nous ont encouragés.

Latifa

Sommaire

Introduction générale.....	01
Chapitre I : généralités sur le transport maritime.....	03
Section 01 : Évolution, caractéristiques et organisation de transport maritime.....	03
Section 02 : Les conventions et les organismes internationaux de transport maritime.....	13
Chapitre II : Les intervenants et les contrats de transport maritime.....	19
Section 01 : Les intervenants et les techniques de transport maritime.....	19
Section 02 : Les contrats de transport maritime.....	25
Chapitre III: La gestion des risques de transport maritime des marchandises.....	36
Section 01 : les principaux risques de transport maritime des marchandises et leurs impacts...36	
Section 02 : La gestion des risques de transport maritime.....	46
Chapitre VI : Etude de cas pratique sur la gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de l'EPB.....	54
Section 01 : Présentation et évolution de trafic de l'entreprise portuaire de Bejaia	54
Section 02 : La gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de CTMD de port de Bejaia.....	62
Conclusion générale.....	75
Bibliographie	
Liste des annexes	
Table des matières	

Liste des abbreviations

ADR: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route

Art: Article

B/L: Bill of Lading

BMI : Bureau Maritime International

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CMI : Comité Maritime Internationale

CMA : Code Maritime Algérien

CMA-CGM : Groupe Mondial de Transport Maritime par Conteneurs

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CPMM : Comité de Protection du Milieu Marin

CFR: Cost and Freight

CIF: Cost, Insurance and Freight

CPT: Carriage Paid To

CIP: Carriage Insurance Paid to

CTMD : Centre de Transit des Marchandises Dangereuses

DAF: (delivered at frontier) : lieu convenu,

DC : Direction Capitainerie

DDD : Direction Domaine et Développement

DES :(delivered ex ship) : port de destination convenu,

DDU : (delivered duty unpaid) : lieu de destination convenu

DEQ : (delivered ex quay) : port de destination convenu

DFC : Direction des Finances et de Comptabilité

DL : Direction Logistique

DMA : Direction Manutention et Acconage

DMIM : Direction du Management Intégré et du Marketing

DRH : Direction des Ressources Humaines

DR : Direction Remorquage

DTS : Droit de Tirage Spécial

DDP: Delivred duty Unpaid

DAT: Delivred At Terminal

DAP: Delivred At Place

EVP: Equivalent Vingt Pieds

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia

EMC: Evergreen Maritime Corporation

EXW: EX Work

EPE: Enterprise Portuaire Economique

FAS: Free Along Ship

FCA: Free Carrier

FOB: Free On Board

FAP-Sauf: Franc d'Avaries Particulières Sauf

GNL: Gaz Non Liquéfié

HSC: Hight- Speed Craft

ISO: International Organization for Standarzation

IMDG: International Maritime Dangerous Good Code

Incoterm: International Commercial Terms

MSC: Mediterranean Shipping Company

Marpol: international convention for the prevention of pollution from ships

MD: Marchandise Dangereuse

OMI: Organisation Maritime International

ONU: Organisation des Nations Unies

ONP: Office National Port

PIB: Produit Interieur Brut

RID: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route

RORO: Roll-on / Roll-off

SMI: System Management Intégré

STCW: Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

SNTF: Société nationale des Transports Ferroviaires

SOLAS: Safety Of Life At Sea

SONAMA: Société Nationale de Manutention

TPL: Tonnes de Port en Lourd

UPM : Union Pour la Méditerranée

Liste des tableaux et figures

➤ Tableaux

Tableau N°1 : les risques liés à la nature des marchandises.....	38
Tableau N°2 : trafic des hydrocarbures et hors hydrocarbures.....	59
Tableau N°3 : trafic selon le mode de conditionnement (vrac liquides, solides et marchandises divers.....	60
Tableau N°4 : trafic de conteneurs.....	61
Tableau N°5 : situation périodique par classe de l'année 2014/2015.....	67
Tableau N°6 : les statistiques des accidents/incidents entre 2014/2015.....	69

➤ Figures

Figure N°1 : trafic des hydrocarbures et hors hydrocarbures.....	60
Figure N°2 : les marchandises transportées en conteneur et en colis.....	68
Figure N°3 : nombre d'accidents /incendies entre 2014/2015.....	69

Introduction Générale

Depuis l'apparition de l'homme sur terre, ce dernier ne cesse d'exploiter les ressources existantes dans son environnement. L'homme avait découvert qu'il pouvait faire flotter des radeaux, des embarcations qui lui permettent de déplacer par voies d'eau pour satisfaire ses besoins.

Avec l'ouverture qui a pris fin à l'autarcie, il y avait une évolution économique et industrielle due à un développement des échanges internationaux entre les nations, dans le but de procéder les produits et services nécessaires pour le développement de leur économie.

Ce développement des échanges est apparu à partir de l'abaissement des barrières douanières tarifaires et non tarifaires, un développement important des moyens de transport, en particulier, le transport maritime et une concurrence entre les nations qui a été apparue.

Le transport maritime des marchandises est le mode de transport le plus économique, car il est le moins coûteux et reste le plus utilisé pour le transport des produits très difficiles, lourds à acheminer et volumineux. Ce mode de transport est considéré, également, comme moteur de la croissance économique des échanges internationaux et le développement de commerce international, mais il reste toujours menacé par de nombreux risques. Par ailleurs, les marchandises expédiées hors d'un territoire quel que soit sa nature, son emballage et sa destination sont exposés à des risques durant les voyages par voie maritime, en particulier, les marchandises dangereuses qui sont à l'origine de graves catastrophes dans les zones portuaires et en milieu marin, dont leurs risques peuvent être dus à une influence fautive, ou l'absence de formation des équipages et manutentionnaires. À cet effet, la nécessité de la gestion de ses risques est plus qu'indispensable pour se lutter contre les diverses conséquences qui peuvent survenir soit au cours de transport, soit au niveau de port.

Nous allons tenter à travers notre cas pratique d'apporter une réponse à la question principale suivante : comment gérer les différents risques de transport maritime des marchandises dangereuses au sein de l'EPB ?

De cette question principale découlent d'autres questions secondaires à savoir :

- Quels sont les principaux aspects réglementaires de transport maritime des marchandises en Algérie ?

-Quels sont les risques de transport maritime des marchandises en Algérie ?

- Comment elles sont classées les marchandises dangereuses dans le port de Bejaia et comment elles sont gérer ces différentes risques ?

Ainsi, dans le cadre de ce travail, nous avons proposé les hypothèses suivantes :

-le risque incendie est le risque majeur au niveau de centre de transite des marchandises dangereuses de port de Bejaia, ce risque est le plus survenu et il cause des atteintes aux agents au niveau de ce centre.

- Le centre de transit des marchandises dangereuses de port de Bejaia est l'unique centre au niveau national, il est doté des moyens et installations pour la réception des marchandises dangereuses.

- L'utilisation de l'eau en quantités abondantes est parmi les premières instructions principales en cas d'un accident, ce dernier permet d'alléger la réaction des marchandises et aussi pour diminuer les conséquences négatives de cet accident.

Pour apporter des réponses à l'interrogation posée et pour vérifier les hypothèses formulées, nous avons procédé par une recherche bibliographique (ouvrages, thèses, articles, revues et sites web ...) pour le cas théorique, et un stage pratique au niveau de l'EPB qui est développé sur la base des informations diverses collectées.

De ce fait, notre travail se compose de quatre chapitres .Dans le premier chapitre nous allons traiter des généralités sur le transport maritime à travers son évolution de transport maritime, ses différentes caractéristiques, organisations et ses différentes conventions. Dans le deuxième chapitre, nous allons étudier les différents intervenants et les contrats de transport maritime. Dans le troisième chapitre, nous allons aborder les principaux risques de transport maritime des marchandises, leurs impacts et la gestion de ces derniers. Dans le quatrième et le dernier chapitre, nous allons étudier un cas pratique sur la gestion des risques des marchandises dangereuses au sein de l'EPB.

Chapitre I

Généralité sur le transport maritime

Introduction

L'activité plus ancienne que la plus part des autres modes de transports, le transport maritime présente tous les caractères d'une industrie moderne, d'une part, il consiste à déplacer des marchandises par voie de la mer, d'autre part, il joue un rôle indispensable dans le commerce international.

Dans ce chapitre, nous présenterons, dans la première section, l'évolution de transport maritime, les différentes caractéristiques et l'organisation de transport maritime, enfin, dans la deuxième section, nous aborderons les conventions et les organismes internationaux de transport maritime.

Section 01 : Evolution, caractéristiques et organisation de transport maritime

Le transport maritime est le moyen de transport le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux. Dans cette section, nous présenterons les différentes étapes qui marquent l'évolution de transport maritime, leurs caractéristiques ainsi que leur organisation.

1.1. L'évolution du transport maritime

« L'évolution des Transports Maritimes » est la mutation brutale des modes de transport par mer qui s'est opérée à partir du milieu du XXe siècle et qui a affecté tous les domaines liés à la navigation elle-même : révolution technologique, révolution financière, révolution commerciale, mais, également, révolution géographique, cette époque voyant une refonte totale des itinéraires de trafic.

1.1.1. Aperçu historique sur le transport maritime

Le transport maritime est passé par plusieurs étapes :

1.1.1.1. L'émergence progressive de la vapeur

Au plan international, les conditions du transport maritime se modifient de façon substantielle du fait de l'apparition d'importantes innovations (au milieu du XIXe siècle). Dans la construction navale, le fer (puis l'acier) se substitue progressivement au bois permettant d'accroître les capacités des navires. La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité

d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant. La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits.¹

1.1.1.2.La création des canaux

L'invention des canaux développés de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires, parmi ces canaux le canal de Panama ouvert en 1914 est le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, il relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Ce dernier permettant de gagner un temps considérable, neuf heures contre plusieurs semaines, donc ce qui explique sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès. Le canal de Panama est devenu l'un des carrefours mondiaux majeurs du transbordement, sa localisation génère un trafic intense et un essor des zones de logistiques qui sont les principales sources de revenus.²

1.1.1.3.Nationalisation de canal du suez

L'ingénieur Linant de Bellefonds montre la possibilité de tracer un canal à travers l'isthme de Suez (bande désertique et plate). Les Saint-simoniens créent une société d'études pour le percement de cette voie maritime... Le projet se heurte dans un premier temps à l'hostilité des Égyptiens jusqu'à l'installation de Saïd Pacha comme vice-roi d'Égypte en 1854. Les disciples du comte de Saint-Simon envoient alors un émissaire, Ferdinand de Lesseps, qui avait été diplomate en Égypte dans les années 1830, se liant alors d'amitié avec Saïd. Lesseps reprend le tracé de Linan, obtient l'accord de Saïd pour le percement, puis l'exclusivité des travaux et une concession pour 99 ans au profit de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez (1856).

Ferdinand de Lesseps parcourt l'Europe pour lever des fonds privés. Les travaux commencent en avril 1859. La Grande-Bretagne manœuvre pour ruiner l'entreprise, craignant de perdre le contrôle de la route des Indes, les Anglais ont mis en place et contrôlent l'Overland Road qui relie Alexandrie et Suez par caravanes. Ils réussissent à

¹ Bertrand Blancheton(2009), « science économique » Dunod, Paris, p56.

² Ibid.p54.

bloquer les travaux pendant trois ans (1863-1866). La médiation de Napoléon III permet une reprise... Le canal est inauguré par l'impératrice Eugénie le 27 novembre 1869.³

1.1.1.4.L'invention des conteneurs

Le conteneur maritime, appelé aussi container (terme anglais), a été créé en 1956 par l'Américain Malcolm Mac Lean, en 1953, ce dernier rend compte que les autoroutes reliant les différents ports de la côte ouest, sont complètement saturées et à l'idée d'embarquer directement les remorques des camions sur des bateaux. Il vend alors son entreprise de transport routier et investit dans une petite compagnie maritime pour transporter les remorques. Rapidement, il se rend compte que l'espace utilisé est trop important. De là, l'idée lui vient de retirer les châssis et de n'embarquer que la partie supérieure de la remorque, soit la « boîte » elle-même. Le container est né.

En moins d'une dizaine d'années, le système du container se répand à travers le monde car il permet, en plus de l'optimisation de l'espace à bord des navires, un gain de temps incroyable aux opérations de manutentions. Il met alors en place une normalisation internationale des containers. Dès 1961, apparaissent l'ISO, vingt pied (6m) et quarante pied, (12m) comme dimensions standard des containers.

Le développement du conteneur est étroitement lié à celui des échanges internationaux par voie maritime, particulièrement des produits manufacturés.

En effet, ses avantages sont nombreux :

- ✓ Meilleure protection de la marchandise (avarie et vol).
- ✓ Possibilités de liaisons de porte à porte sans rupture de charge de la marchandise proprement dite.
- ✓ Rapidité de manutention et de transbordement.
- ✓ Economies sur les emballages, le stockage, ...
- ✓ Possibilités d'identification et de suivi logistique.⁴

³ Bertrand Blancheton(2009), op-cite, p56.

⁴ Conférence européenne des ministères des transports (2005), « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », édition OCDE, paris, p19.

1.1.1.5. La naissance des portes conteneurs

La société américaine Mac Lean, basée à Honolulu, inaugure, en 1956, d'après une expérience réussie de l'Armée américaine, un nouveau système de transport de marchandises le transport en «containers», c'est-à-dire le transport des marchandises ni en vrac, ni sous forme emballée selon la nature et la taille de l'objet (céréales en sacs, liquides en barils, machines en caisses de tailles variables etc..), mais pré-conditionnées dans des «containers» ou «conteneurs», sortes de «cadres» métalliques, fermés, de taille standard. Cette disposition deviendra très rapidement une norme internationale, le container standard étant un EVP «Equivalent Vingt Pieds». Ces containers, d'abord embarqués sur des cargos classiques modifiés, obligeront rapidement l'armement maritime à concevoir des navires spécialement affectés à cette tâche, les «porte-conteneurs» qui embarquèrent en infrastructure, puis en superstructure des séries de containers empilés en «slots».

Les avantages du port- conteneur vis à vis du cargo sont notoires: les rotations sont plus rapides, non pas tant en mer même, mais surtout dans les opérations à quai; en effet, le déchargement est nettement facilité par la standardisation de l'emballage et il faut compter un ordre de grandeur de quinze heure de chargement ou de déchargement pour un porte-conteneur alors qu'un cargo classique demandait une manutention de trois à quatre jours, ce qui entraîne un gain de productivité appréciable, par la simplification de la manutention des dépenses en personnel et en police d'assurance moins lourdes. Par la disparition des vols à quai, très fréquents autrefois surtout la nuit dans les marchandises disposées en petits ensembles dans un assez grand désordre, devenant extrêmement rares en raison de la fermeture des containers et de leur masse.⁵

1.1.2. La flotte maritime internationale

Les projections relatives à la croissance du PIB et du commerce de marchandises annoncent une reprise potentielle mais fragile du commerce maritime. En février 2014, le niveau de confiance exprimé par les interviewés se situait à 6,5 sur une échelle de 1 à 10, contre 6,1 en novembre 2013. C'est le niveau le plus élevé depuis que l'enquête a été lancée en mai 2008.

Selon les prévisions, le volume du trafic maritime mondial devrait s'accroître de 4,2 % en 2014, sous l'effet dynamisant de la forte expansion des échanges des cinq principaux

⁵ Art André Louchet (2009), OP-CITE, p2.

vracs secs, en particulier du minerai de fer et du charbon, ainsi que de la reprise du trafic conteneurisé et des expéditions de GNL. L'urbanisation continue de la Chine et les prix internationaux compétitifs du minerai de fer expliquent cette prévision de croissance des échanges des principaux vracs secs. Ceci étant dit, certains observateurs ont également fait remarquer que la période de forte expansion des échanges de produits de base entre 2003 et 2008 est révolue et ne reviendra pas de si tôt (*The Maritime Executive*, 2014).

Les perspectives de l'économie, du commerce et du transport maritime dans le monde semblent s'améliorer bien que des risques de dégradation persistent. Ceux-ci sont liés, en particulier, à la fragilité de la reprise des pays développés, aux difficultés rencontrées par la croissance dans les grands pays émergents et à des tensions géopolitiques qui pourraient s'aggraver.

Ces risques pourraient dévier l'économie mondiale de la voie d'une croissance positive. Parallèlement, il existe des signes encourageants, dont le renforcement de la reprise économique des pays développés, les engagements pris par le G-20 en février 2014 de prendre des mesures pour stimuler la croissance mondiale, les gains qui pourraient résulter des accords et initiatives de plus en plus nombreux dans le domaine du commerce, l'approfondissement des relations commerciales et d'investissement Sud-Sud, l'essor du commerce horizontal, la demande croissante de consommation, en particulier en Asie de l'Ouest et en Afrique, et l'expansion potentielle des exportations de minéraux et de ressources.⁶

1.1.3. Le trafic maritime en Algérie

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1 200 kilomètres, 95 % de son commerce extérieur emprunte la voie maritime et l'Europe est son principal partenaire, notamment la France avec 25 % du total des importations⁷. Le trafic maritime se caractérise aux exportations par la dominante des hydrocarbures. Ils représentent 95 % du total du trafic de 80 millions de tonnes en 2015 qui transite par les trois ports pétroliers : Arzew, Skikda et Bejaia mais avec les projets de la mise en service des gazoducs (Med gaz) vers l'Espagne et vers l'Italie, la voie terrestre du gaz concurrencera la voie maritime. Les importations représentent 20 millions de tonnes en 2014, elles concernent les vracs alimentaires, des produits industriels et des produits manufacturés dont la

⁶ CNUCED, (2014), étude sur le transport maritime, p22.

⁷ <http://www.djazair.com/fr/liberte/117282>, consulté le 02/05/2015

flambée du prix du pétrole a stimulé les importations. Ce trafic transite par les trois principaux ports d'Alger, d'Oran et d'Annaba.

Le trafic maritime algérien se caractérise par un déséquilibre entre les importations (20 millions de tonnes) et les exportations (80 millions de tonnes). Par la dominante des hydrocarbures aux exportations, l'Algérie est un pays mono-exportateur avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur les coûts du transport maritime sur les lignes à destination de ce pays. L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du trafic.

1.1.3.1. Les obstacles de l'économie maritime algérienne

L'économie maritime de l'Algérie dépend de la performance de la chaîne de transport maritime, mais le système portuaire algérien est un frein réel pour le pays. Le manque d'investissement dans le secteur a laissé les ports à la traîne. Ce retard apparaît à travers la situation de la conteneurisation. Son taux est faible qui est de 25 %⁸. La desserte de l'Algérie est dominée par le trafic de rouliers.

Dans ce sens, l'Algérie ne profite pas de la massification des flux proposés par les grandes compagnies maritimes (Mærsk, MSC, CMA-CGM). Ce retard en matière de conteneurisation est dû au manque d'équipement comme les portiques à conteneurs. Il y a aussi des problèmes d'encombrement où les navires séjournent dans les ports algériens au-delà des normes requises cinq jours dans le port d'Alger et les armateurs répercutent ce retard sur le taux de fret par le biais d'une taxe de congestion⁹. Les chaînes de transport en direction de l'Algérie demeurent fractionnées : les difficultés du transport terrestre des marchandises, lorsqu'elles sont arrivées dans les ports algériens représentent le principal obstacle au transport porte-à-porte entre les compagnies. Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales.

Le port d'Alger, le principal port du pays, est le seul à posséder un terminal céréalier important (30 000 tonnes). Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du plus économique, le vrac.

⁸Mohamed chérif fatma Zohra, (2014), « L'économie maritime algérienne et euro-méditerranéen ». N°484, pp54-61.

⁹ Ibid.

La compagnie maritime algérienne, la CNAN (Compagnie nationale algérienne de navigation), est présente sur ces lignes, mais elle assure un taux de couverture très faible. Elle n'a pas les moyens d'affronter la concurrence des armements européens qui sont intéressés par le marché d'importation algérien. Face aux difficultés générales que connaît le secteur portuaire algérien, l'État a décidé de réagir en proposant une réforme du modèle de gestion portuaire afin d'encourager les investisseurs privés nationaux et étrangers à investir dans les ports. Il opte pour une privatisation des activités portuaires commerciales (décret des 16 et 17 avril 2006). Ce décret précise que la privatisation touche l'ensemble des ports algériens et que les ports pétroliers d'Arzew, de Skikda et de Bejaia seront concédés à la Société nationale pétrolière la Sonatrach.¹⁰

1.1.3.2. Le développement des ports algériens

Fondée à l'initiative du président français le 13 juillet 2008, l'Union pour la Méditerranée (UPM) rassemble des États riverains de la Méditerranée et l'ensemble des états.

L'UPM veut construire la façade maritime sud de la Méditerranée, insuffler une nouvelle dynamique dans le secteur des transports, renforcer celle qui existe dans le domaine de l'énergie et lutter contre la pollution. Sur le plan des transports, l'UPM compte soutenir la réalisation du corridor multimodal transe-maghrébin. Le projet de construction de l'autoroute maghrébine pourrait promouvoir les échanges. Cette autoroute sera d'une longueur de 6 850 kilo- mètres, elle s'étend de Nouakchott à Tobrouk à l'extrême est de la Libye. Elle va des servir cinquante-cinq villes d'une population de cinquante millions d'habitants, vingt-deux aéroports internationaux, les principaux ports et les terminaux ferroviaires. C'est un premier pas vers l'intégration régionale sud, sur le segment maritime. L'UPM plaide pour le développement et la construction d'autoroutes maritimes de façon à relier les différents ports de la Méditerranée et assurer une meilleure fluidité du trafic.

La commission pourra identifier des projets d'autoroutes de la mer et prévoit la possibilité d'un soutien financier pour leur développement.

L'Algérie demeure retardataire, pourtant elle occupe une position centrale au sein du Maghreb. À l'heure des autoroutes maritimes, l'Algérie consciente des faiblesses de ses ports, a adopté une politique d'investissement et de modernisation des ports qui s'étale jusqu'en 2015. La priorité a été accordée au port d'Alger. Il a été doté d'un portique et on envisage la construction d'un nouveau terminal à conteneurs d'une capacité de 500 000

¹⁰ Mohamed chérif fatma zohra, op-cite, pp58-62.

EVP. Il nous semble que c'est une occasion pour établir un partenariat ou introduire un acteur privé pour gérer ce nouveau terminal. Évidemment cela sous-entend la mise en place de concession du terminal. Dans le cas algérien, les relations de partenariat doivent se faire par des actions décentralisées, menées par des acteurs maritimes européens en relation directe avec leurs partenaires algériens et cette approche plus souple donne déjà de bons résultats. Par exemple, la compagnie française innove dans la desserte des ports algériens. Elle offre un transport multimodal à partir du port de Marseille à destination du port sec de Rouiba (banlieue d'Alger) en passant par le port d'Alger pour la première phase et elle envisage d'élargir son offre au port de Bejaia à destination d'un nouveau port sec de Bordj Bou Arreridj à Sétif. La compagnie française intervient par le biais de Rail Link qui est une de ses filiales, qui agit comme un commissionnaire. Elle propose des services logistiques à ses clients algériens. Elle travaille en coopération avec la SNTF (la Société nationale de transport ferroviaire algérienne) et joindre l'Algérie depuis Anvers ou le Havre par Marseille par des lignes de trains complets améliore le temps de transit : 6 jours pour la livraison d'un conteneur d'Anvers à Alger au lieu de 15 jours par l'itinéraire classique, c'est-à-dire par transbordement en Méditerranée. Par ailleurs, la compagnie œuvre pour offrir un service maritime de qualité à destination de l'Afrique du Nord.

Elle a inauguré en 2007 une nouvelle ligne hebdomadaire « North Africa Express » sur la ligne asiatique. Un service rapide relie Taiwan à Alger en 21 jours. Afin de dynamiser les échanges commerciaux, le port de Marseille tient à sceller ses liens économiques avec l'Algérie pour laquelle il demeure une plateforme d'échanges incontournable avec les pays d'Europe et d'Asie. Il présente plusieurs avantages concurrentiels, son offre maritime conséquente avec 81 escales mensuelles, ses futurs terminaux à conteneurs, sa mobilisation pour le développement des trafics de marchandises sur remorques, un secteur qui intéresse particulièrement l'Algérie puisqu'il a progressé de 10 % en 2007.

Ces exemples montrent qu'il peut y avoir des collaborations fructueuses entre les partenaires des deux rives et qui devraient s'élargir au domaine de gestion et d'aménagement portuaire, à la formation des cadres portuaires algériens, par la signature de conventions de partenariat entre deux ports par exemple entre celui d'Alger et Marseille. Cette forme de coopération nous paraît plus crédible que celle créditée par les politiques. On a l'exemple de l'UMA (Union du Maghreb Arabe) auxquels les acteurs n'ont pas adhéré parce qu'elle a été décidée par le sommet. La coopération Euro-

méditerranéen à l'heure de l'UPM est plus concrète dans le domaine de l'énergie que dans celui des transports.

1.2. Les caractéristiques et l'organisation du transport maritime

Dans ce point, nous allons étudier les différentes caractéristiques de transport maritimes et l'organisation de ce dernier, où on distingue deux grands systèmes d'exploitation : celui du tramping et celui de la ligne régulière forte dissemblables sur les plans économiques, juridiques, techniques et commerciale.

1.2.1. Les caractéristiques de transport maritime

On distingue quatre grandes tendances :¹¹

1.2.1.1. Le gigantisme

La taille des navires s'est considérablement accrue depuis vingt ans .Ce phénomène a affecté toutes les catégories de navire à l'exemple des pétroliers, navires de plus de 550.000Tpl (Tonne port en lourd) en 1969. A la différence de la jauge qui fait référence au volume, le port en lourd indique le poids maximal qu'un navire peut charger.

1.2.1.2. La spécialisation

Dès que le trafic d'un produit déterminé atteint un volume suffisant, peut justifier la construction de navire spécialement conçu pour son transport.

Les pétroliers, qui représentaient 35,4% du tonnage de la flotte mondiale, furent les premiers classés parmi les navires spécialisés. Il existe depuis 1960 un grand nombre spécialisé : minéraliers et vraquiers (33%du tonnage mondiaux), port- conteneurs (6,7%) méthaniers, transporteurs de produits chimiques...etc.

1.2.1.3. La polyvalence

En réaction à la trop grande spécialisation des navires, un mouvement vers des navires à double ou triple spécialisation c'est amorcé vers les années 60 à 70 donnant naissance à des transporteurs mixtes comme les pétro-vraquiers ou les pétro-minéraliers (7p100) de la flotte mondiale qui peuvent trouver un emploi sur les différents marchés (pétrole et vrac, sec) et réaliser des voyages triangulaires pour réduire les coûts.

¹¹ Michel Koulouris , (1973), « relation maritime internationales »édition efremer, France, pp118-120.

1.2.1.4. La conteneurisation

Un conteneur est une boîte rectangulaire de la dimension universelle : la clé de sa standardisation .Les conteneurs « dry » sec de 20 à 40 pied (d'une longueur de 6a 12 mètres) sont les plus utilisés, ils servant au transport des marchandises, dite sèches conditionnées en caisse cartons, palettes...etc.

Le transport maritime conteneurisé est né à travers un entrepreneur américain, Malcom Mac Lean, qui en 1956 adapte un navire pour transporter les remorques de camions par voie maritime. En 1956 Mac Lean à relier New York à Houston avec cinquante huit remorques à son bord. L'expérience se relevant positive, Mac Lean franchit véritablement le pas en dissociant « la caisse » contenant les marchandises du châssis de la remorque le « container » était né. Un an plus tard, Mac Lean fait transformer les cargos en navires spécialement conçus pour le transport de ses boites et donne à sa société le nom approprié de « Sean-Land (mer terre) »et le premier concept exporté en Europe en avril 1966.

1.2.2. L'organisation du transport maritime

En matière d'organisation de transport maritime on distingue deux grands systèmes d'exploitation celui de tramping et celui de lignes régulières.

1.2.2.1. Le tramping

Le tramping est une navigation vagabonde mise à disposition par un fréteur, armateur, moyennant rémunération, d'une capacité de transport pour accomplir un ou plusieurs voyages de vrac solide ou d'autres marchandises .Il consisté à proposer à l'affrètement un navire dans le cadre de contrats de transport ou chartes parties.

Dans la pratique, pour les affrètements à court terme, le rapprochement de l'offre et de la demande de transport maritime se fait par l'intermédiaire des bourses de fret et de courtiers maritimes. Les courtiers se transmettent quotidiennement les offres des armateurs et des affréteurs, dans un marché totalement libre. L'armateur diffuse par télex ses ouvertures, la liste des navires disponibles avec leurs caractéristiques (date de construction, port en lourd, consommation, nombre de panneaux de cale), leur date et leur lieu de disponibilité. L'affréteur transmet ses besoins de transport en précisant la nature de la marchandise, la quantité, les ports de provenance et de destination, leurs cadences respectives de chargement et de déchargement, les dates souhaitées d'enlèvement de la cargaison, la répartition des frais de manutention entre le chargeur et l'armateur, et la

rémunération offerte. Si la proposition intéresse l'armateur, le courtier négocie, ils vont travailler le navire, puis le fixer.¹²

1.2.2.2. Les lignes régulières

Une ligne maritime est une liaison entre un ensemble de ports souvent répartis sur des façades maritimes différentes, selon des horaires préétablis et régulières et des tarifs publics.

Le navire affecté à une ligne dessert des escales selon un itinéraire préétabli .Il charge et décharge un grand nombre de produits finis ou semi-finis appartenant à une multitude de chargeurs dans le démarchage implique pour l'entreprise de transport maritime la mise en place des réseaux commerciaux étendus. Depuis la fin du XIXe siècle, les armateurs assurant des services réguliers se sont regroupés par ligne, au sein de conférences maritimes. Chaque conférence détermine les droits de trafic de ses membres, organise la rotation de navire et surtout fixe les tarifs qui sont les barèmes de prix de transport que ses adhérents s'engagent à respecter. ¹³

Section 02 : Les conventions et les organismes internationaux de transport maritime

Nous proposons dans cette deuxième section une présentation des différentes conventions qui régissent le transport maritime et les principaux organismes internationaux.

2.1. Les conventions internationales

Les différents modes de transports (maritime, aérien, multimodal.....etc.) donnent lieu à une multitude de conventions internationales couvrant l'ensemble des surfaces des transports et leur importance, la sécurité, les facilitations et leur place dans le commerce international.

Le transport maritime régit les différentes conventions internationales et protocoles qui sont résumées comme suite :

2.1.1. La convention de Bruxelles de 1924

La « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance » signé à Bruxelles le 25 août 1924, a été ratifiée par soixante dix huit Etats. Dans sa version de 1924, cette dernière édicte une règle simple : « les dispositions de la

¹² Marie-Madeline Damien. (2001), « Transport et logistique », édition Dunod, France, p425.

¹³ Marie-Madeline Damien, (2001), p291.

présente convention s'appliquent à tout connaissement créé dans un Etat contractant ». Toutefois, la convention assimile au connaissement tout document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer, donc cette convention ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissement, excluant les contrats d'affrètements, elle exclut aussi de son champ d'application les transports en pontée (sur le pont du navire), et les transports des animaux vivants.¹⁴

2.1.2. Les règles de Hambourg

La convention de Hambourg (règles de Hambourg), rédigée sous l'égide de l'ONU en 1978, aura attendu près de quatorze ans avant d'être ratifiée, le 1er Novembre 1992, par seulement vingt Etats, qui ne sont d'ailleurs pas les plus représentatifs des grandes puissances maritimes. Cependant, les règles qu'elle comporte mérite un examen attentif puisqu'elles ont pour effet d'accroître la responsabilité du transporteur maritime à plusieurs égards :¹⁵

- La responsabilité du transporteur est établie de «port à port »

- La faute ou la négligence sont présumés en cas d'avarie, de perte, ou de retard, à moins que le transporteur ne prouve qu'il ait pris lui-même ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires, toutes les mesures raisonnables pouvant être exigées pour éviter l'événement de ses conséquences. C'est dans le même esprit qu'un grand nombre de causes d'exonération de la responsabilité du transport ne sont pas reprises et, en particulier, la faute nautique.

- Les animaux vivants et les marchandises en pontée (notamment les conteneurs) ne sont pas exclus du champ d'application de la convention (contrairement aux règles de la Haye).

- Le retard est établi dès que le délai convenu contractuellement (ou à défaut un délai raisonnable) est dépassé. Les marchandises sont considérées comme perdues, soixante jours après l'expiration des délais.

- Les délais accordés pour faire des réserves sont de quinze jours pour les dommages non apparents (trois seulement dans la convention de Bruxelles) et de soixante jours consécutifs à compter de livraison pour les retards.

La prescription des actions est de deux ans.

¹⁴ Denis Chevalier, François Duphil.(2009), « Transporter à l'international », édition Foucher, Vanves, p139.

¹⁵ Jean- Patrick Marcs. (2011), « Risques et assurances transport et logistique », édition l'argus, France, p102.

Le champ d'application de la convention de Hambourg, malgré le faible nombre de pays l'ayant ratifiée, est relativement vaste. Ces règles sont applicables dans les situations suivantes :

- Lorsque le document prévoit l'application des règles de Hambourg
- Lorsque le port de départ ou le port d'arrivée est situé dans un pays signataire;
- Le contenu de la convention d'Hambourg est donc beaucoup plus en faveur des chargeurs que la convention de Bruxelles et ceux-ci exigent de plus en plus souvent l'application.

2.1.3. Les règles de Rotterdam

Ces règles sont signées le 23 septembre 2009, elles visent les contrats relatifs au transport de marchandises entièrement ou partiellement maritime. Cette convention rééquilibre les rapports entre chargeurs et transporteurs et modernise leurs relations en introduisant la reconnaissance des documents électroniques.

Elles concernent non seulement le transport maritime, mais aussi le pré-opérations et post-opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaires. Le chargeur doit retenir à sa faveur ce qui concerne :

- La faute nautique ne peut plus être systématiquement invoquée
- Les limites d'indemnisation sont rehaussées à 875 DTS par colis et 3 DTS par kg
- Le délai de prescription porté à 2ans.¹⁶

2.1.4. La convention de Marpol

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) élaboré par l'OMI suite à l'accident survenue au Torrey Canyon 1967, elle vise à couvrir l'ensemble des pollutions susceptible d'être engendrées par les navires et leurs cargaisons. Elle divisés en six annexes et chaque annexe est consacré a un type biens précis de pollution, commençant par le premier annexe portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures , le deuxième annexe portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ,le troisième annexe portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, le quatrième annexe portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires,

¹⁶ Jean- Patrick Marcs. (2011) op-cité, p 104.

le cinquième annexe portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires, le dernier annexe portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Elle est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, car elle comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents. ¹⁷

2.1.5. La convention SOLAS

Elle désigne la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety Of Life At Sea) et fait référence, par son sigle anglais, au traité international adopté le 01 novembre 1974 et entré en vigueur le 25 mai 1980. Cette convention dans ces formes successives est considérée comme la plus importante concernant la sécurité, la sûreté des navires marchands. La première version a été adoptée en 1914, en réponse à la catastrophe du Titanic 1912, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960.

L'objectif principal de cette convention est de spécifier un certain nombre de normes standards relatives à la construction, l'équipage et l'exploitation des navires, compatible avec leur sécurité. Elle comprend des articles définissent les procédures générales, la procédure d'amendement, suivi d'une annexe divisé en douze chapitres contient des règles et des codes citons dans l'exemple le code IMDG concernant la réglementation de transport maritime de marchandises dangereuses en colis, le code ISM concernant la gestion de la sécurité des opérations des navires, le code HSC concernant la sécurité pour les navires à grandes vitesses...etc. ¹⁸

2.1.6. La convention STCW

La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ensemble une annexe (en anglais Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW) faite à Londres le 7 juillet 1978, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et a été publiée au Journal officiel par décret n° 84-387 du 11 mai 1984.

¹⁷ Michel Girin et Emina Mamaca (2010), pollution chimiques et accidentelles du transport maritime, édition Quae, France, p25.26.

¹⁸ [http://www.imo.org/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx), consulté le 09/03/2016

L'objectif de la Convention STCW est d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin en établissant des normes internationales de qualification des gens de mer.

La Convention STCW, telle que complétée par le code STCW, a connu plusieurs séries d'amendements, parmi lesquelles les deux plus importantes en 1995 puis, dernièrement en 2010. Les amendements de 1995 à la Convention ont pris pleinement en compte le phénomène d'internationalisation croissante des équipages. En établissant des normes communes et en instituant une procédure de reconnaissance des brevets, la Convention STCW facilite la mobilité des officiers et des équipages entre des navires battant pavillon de différents pays. Le 25 juin 2010, les États parties réunis à Manille ont adopté de nouveaux amendements qui actualisent l'annexe et le code STCW. Les changements introduits sont majeurs et portent schématiquement sur les trois sujets suivants :¹⁹

- la réduction des facteurs de risques humains.
- la modernisation et l'adaptation de la réglementation aux nouvelles technologies.
- le renforcement de l'efficacité de l'administration.

2.2. Les organismes du transport maritime

Deux principales organisations interviennent au niveau international dans le secteur maritime : le CMI (Comité maritime international) et l'OMI (Organisation Maritime Internationale)

2.2.1. OMI

L'OMI a été créé par une convention de l'ONU adoptée à Genève, le 17 mars 1948, sa première rencontre a eu lieu en janvier 1959. Elle compte présentement 157 États membres en 2007. C'est une organisation internationale dont l'une des principales tâches est d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer. Cette organisation a adopté une quarantaine de conventions et de protocoles et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations.

¹⁹ Article, André Blavec, Janvier (2004), La formation aux métiers de la mer, La Revue Maritime N° 467, pp1-2.

Tous ces textes ont exclusivement trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes. Le principal travail technique de l'OMI est effectué par un certain nombre de comités et de sous-comités, notamment le Comité de la sécurité maritime, le Comité de la protection du milieu marin (CPMM) et le Comité juridique.²⁰

2.2.2. CMI

Le comité maritime international est une organisation internationale non gouvernementale ayant pour objectif de contribuer à l'uniformisation et l'harmonisation de la différente législation au niveau mondiale. En sa qualité de dépositaire des Règles d'York et d'Anvers, le comité maritime international (CMI) procède périodiquement à leur révision pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés. Son site permet de consulter une liste des associations nationales qui en sont membres, ses règles de procédure, une liste des ratifications aux conventions applicables à son domaine d'activité, une base de données de la jurisprudence applicable à ces conventions, etc.²¹

Conclusion

Le transport maritime est un mode de transport ancien, il est considéré comme le moyen le plus important dans le développement des échanges internationaux, en fonction de sa qualité, rapidité et sécurité, mais sa réalisation exige l'intervention de certain acteurs majeurs, car l'activité portuaire et maritime exige l'existence de plusieurs intervenants et techniques qui ont un rôle indispensable pour mieux gérer le transport maritime des marchandises a travers le respect des contrats qui régissent ce mode de transport.

²⁰ Marie madeleine Damien op_cité, p324.

²¹ Art Albert Liar Carlo Vanden Bosch, le comité maritime international, l'université du Michigan, 14/09/2011, p86.

Chapitre II

Les intervenants et les contrats de transport maritime

Introduction

Le transport d'une marchandise par la voie maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans une tâche précise et qui vont s'employer à rendre un service pour le compte du chargeur. L'organisation du transport d'une marchandise par la voie maritime se caractérise par une très grande complexité liée au nombre d'intermédiaires mobilisés dans la chaîne de transport maritime

Dans ce chapitre, nous présenterons, dans la première section, les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime, et leur les techniques, et, dans la deuxième section, nous aborderons le contrat de transport maritime.

Section 01 : Les intervenants et les techniques de transport maritime

Dans cette section, nous présenterons les différents intervenants qui sont considérés comme les acteurs principaux dans la chaîne de transport maritime suivi d'une présentation des différentes techniques de ce dernier.

1.1. Les intervenants dans la chaîne de transport maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées.

1.1.1. Armateur

Selon l'art 572 de code de transport maritime, « l'armateur est toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à titre affréteur de navire.¹

L'activité de l'armateur est le transport maritime des marchandises ou des passagers, dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en liaison directe avec un agent maritime consignataire, qui défend ses intérêts et agit en son nom, auprès de toutes les professions.

Il est en relation avec les autres professions (transitaires et commissionnaires de transport, entrepreneurs de manutention, courtiers d'assurance ou assureurs, autorité portuaire... etc.) et les administrations (douane... etc.)²

¹ L'art. 572 de code maritime algérien, p59

² Marie-Madeleine Damien, op-cité, p30

1.1.2. Agent maritime (consignataire)

Le consignataire du navire, ou agent maritime est le mandataire salarié de l'armateur dans un port où cet armateur n'a ni représentant ni succursale. Le CMA, dans son art.609 définit le consignataire du navire, comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. 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.

Le rôle du consignataire du navire est très variable, il prépare, d'une part, l'escale du navire au port, et, d'autre part, il accomplit pour le compte de l'armateur un certain nombre d'opérations commerciales : les opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales.³

1.1.3. Le courtier maritime

Le courtier maritime est un intermédiaire effectuant l'affrètement de navire et qui fait escale dans les ports.⁴ Il traduit et présente à la douane les documents des navires étrangers, d'où sa qualification de conducteur. En cas de différends, ces courtiers sont seuls reconnus aptes à traduire les documents et à faire autorité devant un tribunal. Toute vente publique d'un navire passe par eux.

1.1.4. Commissionnaire de transport

C'est un auxiliaire de transport, il peut être une personne physique ou morale. Il est mandaté par les chargeurs, pour le compte desquels il organise la chaîne de transport des marchandises soit à l'intérieur d'un État, soit à l'échelle internationale. Il remplit trois

³ L'art.635 de code maritime algérien, p36.

⁴ Jean Belotti, (2015), « transport international de marchandises », édition Vuibert, 5eme édition, France, p277.

fonctions économiques fondamentales : « collecte de fret, manutention, entreposage et autres occupations comme celle de courtier juré d'assurance maritime ».

Le commissionnaire de transport est l'organisateur de la chaîne multimodale. Il a une obligation de résultat. Mais il dispose d'une totale liberté quant au choix des moyens de transport.

Selon Marie-Madeleine Damien le commissionnaire de transport organise, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises selon les modes de son choix, il est l'architecte du transport et est responsable de la chaîne de transport.⁵

1.1.5. Le transitaire

C'est un mandataire qui, lors du transport d'une marchandise, veille à ce que celle-ci soit envoyée du lieu de destination selon les conditions de vente. Son rôle est essentiel :⁶

- Il doit d'abord identifier à l'intention de son donneur d'ordre toutes les possibilités existantes et en faire une étude comparative, compte tenu des critères principaux : prix durée du voyage, fiabilité...
- Il se charge de l'acheminement de marchandises et de l'organisation de déroulement de transport.
- Il s'occupe de l'établissement des documents de transport requis et du respect de toutes les prescriptions en matière de douane, respectivement de réglementation à l'importation et à l'exportation.
- Il veille à l'application stricte des formalités consulaires et il s'occupe de l'assurance de l'entreposage.
- Il règle également le fret au transporteur pour compte de son donneur et tous les frais y afférant.
- Il finance le transport et contrôle l'ensemble de la chaîne de transport.

⁵ Marie-Madeleine Damien, op-cité, p18, p139, p107.

⁶ Jean-Patrick Marcq, op-cité, p118.

1.1.6. Le chargeur

Le chargeur peut être le propriétaire de la marchandise ou le commissionnaire ou le transitaire qui a est lié par un contrat de transport avec l'armateur d'un navire représentée par un connaissement. Selon l'article 738 du code maritime, « dans le contrat de transport par mer, le chargeur s'engage à payer rémunération appelée fret ».

Le chargeur est confronté à des obligations qu'il doit respecter qui sont : ⁷

- Il doit se présenter à la date et lui convenu par le contrat.
- L'envoi de la marchandise doit être emballé en conformité et il doit présenter les quantités convenues.
- Il doit faire une déclaration pour la marchandise.

1.1.7. La douane

C'est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations de produits les plus divers qui entrent ou qui sortent d'un territoire national. Ils sont habilités à lever des taxes et droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.⁸

1.1.8. Le réceptionnaire

La réception est l'acte par lequel le destinataire des marchandises prend possession de ces dernières au moment de leur livraison par le fournisseur ou un tiers désigné (transporteur). Elle est faite par un réceptionnaire. La remise de la marchandise par le transporteur est effectuée dans tous les cas contre signature par le client réceptionnaire d'un bon de livraison. Le réceptionnaire a pour obligation de vérifier la conformité de la marchandise livrée au moment de la livraison avant de signer le bon de livraison. Toute anomalie concernant la livraison (avarie, produit manquant par rapport au bon de livraison, colis endommagé.) Doit être impérativement indiquée sur le bon de livraison, accompagné de la signature du contrôleur.

⁷ Art 738 du code maritime.

⁸ Marie-Madeleine Damien, op — cité, p175.

1.1.9. Le Manutentionnaire (ou acconier) ou Docker

C'est la personne chargée de l'ensemble des opérations de chargement et déchargement des navires marchands dans les ports de commerce. Il est également chargé de toutes les opérations de manutention en vue du stockage sous hangars et sur terre-plein avant le chargement et après le déchargement, sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui, bénéficie de cas exceptés (incendie, grève, faute de chargeur... etc.) et bénéficie d'une limitation légale fixe par décret et ne pouvant être dépassé que par rédaction d'une déclaration de valeur.⁹

1.2. Les techniques de transport maritime

Les techniques de transport maritime ont beaucoup évolué dans le but de la recherche d'une productivité, cette évolution s'est faite par l'augmentation de la taille des navires et parmi les types des navires, on distingue les navires spécialisés et les navires non spécialisés.

1.2.1. Les navires spécialisés

Ils sont destinés au transport d'un type particulier de marchandise et parmi par des différents navires, on distingue les : ¹⁰

✓ port conteneurs

C'est un navire spécialement conçu pour transporter des conteneurs, apparu dans les années 1970, il est considéré comme le principal mode de transport maritime en raison de sa puissance et rapidité, leur capacité ne cesse d'augmenter en raison de développement des échanges commerciaux entre les différents continents.

✓ Navire Pétrolier

Il s'agit d'un navire qui transporte de pétrole ou du gaz, la forme de navire peut être différente selon la matière transportée navire-citerne, essentiellement les pétroliers et les transporteurs de gaz liquide. Selon la taille, il est réparti en quatre catégories (mini-bunkers, handysize, panamax, capesize), leur taille a augmenté de 60 % depuis 1960 pour pouvoir transporter des marchandises variées et être adapté à différentes routes

⁹ Jean Belotti. [2015], op-cité, p278.

¹⁰ Denis chevalier, François Duphil, op-cité, pp142-145.

✓ **Vraquier**

Un vraquier est un navire de charge destiné au transport de marchandises solides en vrac (minéraliers, céréaliers...)

✓ **Polyvalents Conventiennel**

ce sont des navires qui peuvent transporter des conteneurs et des marchandises en emballages, sacs, caisses.

✓ **Roulier RORO**

C'est un navire spécialement conçu pour le transport de véhicules des engins roulants (poids lourds, voitures), mais aussi des remorques spéciales, leur capacité se mesure en tonnes, mais aussi en longueur de roulage (transporter de marchandises par camion embarquant à bord d'un camion). Le navire roulier se caractérise par des rampes, des decks pour séparer le niveau de chargement.

✓ **Navire ROPAX**

Il s'agit d'un nouveau type de navire qui peut charger à la fois de conteneur et de véhicule roulant ainsi que des passager ce type de navire est connus sur le short sea connu pour le voyage de courte durée.

Grimaldi lines utilise ce type de navire sur la ligne Italie Maroc via Barcelone.

✓ **Frigorifique (Reefer)**

Le réfrigéré, ou un navire frigorifique, construit pour transporter des produits périssables sous température dirigée comme les fruits, (Exemple Banane 11°), la viande, ils incluent plusieurs systèmes de réfrigération, ils sont souvent rapides et de taille assez modeste.

1.2.2. Les navires non spécialisés

Ils sont notamment composés par les hydrocarbures (pétrole et produits pétroliers), produits chimiques et alimentaires (vins, huiles..).

✓ **Les navires-citernes**

Ils sont des navires-citernes servant à transporter le pétrole ainsi que ses produits divers, il en existe en différentes tailles (les tankers, les super pétroliers ou supertankers).

✓ Les méthaniers

Ils sont des navires-transporteur de gaz naturel liquide dans des citernes, ils transportent le gaz refroidi à 160°, ils sont livrés dans des unités portuaires spécialisées dites (port méthanier).

✓ Les chimiquiers

Il s'agit d'un navire qui peut transporter une grande variété de produits chimiques grâce à son nombreux citerne et système de tuyautage.

Section 02 : Les contrats de transport maritime

Lors d'acheminement des marchandises par voie maritime d'un port à un autre, un contrat de transport de marchandises se forme entre le chargeur (ou expéditeur), et l'armateur (ou transporteur). Ce contrat est matérialisé par un document appelé connaissance.

2.1 : Le contrat de transport

Dans le secteur de transport maritime, on distingue principalement deux types de contrats : le contrat de transport et le contrat d'affrètement.

2.1.1. Définition de contrat de transport

« Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre port et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret »¹¹.

2.1.2. Les parties du contrat de transport

Il existe trois intervenants qui sont :

- Le chargeur, qui peut être l'expéditeur lui-même, un mandataire (transitaire ou commissionnaire de transport), le destinataire de la marchandise ou son représentant.
- Le transporteur, c'est-à-dire l'armateur, qui est généralement représenté par son agent.

¹¹ Art. 738 du CMA p41.

- Le destinataire, qui s'engage à prendre possession de la marchandise et à la payer

2.1.3. Les obligations des parties de contrat transport

Dans le cadre de contrat d'achat/vente international des marchandises, les incoterms déterminent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur

✓ Définition des incoterms

Les « Incoterms » sont une abréviation anglo-saxonne de l'expression « International Commercial TERMS » qui signifie « termes du commerce international ». Les incoterms ont été mis au point par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) en 1936 et font l'objet de révisions régulières. La dernière version est entrée en vigueur le 1er janvier 2011. Les Incoterms visent à fournir une série de règles internationale pour l'interprétation des termes commerciaux les plus utilisés en commerce extérieur. Ils définissent avec précision les obligations du vendeur et de l'acheteur dans le cadre d'une vente internationale.¹²

✓ Les choix des incoterms

Les 11 Incoterms 2010 sont répartis en deux catégories comme suite :¹³

À : Incoterm du transport par mer et par voies navigables intérieures

Dans cette catégorie, on distingue quatre incoterms.

➤ L'incoterm FAS

Il signifie Free Along Side Ship « franco la longue du navire au port d'embarquement convenu... ». Le vendeur doit placer la marchandise la longue du navire ou dans les allèges (barges, péniches). Il doit, comme pour le FOB, dédouaner la marchandise à l'export.

L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime et risque de perte, de dommages que peut courir la marchandise lorsque lesdites marchandises sont la longue du navire. Il doit dédouaner la marchandise avant de pouvoir l'exporter. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où la marchandise est livrée la longue du navire dans le port d'embarquement.

¹² Jean Belotti, op — cité, p94.

¹³ Ibid, p95-100.

➤ L'incoterm FOB

Ils signifié Free On Board « Franco-bord ai Port d'embarquement convenu.. ». Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné par l'acheteur. Il règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. Il doit dédouaner la marchandise à l'exportation.

Aux termes des règles 2010, la notion de passage de bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais, le transfert de risques et de frais s'opère quand la marchandise a été livrée sur le navire.

L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime. Le transfert des frais et des risques se place au passage du bastingage du navire au port d'embarquement.

L'incoterm CFR

Ils signifié Cost and Freight « coût et fret au port de destination convenu... » . Le vendeur effectue le chargement des marchandises sur le navire qu'il a choisi. Il procède, également, au dédouanement à l'exportation. Il assume ainsi les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement. Il effectue enfin, les formalités d'export et paie les droits et taxes liés.

Le transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire au port d'embarquement.

➤ L'incoterm CIF

Il signifié Costs, Insurance and Freight « Coût, assurance, fret au port de destination.. ». Les mêmes conditions s'appliquent qu'en CFR, en plus l'obligation pour le vendeur de souscrire une assurance contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises pendant leur voyage maritime.

Le transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB ou en CFR, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

B. Incoterms utilisables pour tout mode de transport

Dans cette catégorie, on distingue sept incoterms qui sont :

➤ **L'incoterm EXW**

Il signifie Ex Works namedplace « à l'usine au lieu convenu ». Dans ce cas, le vendeur a pour seule obligation de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur dans les locaux propres du vendeur ou dans un lieu dument désigné. Il n'est pas responsable du dédouanement à l'exportation ni du chargement de la marchandise sur les véhicules mis à disposition par l'acheteur. L'acheteur est responsable du chargement de la marchandise et de son transport jusqu'à sa destination finale.

Le transfert du risque se faisant au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur, ce dernier supporte donc tous les risques et frais inhérents au transport de la marchandise du départ, ou il en a pris possession, jusqu'à son lieu de destination.

Les formalités et les frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur. Cet incoterm n'est pas approprié pour le commerce international, car il ne répond pas aux exigences de fiscalité, de sureté et sécurité.

➤ **L'incoterm FCA**

Il Signifie Free Carrier « franco-transporteur au lieu convenu.. ». Le vendeur délivre la marchandise au transporteur désigné et payé par l'acheteur, à un point convenu, les formalités et frais d'exportation, ainsi que les droits et taxes lié et qui sont à la charge du vendeur.

L'acheteur choisit le transporteur et le transport principal est à sa charge. Il effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.

➤ **L'incoterm CPT**

Il signifie Carriage paid To... named point of destination « port payé jusqu'au lieu de destination convenu... ». Le vendeur choisit le transporteur et paie le fret pour le transport jusqu'à destination.

Pendant, le transfert des différents risques (avaries, perte, augmentation des coûts de transport, etc.) se fait lorsque la marchandise est remise au premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance et à la charge de l'acheteur.

Les conditions concernant le chargement, le déchargement et le dédouanement sont identiques au FCA.

➤ **L'incoterm CIP**

Il signifie « port et assurance payée jusqu'au point de destination connu... » Le vendeur, en plus des mêmes conditions qu'en CPT, a l'obligation de souscrire une assurance contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises pendant leur transport.

➤ **L'incoterm DDP**

Il signifie Delivered Duty Paid « rendu droit acquitté au lieu de destination convenu... » À l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles.

Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur, lorsque les marchandises sont prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu.

De ce fait, le déchargement incombe en frais et risques à l'acheteur. En principe, c'est lui qui endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que ce déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigés par les autorités du pays d'exportation ou d'importation.

➤ **L'incoterm DAT**

Il signifie Delivered At Terminal « rendu au terminal de destination convenu » il remplace le terme DEQ. Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu.

Il a rempli son obligation dès lors que les marchandises, une fois déchargées du moyen de transport, sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu.

Il assume tous les risques liés à l'acheminement des marchandises et à leur déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu, le terme « terminal » comprend tout type de lieu (terminal aérien, maritime, routier entrepôt, etc.).

Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur qui effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes liées à l'importation.

➤ **L'incoterm DAP**

Il signifie Delivered At place « rendue au lieu de destination convenu ». Ce terme remplace les termes DAF, DES et DDU.

Au même titre que le DAT, le vendeur a rempli son obligation dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêt pour le déchargement au lieu de destination convenu.

Il a la charge de tous les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

2.1.4. Le connaissement maritime (bill of lading)

Le contrat de transport se concrétise à travers du connaissement qui est aussi, en transport maritime, un titre représentatif de la marchandise. Par ce document, le capitaine reconnaît qu'il a reçu des marchandises à bord et qu'il s'engage à les remettre en bon état au lieu de destination « sauf périls ou accidents en mer ». ¹⁴ Ce document est obligatoire, il constitue pour le chargeur un reçu de la marchandise, il la décrit (poids, volume, nombre de colis, conditionnement) porte des réserves si nécessaires.

Le capitaine ou l'agent maritime remet le connaissement en charge du reçu du bord, c'est-à-dire du bon d'embarquement ou « billet de port », l'original ou « connaissement-chef » en 3 ou 4 volets reste la propriété du capitaine ; des exemplaires sont donnés en récépissé au chargeur. Le connaissement est également une preuve de contrat de transport et il en reproduit les clauses, il renvoie le chargeur aux conditions de la charte-partie qui régit l'affrètement, c'est un titre de propriété et un titre cambiaire. Après reconnaissance du

¹⁴ Marie-Madeleine Damien, op – cité, p115.

destinataire acquitte le connaissement, le connaissement est accompli le réceptionnaire obtient un bon de livraison qu'il remet au magasinier qui lui livre la marchandise.

A. Les fonctions du connaissement

C'est le seul document de transport qui ait une triple fonction :

- preuve de la prise en charge de la marchandise reçue
- preuve du contrat de transport
- C'est un titre représentatif de la marchandise s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

B. Les formes de connaissement

Le connaissement peut prendre toutes sortes de formes, en fonction de plusieurs critères détaillés ci-après :

• La transmission

Le connaissement émis à personne dénommé ou nominatif (straight consigned), seule cette personne peut prendre en charge la marchandise à l'arrivée. Le document n'est donc pas négociable, la mention « à l'ordre de » doit être rayée, et le document doit être stipulé non négociable.

Le connaissement émis à ordre (To ordre), de ce fait, il devient transmissible par endossement, on peut ainsi indiquer comme un réceptionnaire (consignée), une banque ou un transitaire qui ne cédera le document, par endossement, qu'en échange de sécurités de paiement. Cette formule est très utilisée dans le crédit documentaire, pour aussi l'émettre à l'ordre du chargeur qui peut dans ce cas vendre la marchandise et endosser le document en cours de voyage.

Le connaissement émis au porteur (to ordre, blank endorsed) est endossé par le chargeur sans mention de destinataire, le document circule alors par simple tradition, et la marchandise est remise à l'arrivée au porteur de celui-ci. Cette formule peut présenter quelques dangers.

• La mise à bord

Le connaissement embarqué, en bord (shipped on bord) atteste alors la mise à bord effective de la marchandise, à la date d'émission du document, il prouve donc l'expédition réelle de la marchandise, et c'est en général la forme qu'exige l'acheteur dans le cadre d'un crédit documentaire.

Le connaissement « reçu pour embarquement » [received for shipment] n'atteste que de la prise en charge par la compagnie, qui peut modifier le navire et la date d'embarquement prévus. L'expédition n'est pas considérée comme réalisée, dans le cas d'une vente FOB, tant que le document n'a pas, éventuellement, été surchargé « on board » par la compagnie avec apposition d'une nouvelle date. C'est, cependant, la seule forme sous laquelle le document peut être émis par la compagnie en cas de prise en charge des marchandises dans un terminal intérieur.

- **Les réserves**

L'absence de réserves constitue une présomption simple de prise en charge de marchandises en bon état apparent le transporter qui peut, éventuellement, en apporter la preuve contraire.

Selon les protocoles la loi française et la convention Hambourg, cette absence de réserves constitue une présomption simple à l'égard du chargeur, mais une preuve absolue à l'égard des tiers porteurs de bonne foi.

Des lettres de garantie sont parfois demandées aux chargeurs en échange de la levée des réserves, celles-ci n'ont d'effet qu'entre le transporteur et le chargeur, et ne limitent en aucun cas les possibilités de recours des porteurs de bonne foi du document. Si elles servent à dissimuler un défaut de la marchandise, ces lettres constituent une faute lourde du transporteur, et n'ont alors plus d'effet même vis-à-vis du chargeur.

En effet le connaissement surchargé ou clause [unclean ou dirty], comporte des réserves de la compagnie qui portent soit sur la nature ou la quantité des marchandises chargées, soit sur l'état de celles-ci. Ces réserves exonèrent le transporteur de sa responsabilité dans la mesure où la contestation porte sur le domaine pour lequel elles ont été émises.¹⁵

2.2. Le contrat d'affrètement

Ce type de contrat est utilisé dans le transport maritime pour réaliser les opérations de transit des marchandises ou de personnes dans le cadre des échanges internationaux entre nations.

¹⁵ Denis chevalier, François Duphil, op – cité, pp152.153.

2.2.1. Définition du contrat d'affrètement

L'affrètement maritime est un louage de tout ou partie d'un navire en vue de son exploitation dans le milieu marin, ce type de contrat fait intervenir un fréteur et un affréteur. Le fréteur est celui qui fournit le navire, généralement le propriétaire, c'est — à dire l'armateur. Si celui qui fournit le navire est un affréteur, il s'agit alors de sous-affrètement. L'affrètement d'un navire n'est, généralement, envisagé que pour des expéditions importantes ou pour desservir un port dont le tirant d'eau est trop faible pour recevoir un navire de ligne.¹⁶

2.2.2. Les parties de contrat d'affrètement

Dans le contrat d'affrètement il intervient deux parties qui sont :¹⁷

A. L'affréteur

Locataire d'un navire est appelé dans les chartes-parties charter. Il est le locataire partiel ou total d'un navire. Il peut s'agir d'une société appartenant à un groupe de sociétés.

B. Fréteur

C'est la personne physique ou morale qui fournit un navire et qui, en contrepartie, et dans le cadre d'un contrat défini, perçoit le fret.

2.2.3. Les type de contrats d'affrètement

Il existe trois types d'affrètements : l'affrètement coque nue, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps¹⁸.

A. L'affrètement à temps

Dans l'affrètement à temps, le navire est loué tout armé pendant une durée déterminée ou selon un taux journalier. Dans ce cas, le fréteur assure complètement la gestion nautique [équiper, approvisionnement, assurance, frais d'escale, conduite de navire] et maintient le navire en état de navigabilité, et l'affréteur assure la gestion commerciale, c'est-à-dire, pendant une période déterminée et dans les limites fixées dans le contrat, et il peut donner un ordre fréteur de desservir les ports de son choix.

¹⁶ Jean Belotti, op – cité, p280.

¹⁷ Marie-Madeleine Damien, op – cité, pp16-127.

¹⁸ Denis chevalier, François Duphil, op – cité, p165.

En ce qui concerne les responsabilités, le fréteur a l'obligation de maintenir le navire en bon état, par contre, pour l'affréteur la gestion commerciale lui appartenant, c'est-à-dire il supporte tout les frais inhérents à l'exploitation du navire, il donne des ordres au commandant du navire en ce qui concerne le domaine de la gestion commerciale, il doit restituer le navire dans les conditions et délais prévus dans le contrat, il doit payer le fret d'avance et par mensualités .

De ce fait, la charte-partie d'un affrètement à temps doit énoncée les éléments d'individualisation des navires [nom, port d'attache, nationalité, tonnage], le nom de fréteur et de l'affréteur, et le taux de fret.

B. L'affrètement au voyage

Dans l'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou partie, un navire avec équipage à la disposition de l'affréteur pour un ou plusieurs voyages déterminés [cargaison, destination, délais, etc.]

Le fréteur reste naitre de la gestion tant que commerciale, c'est celui qui exécute le voyage et il doit présenter le navire en état de navigabilité à la date et au lieu convenu dans la charte-partie, et faire toutes diligences qui dépendent de lui pour accomplir les voyages prévus à la charte-partie .

L'affréteur n'a aucun pouvoir sur le navire, mais il peut utiliser la capacité louée de différentes façons : transporter sa propre marchandise, sous-fréter le navire, conclure lui-même des contrats de transport, mais l'affréteur doit : payer au fréteur la totalité de son fret, charger et décharger des marchandises dans les délais [staries] alloués dans charte – partie, payer en cas dépassement des staries, un supplément qualifié de « surestaries » et bénéficier d'une compensation de la part de fréteur pour le temps gagné sur les opérations de chargement et déchargement.

La charte-partie d'un affrètement au voyage doit énoncer les éléments d'individualisation des navires [nom, port d'attache, nationalité, tonnage], le nom de fréteur et de l'affréteur, l'importance et la nature de la cargaison, les lieux de chargement et de déchargement, le temps prévus pour les opérations de chargement et déchargement, et le taux de fret.

C. L'affrètement coque nue

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur, contre paiement d'un loyer, un navire pour une période définie, sans armement, ni équipement, ni équipage, ou équipage incomplet. L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

L'affréteur, quant à lui, s'engage au paiement d'un loyer, à l'exploitation du navire conforme à sa vocation normale, à restituer le navire, en fin de contrat, dans l'état de prix en charge, sauf usure normale, à remettre, enfin, de contrat, les mêmes matériels et équipements de bord qui existaient au moment de la prise en charge, à entretenir le navire, réparer les navires, à supporter toutes les frais d'exploitation et les primes d'assurances, garantir le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence d'une mauvaise exploitation du navire .

L'affrètement coque nue peut être apprécié comme un instrument de crédit, l'affréteur ayant besoin de crédit fait construire le navire au nom de l'établissement de crédit bailleur de fonds qui lui affrètera le navire coque nue, moyen de dérogation aux règles de pavillon, le procédé consiste à accorder provisoirement au navire le pavillon de l'affréteur, tout en laissant inscrit sur le registre de propriété des navires tenu à jour dans le pays de fréteur, une solution pour l'exportateur, l'exportateur ayant un flux important de marchandises à expédier et il a la solution de s'intéresser à armer et gérer complètement le navire tout en veillant à son maintien en état navigabilité, s'il n'est pas lui-même armateur, l'exportateur affréteur n'ayant pas la capacité nautique au sens large de terme, il est rare qu'il retienne cette solution .

Conclusion

Le transport maritime des marchandises occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays, il contribue à l'accélération des relations commerciales à partir des contrats qui organisent ce dernier, il met en jeu un très grand nombre de participants qui interviennent dans le but de la réalisation de bon déroulement de ses opérations en temps réel dans un système extrêmement complexe, il fait appel à des techniques et technologies de plus en plus performantes, mais dans un environnement international fortement concurrentiel, il est primordial d'anticiper tous les risques pouvant survenir avant, pendant et après le transport.

Chapitre III

La gestion des risques de transport maritime des marchandises

Introduction

Dans les opérations effectuées par voie maritime, il est primordial d'anticiper tous les problèmes pouvant survenir au cours de transport. La maîtrise de ces risques générés par le transport est devenue un atout et la démarche d'identification des vulnérabilités demande de considérer non seulement les dommages causés aux biens eux-mêmes, mais aussi les dommages causés aux intervenants dans le transport. Dans ce contexte, l'assurance est apparue comme un système contractuel permettant d'indemniser, avec l'intermédiation des professionnels l'assuré en cas de réalisation d'un sinistre.

Dans ce présent chapitre nous présentons dans la première section, les principaux risques de transport maritime des marchandises et les impacts et, enfin on, termine avec la deuxième section où nous expliquons la gestion des risques liés au transport maritime des marchandises.

Section 01 : les principaux risques de transport maritime des marchandises et leurs impacts.

Dans cette section, nous arborerons les différents risques et avaries de transport maritime et leurs impacts.

1.1. les principaux risques de transport maritime

Parmi les risques de transport maritime on spécifie les risques ordinaires (avaries communes et particulières), et les risques exceptionnelles.

1.1.1. Les risques ordinaires (avaries particulières)

Les risques ordinaires ou avaries particulières sont les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par la marchandise assurée en cours de transport. Selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir soit au niveau de port soit au cours de transport.

1.1.1.1. Au port

Parmi les risques qui peuvent survenir au niveau de port on distingue :

A. Les risques liés à la nature de la marchandise

Les avaries se produisent lors des accélérations et décélérations rapides pendant les opérations de hissée, de rivage ou descente à l'occasion des opérations de chargement ou déchargement, mais ce peut être aussi les erreurs humaines telles que les fausses manœuvres ou défaillances des appareils de manutention et de levage (chariots élévateurs, grues, portiques).

Pendant les opérations de transit, les opérations sont assez brutales. Il n'est pas rare de constater des marchandises poussées ou trainées au sol lorsque les équipements de manutention sont insuffisants ou inadaptés ou que le personnel chargé de ces opérations n'est pas suffisamment qualifié. Pendant les opérations d'entreposage, les experts remarquent que le poids trop important de colis ou palettes empilés les un et les autres ou des colis lourds écrasent sur des colis légers et fragiles.

Les avaries les plus fréquents concernent soit le dépassement de la hauteur de gerbage des conteneurs, l'écrasement des marchandises par le dépassement de poids qui a pour origine soit des déclarations erronées dans le but d'économiser sur le fret ou la surcharge des palettes qui conduit à leur affaissement voir la casse.¹

B. L'incendie ou l'explosion

Les incendies constituent le genre d'accident majeur qui survient le plus fréquemment, dont les causes sont les plus diverses et exigent des méthodes et une technique d'intervention adaptées aux conditions et aux contraintes de chaque événement. les incendies peuvent se développer de manière plus ou moins rapide selon les causes, la nature des matières et des biens, l'équipement contre l'incendie (automates/sprinklers), les conditions météorologiques l'information et l'initiative de la population ainsi que la rapidité et l'efficacité de l'organisation et des moyens de lutte contre le feu.²

¹ Jean-Patrick Marq (2011), « Risques et assurances transport et logistique », édition l'argus, France, p48.

² Michel Girine et Emina Mamaca (2007), « Pollutions chimiques accidentelles de transport maritime », édition Quae, France, p122.

C. Le risque de contamination et la casse des marchandises

Le risque de contamination des marchandises est souvent mésestimé par les acteurs de la chaîne de transport et logistique, les dommages dus à la manutention peuvent provenir de différentes origines telles des matières résiduelles ou odeurs d'une expédition antérieures, un mauvais nettoyage des contenants, des marchandises incompatibles chargées dans la même cale le même conteneur, peuvent engendrer des réactions chimiques entre les marchandises. En ce qui concerne la casse des marchandises, en dépit de la conteneurisation et de la palettisation, la casse reste un risque important pour les marchandises transportées par voie maritime.³

Tableau N° 1 : les risques liés à la nature de la marchandise.

Le tableau suivant représente les différentes marchandises transportées par voie maritime qui peuvent être engendrées les risques cités en dessous.

Les marchandises transportées	Les risques
Vracs solides	
- Céréales en vrac	- Déplacement (effet de carène liquide).
- soufre	- inflammable, danger d'explosion pendant les opérations de chargement et le déchargement
- copeaux de tournage	- Échauffement spontané s'ils sont graisseux.
-Blocs moteurs	- graisseux et lourds.
Vracs liquides	
-Pétrole brut	- inflammable, explosif, émanation de gaz toxique.
- Naphte	-inflammable, explosif, gaz toxique, contamination.
- Huiles (propres ou végétales)	- Contamination, sous/surchauffe.
- Mélasses	-contamination, viscosité et densité élevées.
- Latex	-corrosion des métaux non ferreux et de la cuve, solidifie quand il est exposé à l'air.
- Charbon	- échauffement spontané, émanation de gaz.

Source : Jean Patrick Marcq (2011), op- cité, p59.

³ Jean-Patrick Marq (2011), op-cité, p38.

1.1.1.2. Au cours de transport

Le transport maritime des marchandises est peut menacées par des événements qui peuvent apparaître au cours de transport tels que :

A. Les risques liés à la fortune de mer

Une fortune de mer est un accident survenant au cours d'un voyage en mer et dû à des circonstances liées à l'état de la mer. Elle englobe tous les événements inattendus dans la mer telle que les catastrophes naturelles, le naufrage, la collision, échouement... etc.

B. Le risque piraterie, vol et détournement des marchandises

Ces risques se matérialisent le plus souvent par les effractions de cartons, d'emballages, et le vol de tout ou partie des marchandises qui y sont contenues.

La Convention de Montego Bay de 1982 sur le Droit de la Mer, qui reprend les termes de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer, dispose en son article 101 d'une définition de la piraterie, entendue comme « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commise par l'équipage ou des passagers d'un navire, agissant à des fins privées, et dirigées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ».

Le Bureau Maritime International (B.M.I.) définit la piraterie « tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte » est contestée par nombre d'États, car elle inclut les vols dans les ports, qui n'ont, il est vrai, qu'un rapport lointain avec la piraterie.⁴

L'OMI retient, principalement, trois types de vols :⁵

⁴Institut D'étude International de Montréal, « la piraterie maritime », Bulletin N° 72, décembre 2004, p1.

⁵ Jean-Patrick Marq (2011), op-cité, p50.

- Le vol à main armée mineur : « vol simple », opportuniste, souvent effectué dans un port ou au préjudice d'un petit bateau de pêche, cette technique représente la moitié des actes de piraterie effectivement commis.

- Le vol et agression à main armée de degré intermédiaire : il s'agit de pillage ou de vol, accompagné d'actes de violence. C'est aussi une forme de piraterie susceptible de perturber la navigation maritime, notamment lorsque l'équipage est enfermé et neutralisé.

- Le détournement criminel aggravé : c'est la piraterie des vrais descendants, le déroulement d'un détournement est immuable. Premièrement, capturer un navire avec toutes les techniques d'abordages classiques ou la complicité de l'équipage. Ensuite, il faut le maquiller et l'enregistrer sous une autre identité, tandis que sa cargaison est détournée.

C. Catastrophes naturelles

Le risque catastrophe naturelle est un phénomène naturel direct, violent, soudain et important qui ne pouvait pas avoir été prévu, un accident inévitable dont les effets n'auraient pas pu être évités, car sont des risques généralement indépendants de l'intervention humaine. Les phénomènes naturels peuvent être de nature atmosphérique (froid, chaleur, orages violents, tempêtes, rayonnement solaire, avalanches...) ou géologique (séismes, activités volcaniques, inondations, mouvements de terrain, raz de marée...) qui peuvent survenir lors de voyage du navire où endommagent les marchandises et causées des dégâts sur la vie humaine.⁶

➤ L'échouement du navire

L'échouement est l'immobilisation accidentelle d'un navire dans un endroit où le navire ne dispose plus assez de profondeur d'eau sous sa coque pour naviguer à cause soit par le défaut de préparation du voyage, l'information nautique erronée ou pas à jour, la mauvaise gestion des ressources passerelle et la pression commerciale de chargeur qui conduit à ce type de sinistre qui engendre la perte du navire, la vie humaine et la pollution⁷.

⁶ Pref-prevention-des-risques@eure.gouv.fr consulté le 15/05/2016.

⁷ Art, N° 059 (2014), « séquences des effets du transport maritime », canada, pp5-7.

➤ Le naufrage

Le naufrage peut être défini comme la perte totale ou partielle d'un navire par accident, suite d'un acte spécifique et violent (attaque à main armée, piraterie), de circonstances imprévues (tempête exceptionnelle), d'un défaut de diagnostic sur l'évolution d'une situation dangereuse (absence de décision fondée du commandement, ingérence des affréteurs dans la gestion nautique, mise en place du navire sur des trafics pour lequel il n'est pas conçu). Le naufrage d'un navire engendre également des obstacles et/ou dangers pour la navigation, perte du navire, de la marchandise et de vies humaines, pollution.

➤ Collision

Les collisions entre les navires et les organismes aquatiques, de façon directe avec la coque ou les pales d'hélice, peuvent causer des blessures et la mort, en particulier, chez les grands cétacés à fanons. Les collisions sont susceptibles de se produire d'avantage là où ils existent des concentrations d'espèces dans le temps et l'espace ainsi qu'une concentration du trafic maritime ; la probabilité qu'une collision avec un navire soit mortelle augmente en fonction de la vitesse du navire.

1.1.2. Les avaries communes

Dans le transport maritime, les avaries communes désignent les atteintes qui concernent le navire et sa cargaison.

1.1.2.1. Définition de l'avarie commune

« Les avaries communes sont constituées par les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime »⁸

1.1.2.2. Les conditions de l'avarie commune

Pour classer comme avarie commune l'existence de certaines conditions est nécessaire, parmi les conditions on distingue :

⁸ Art 5133-3 du code des transports.

➤ **Le sacrifice**

Les sacrifices et les dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine et uniquement par lui. De ce fait, une avarie commune est en ce sens un sacrifice consenti et résultant d'une décision volontaire, ce qui exclut tant la perte fortuite assumée par celui qu'il a subi que la perte fautive incombant à celui qu'il a causé. Si la décision du capitaine n'est pas volontaire et déterminée par la faute de l'une des parties engagées dans l'expédition, l'avarie commune sera qualifiée.

➤ **Le salut commun**

Le terme « salut » signifie un inéluctable danger de se perdre, le salut commun et pressant évoque donc une situation critique dans laquelle la perte de l'expédition maritime est imminente, justifiant dès lors des mesures exceptionnelles.⁹

➤ **Le classement en avarie commune**

À l'arrivée de navire au port, un expert est nommé dispacheur établit une dispache en s'appuyant sur un grand nombre de documents (le rapport de mer, les rapports d'expertise du corps du navire et de la cargaison, le plan de chargement, les factures des dépenses... etc.). Le dispacheur, au moyen de tous ces documents chiffrés, établit des admissions d'avarie commune au profit du navire endommagé et de la cargaison sacrifiée. La somme de ces deux admissions constitue la masse active, la masse passive étant le total de tout ce qui en risque dans l'aventure commune.¹⁰

1.1.3. Les risques exceptionnels

Il s'agit principalement des risques de guerre civile ou étrangère déclarés ou non, de mines et tous engins de guerre, de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques, d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out, actes de sabotage ou de terrorisme.

1.1.3.1. Les risques de guerre, grèves, émeutes, terrorisme et mouvements populaires

Ces risques non ordinaires, d'une extrême gravité et d'une extrême violence, sont des risques directement liés à la survenance d'un conflit armé civil ou étranger ainsi qu'aux

⁹ Arnaud Montas (2012), « droit maritime », édition Vuibert, France, p131.

¹⁰ Denis chevalier, François Duphil (2009), « Transporter à l'internationale », édition Foucher, Vanves, p96.

risques de mines et tous engins de guerre, la capture, les émeutes, les mouvements populaires, les actes de sabotage ou de terrorisme ou encore des risques technologiques. À cause de ces risques, les marchandises en transit vont se trouver bloquées dans un port et sur un quai, ou détruites dans des endroits très éloignés du point de départ ou de destination. Parmi les différents facteurs d'aggravation de ces risques sont :

- Premier facteur c'est le moyen de transport, un vecteur ou cible d'attentats quelque soit sa nature (navire, camion...) qui peut être utilisée comme une arme, pour perpétrer un attentat ou pour bloquer une infrastructure.
- Deuxième facteur c'est les personnes à travers des terroristes qui peuvent organiser des attaques pour provoquer des pertes en vies humaines ou dissimuler des terroristes dans l'équipage.
- Troisième facteur c'est la marchandise qui peut servir à cacher des clandestins des armes, où est être utilisée comme arme.

1.2. L'impact des risques de transport maritime des marchandises

Les risques de la navigation maritimes sont variés (collision, incendie, échouage, déroutement, relâche forcée, avarie commune...), ces dernières ont des effets négatifs soit sur la vie humaine, soit sur l'environnement ou sur les marchandises elles-mêmes.

1.2.1. L'impact sur l'environnement

On peut considérer que « l'impact sur l'environnement » comporte trois composantes¹¹:

- Les écosystèmes naturels subissent des agressions qui portent atteinte à l'environnement tel que les polluants, le bruit ou les espèces exogènes. Chaque tonne de marchandises transportées accroît le nombre de facteurs d'agression du milieu naturel.

- La somme totale des agressions subies par l'environnement dépend de la quantité de marchandises et de la distance sur laquelle elles sont transportées, multipliée par les

¹¹ André-Pascal (1997), « Les incidences sur l'environnement du transport de marchandises », édition Cedex, France, PP 7-13.

facteurs d'agression par tonne. La deuxième composante des facteurs d'agression comprend la configuration spatiale des biens transportés, y compris le mode de transport utilisé.

- La nature du milieu récepteur détermine les incidences sur l'environnement de l'ensemble des facteurs d'agression. Les spécificités du milieu ambiant telles que les caractéristiques physiques de l'écosystème, la densité de population humaine touchée et le fait de savoir si l'écosystème récepteur passe pour un milieu sensible ou abritant des espèces en voie de disparition détermineront à la fois l'impact physique de l'agression et la volonté de payer pour s'en protéger.

1.2.1.1. Pollution maritime

Le transport maritime représente une menace pour l'environnement à la fois sur les voies d'eau intérieures et sur l'océan. Les navires sont conçus pour se déplacer dans l'eau en toute sécurité lorsqu'ils sont chargés d'une cargaison. Lorsqu'ils naviguent à vide, ils remplissent leurs citernes avec de l'eau servant de lest de manière à abaisser leur ligne de flottaison et à les stabiliser lorsqu'ils traversent l'océan. Avant d'entrer au port où ils doivent embarquer une nouvelle cargaison, ils évacuent l'eau de lest dont le poids sera remplacé par le fret.

L'eau rejetée est généralement une matière souillée, polluée par les hydrocarbures et éventuellement par d'autres déchets présents dans les ballasts. Son évacuation représente par conséquent une source de pollution de l'eau.

Ces rejets d'eaux souillées d'hydrocarbures, même effectués à des centaines de kilomètres de la côte, polluent les plages et les littoraux, tuant des oiseaux et contaminant les infrastructures touristiques.

1.2.2. Les impacts sur la vie humaine

Les morts et blessés suite à une explosion et/ou un incendie, ainsi que les victimes, d'un nuage toxique constituent l'impact sur l'homme le plus évident et le mieux connu

certains accidents maritimes. Derrière ces effets immédiats, autres formes d'atteinte à la santé humaine sont de plus en plus souvent évoquées :¹²

✓ Pour les opérateurs du nettoyage, des irritations de la peau, des muqueuses, des yeux, des ecchymoses, des cancers provoqués par le contact avec le produit déversé ou une inhalation de ses vapeurs des voies respiratoires, conduisant à des gênes permanentes et entraînant des incapacités de travail plus ou moins lourdes.

✓ Pour l'équipage et le personnel portuaire, un choc psychologique consécutif à l'accident, entraînant des pertes de motivation, des dépresses chroniques et des difficultés professionnelles.

- Citons dans l'exemple les différents accidents maritimes suivants :

- Torrey Canyon (1967, Angleterre) : échouement du navire, déversement de 119 000 tonnes de pétrole brut, première pollution majeure, dérive de nappes en mer atteignant les côtes françaises, usage de dispersants plus toxiques que le pétrole lui-même, naissance des politiques de prévention et de lutte contre les marées noires.

- Amoco Cadiz (1978, France) : avarie de barre, déversement de 227 000 tonnes de pétrole brut, la plus importante marée noire près des côtes, 360 km de côtes polluées, procès sur 14 ans, indemnisation : 191 millions d'Euros.

- Exxon Valdez (1989, Alaska) : échouement, déversement de 37 000 tonnes sur un chargement de 180 000 tonnes de pétrole brut, 1700 km de côtes touchées, c'est la marée noire la plus chère avec une facture qui s'élève à plus de 3,8 milliards d'Euros.

- Erika (1999, France) cassure d'un navire en charge, transport de 31 000 tonnes de fuel lourd, déversement de 20 000 tonnes, nouvelle application de l'Accord de Bonn, allègement de l'épave (11 000 tonnes) gisant par 200 m de fonds.¹³

¹² Michel Girine et Emina Mamaca,(2007), « Pollutions chimiques accidentelles de transport maritime, op-cité, p 128.

¹³ Michel marchand (2002), "les pollutions maritimes accidentelles », édition cedex, France, p6.

1.2.3. L'impact sur l'économie

Un accident ou un risque maritime peut perturber l'économie de toute une région. À savoir, de nombreuses activités quotidiennes des ports, industries, services, loisirs, etc. En cas d'un accident l'ampleur des conséquences économiques se mesurera au degré d'interaction entre les activités terrestres et la mer. La totalité des ports qu'ils soient de commerce, à passagers, de pêche, de plaisance ou militaires peuvent subir un blocage de leurs activités du fait d'un accident. Même si les navires ne sont pas directement pollués, ils devront rester au port, à moins de participer directement aux opérations de lutte en mer.

La pollution entravera également leurs activités sur le plan d'eau (pêche, plaisance, activités nautiques, etc.).

À plus long terme, la pollution nuira à l'image du territoire et entraînera probablement une baisse de la fréquentation touristique pendant une durée plus ou moins longue en fonction de la gravité de la pollution et de son traitement médiatique, et ce, dans un périmètre allant bien au-delà de la zone effectivement polluée.

Les accidents maritimes risquent également d'altérer l'intégrité ou le bon fonctionnement de certaines installations à terre, situées en zone littorale portuaire. Toutes les installations disposant de prises d'eau de mer peuvent ainsi être perturbées. Pour les activités touristiques (thalassothérapie), de santé (centre de rééducation), ou de recherche, les conséquences seront dommageables, mais pas dangereuses.¹⁴

Section 02 : La gestion des risques de transport maritime.

Tout au long de leur acheminement, les marchandises peuvent se trouver exposées à divers risques tels que la perte, le vol, la détérioration ou encore l'avarie. Pour couvrir ces marchandises durant leur transport, les compagnies d'assurances proposent l'assurance maritime qui permet de limiter les pertes du transporteur en cas de dommages causés aux marchandises avant leur arrivée à destination.

2.1. L'essor de l'assurance maritime

Dès l'Antiquité, les peuples qui pratiquaient le commerce maritime ont cherché les moyens de se procurer la sécurité indispensable à leurs entreprises. Ce sont les périls de la

¹⁴ Sophie Bahé (2013), "le risque de pollution maritime", édition Feder, France, p17.

mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance.

Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle, en cas de perte par fortune de mer, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison, à charge de verser au prêteur, en sus de la restitution du principal, un intérêt « extraordinaire » également appelé profit, si l'expédition, bien entendu, arrivait à bonne fin.

À partir du XIV^e siècle, l'assurance est véritablement née à l'initiative des négociants florentins, génois et flamands. Alors apparaissent les premiers contrats d'assurance par lesquels un « assureur » s'engage envers un « assuré », moyennant le paiement d'une prime ou cotisation, à l'indemniser du préjudice que subissent ses biens par suite de la réalisation d'un risque de mer. Au Portugal, une ordonnance du roi Ferdinand 1^{er} institue dans la deuxième moitié du XIV^e siècle, une assurance mutuelle obligatoire pour les propriétaires de navire de plus de 500 tonnes. La plus ancienne police d'assurance maritime connue porte la date du 22 avril 1329. Elle est conservée aux archives diplomatiques de Florence.

Au XVII^e siècle, la législation sur les assurances maritimes s'enrichit de multiples codes et ordonnances et tout particulièrement de « l'Ordonnance sur la marine » rédigée en 1681 à l'initiative de Colbert.

Pendant deux siècles, l'assurance maritime est dominée par des assureurs privés, mais au XVII^e siècle, le discrédit porté sur la corporation par de nombreuses déconfitures et l'apparition des compagnies d'assurances va provoquer le déclin.

Au XIX^e siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transports qui se développaient : transports fluviaux, terrestres et ferroviaires, puis, au XX^e siècle, aux transports aériens et à l'activité spatiale.¹⁵

2.2. Définition de l'assurance maritime

L'assurance maritime est le contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré selon les modalités et dans la mesure qui y est précisée :¹⁶

¹⁵ Jean-Patrick Marcq (2011, op-cité, p140).

- des pertes liées aux opérations maritimes ou aux opérations analogues, notamment celles résultant d'un péril terrestre ou maritime lié à ces opérations si elles sont prévues soit par le contrat soit par les usages du commerce, des pertes liées à la construction, à la réparation ou au lancement des navires.

Le contrat d'assurance maritime est constaté par une police. Avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture.

Le contrat d'assurance doit comporter :

- la date et lieu de souscription, les noms et les domiciles des parties contractantes, le cas échéant, avec l'indication que le souscripteur agit pour le compte d'un bénéficiaire déterminé ou pour le compte de qui appartiendra, la chose ou l'intérêt assuré, les risques assurés et les risques exclus, le lieu des risques, la durée des risques garantis, la somme assurée, le montant de la prime d'assurance, la clause à ordre ou au porteur, si elle a été convenue et les signatures des parties contractantes.

2.3. Les intervenants dans le marché d'assurance maritime

Pour gérer l'opération de l'assurance d'une manière efficace, certains acteurs sont obligatoirement nécessaires pour collaborer pour réaliser la bonne gestion des différents risques de transport maritime des marchandises. Parmi ces intervenants on distingue :

➤ L'assureur

L'assureur correspond à la personne physique ou morale auprès de laquelle ils ont souscrit un contrat d'assurance, et qui est chargée de les indemniser au moment de la survenance d'un sinistre contre lequel ils étaient assurés. L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure¹⁷.

➤ L'assuré

¹⁶ Ordonnance N° 95 /07 du janvier 1995 relatives aux assurances.

¹⁷ Art N° 12, d'Ordonnance N° 95 /07 du janvier 1995 relatives aux assurances, p9.

L'assuré est une personne dont la vie, les actes ou les biens sont garantis par un contrat d'assurance contre les différents risques, moyennant le versement d'une certaine somme (prime ou cotisation). L'assuré est obligé :

- De payer la prime ou la cotisation d'assurance aux époques convenues.
- De répondre loyalement et avec précision à toutes les questions consignées dans le formulaire de déclaration du risque par lequel l'assureur l'interroge, lors de la conclusion du contrat, sur les circonstances qui sont de nature à lui faire apprécier les risques qu'il prend en charge.¹⁸

➤ **Le courtier d'assurances**

C'est un intermédiaire qui met en relation son client (l'assuré) et un assureur de son choix (compagnie d'assurance, mutuelle, organisme de prévoyance).

Mandataire de l'assuré a pour rôle de mettre en rapport toute personne physique ou morale désirant s'assurer avec une société d'assurances en vue de la couverture d'un ou de plusieurs risques, cette activité consiste à présenter, proposer ou aider à conclure des contrats d'assurance ou de réassurance ou à réaliser d'autres travaux préparatoires à leur conclusion.¹⁹

➤ **L'agent général d'assurance**

C'est une personne physique qui représente une ou plusieurs sociétés d'assurance, en vertu d'un contrat de nomination portant son agrément en cette qualité. L'agent général, en sa qualité de mandataire, met, d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandant et, d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée.²⁰

¹⁸ Art N° 07, code des assurances, p11.

¹⁹ Art N° 511, code des assurances, p49.

²⁰ Art N° 253 de Ordonnance N° 95 /07 du janvier 1995 relatives aux assurances, p48.

➤ **L'expert en sinistre**

L'expert en sinistre est la personne physique qui, en assurance de dommages, enquête sur un sinistre, en estime les dommages ou en négocie le règlement. Il est le maître d'œuvre du processus complet de règlement d'un sinistre. Dans le cadre de ses responsabilités, l'expert en sinistre peut également être appelé à mandater un fournisseur ou un spécialiste pour exécuter une fonction découlant des activités qui lui sont exclusives, tout en demeurant responsable de l'exécution de celle-ci.²¹

2.4. Les types d'assurance

Parmi les types d'assurance maritime nous citons l'assurance sur corps et l'assurance, l'assurance sur marchandises transportées et l'assurance responsabilité.²²

2.4.1. L'assurance sur corps

L'assurance sur corps garantit les pertes et dommages matériels atteignant le bateau et ses dépendances assurées et résultant de tous accidents de navigation ou événements de force majeure sauf exclusions formelles et limitées prévues au contrat d'assurance.

L'assureur ne garantit pas les pertes et les dommages lorsque le bateau entreprend le voyage dans un état le rendant impropre à la navigation ou insuffisamment armé ou équipé. De même, il ne garantit pas les pertes et dommages consécutifs à l'usure normale du bateau ou à sa vétusté

L'assureur répond de la contribution des biens assurés à l'avarie commune. De même, lorsque les marchandises à bord appartiennent toutes à l'assuré, l'assureur garantit les pertes qui auraient constitué une avarie commune si les marchandises avaient appartenu à un tiers.

2.4.2. L'assurance des marchandises transportées

L'assurance garantit les pertes et dommages matériels causés aux marchandises par tous accidents de navigation ou événements de force majeure sauf exclusions formelles et limitées prévues au contrat d'assurance.

L'assureur ne répond pas du dommage ou de la perte que l'expéditeur ou le destinataire, en tant que tel, a causé par faute intentionnelle ou inexcusable. Il ne répond pas du dommage consécutif au vice propre de la marchandise, résultant de sa détérioration

²¹ Art N° 53 de code de commerce, p22.

²² Art N° 145 de code d'assurance, p25.

interne, de son déperissement, de son coulage, ainsi que de l'absence ou du défaut d'emballage, de la freinte de route ou du fait des rongeurs. Toutefois, l'assureur garantit le dommage consécutif au retard lorsque le voyage est anormalement retardé par un événement dont il répond.²³

2.4.3. L'assurance de responsabilité

L'assurance de responsabilité du propriétaire du navire a pour objet la réparation des dommages tant matériels que corporels causés aux tiers par le navire ou à la suite de l'exploitation de celui-ci.

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constitue, par événement, la limite de son engagement.

2.5. Les modes d'assurance

Parmi les modes de l'assurance on distingue la garantie FAP Sauf et la garantie tous risques.²⁴

2.5.1. La garantie « FAP Sauf... »

Ces garanties, exclusivement, couvrent les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité, causés aux marchandises, à savoir :

- Naufrage, chavirement, ou échouement dû ou de l'embarcation de transport.
- Abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile, ou flottant y compris les glaces.
- Chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement, ou de transbordement.
- Écroulement des bâtiments, de ports, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art.
- Ruptures de digues ou de canalisation.
- Inondations, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz de marée.
- Éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, incendie ou explosion.

²³ Art N° 1174-4 de code d'assurance, p26.

²⁴ Denis chevalier, François Duphil, op-cité, p98.

En « FAP – Sauf », le sinistre est présumé non couvert, l'assuré doit établir la preuve de la survenance de l'un des événements énumérés et établir le lien de causalité entre le dommage et l'événement.

2.5.2. La garantie « Tous risques »

La garantie « Tous risques » renverse la charge de la preuve qui pèse sur l'assuré et couvre tous les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subies par les marchandises neuves à la suite :

- d'événements majeurs par tout moyen de transport successif.
- D'événements frappant exclusivement la marchandise (mouille, casse, perte...) survenant également au cours de transport proprement dit.
- D'événements ou d'accidents survenant au cours de manutention, séjours à quais ou en entrepôt, accessoires au transport garanti.

De ce fait, il relèvera deux limitations :

- La première relative au vol et à la disparition prévoyant certaines conditions de mise en œuvre pour moraliser ou prévenir le risque. Ainsi, les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ont été constatées. La disparition n'est couverte que sur présentation d'un certificat de non livraison émanant du transporteur ou d'une autorité portuaire.
- La deuxième relative aux marchandises chargées en pontée : elles sont automatiquement couvertes si elles sont chargées sur des navires munis d'installations appropriées.

Contrairement à la garantie « FAP-Sauf », la garantie « Tous risques » présume le sinistre couvert, c'est à l'assureur d'apporter la preuve contraire.

2.6. Les différentes polices d'assurance

Parmi les types de polices, on distingue la police au voyage, la police d'abondement et alimenter²⁵.

2.6.1. La police au voyage

Cette police couvre des marchandises pour un trajet déterminé et convient donc pour les expéditions occasionnelles. Dans ce cas la marchandise, sa valeur, le moyen de transport, les points de départ et de destinations sont connus, le risque est bien délimité. Le contrat est souscrit pour la durée du voyage, cette forme de contrat est plus demandée par

²⁵ Jean-Patrick Marq, [2011], op-cité, p161.

les entreprises en période de crise, mais elle s'avère plus onéreuse, car les compagnies fixent des primes assez élevées.

2.6.2. La police d'abondement

C'est un sort d'accord-cadre entre l'assureur et le chargeur par lequel l'assureur donne sa garantie sans connaître à l'avance le type de marchandise, la destination, ni le moyen de transport. La police d'abonnement concerne toutes les expéditions de l'assuré de façon automatique tant pour son compte que pour le compte de qu'il appartiendra, sans déclaration préalable.

2.6.3. La police à alimenter

Cette police convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliment. L'assuré souscrit cette police ou il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition. Le contrat est souscrit pour la durée prévue aux conditions particulières.

Conclusion

Le transport maritime de marchandises est une activité nécessaire au développement économique d'un territoire.

C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires, il offre des avantages de sécurité et de sûreté et de moindre coût, mais ses effets et conséquences ne sont pas négligeables et s'évaluent sur les champs des différents risques qui peut survenir soit au cours de transport soit au niveau de port tel que les impacts sur l'environnement, sur la vie humaine et sur l'économie d'un pays. Pour répondre aux risques de transport maritime, l'assurance a été apparue comme une solution majeure pour la sécurité, soit de moyen de transport, soit la marchandise elle-même.

Chapitre VI

La gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de l'EPB

Introduction

L'environnement économique réglementaire technologique et concurrentiel en matière de qualité de service et de productivité est en profonde mutation dans le monde. Ces contraintes ont imposé une modification profonde dans le fonctionnement de l'entreprise.

Dans toute organisation soucieuse, de mettre en œuvre sa fonction économique, ses responsables sont amenés à consacrer une attention privilégiée à l'analyse et au traitement des informations.

Dans ce quatrième chapitre, nous allons présenter d'une manière générale l'entreprise portuaire de Bejaia, dans laquelle nous avons eu l'opportunité de réaliser notre stage pratique plus exactement dans la direction capitainerie, où nous avons pu comprendre comment se déroule l'import et l'export des marchandises dangereuses et son évolution par rapport à ses risques et les précautions pour mieux gérer les relations avec les clients et pour bien maîtriser les paramètres de gestion et l'augmentation de volume d'activité de l'entreprise.

Section 01: Présentation et évolution de trafic de l'entreprise portuaire de Bejaia

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique. Il est classé deuxième port algérien en termes d'activité commerciale.

Dans cette section nous présenterons le port de Bejaia et l'évolution de son trafic des marchandises.

1.1. Présentation de port de Bejaia

Le port est un point du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritimes, de pêche et de plaisance.

L'Algérie contient dix ports commerciaux, dont le port de Bejaia occupe une place très importante. Il est l'un des ports les plus performants en termes de qualité de service, productivités, services et sécurités.¹

¹ Document interne à l'EPB, 2015.

Jouissant d'une baisse des plus abrités, il permet des échanges commerciaux rapides à des coûts très avantageux, il est réputé mixte : hydrocarbures et marchandises générales, le ménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation des moyennes manutentions et de techniques adaptées à l'évolution de la technologie des navires et, enfin, les outils de gestion modernes lui ont permis d'évoluer, depuis le début des années 1990, pour être, aujourd'hui, dans le contexte algérien :²

- Le premier port du bassin méditerranéen avoir été certifié ISO 9002 pour l'ensemble de ses activités depuis octobre 2000 et renouvelée en 2008. En 2009, il a renouvelé avec succès la certification de son système algérien de management intégré (SMI), comme il a décroché le prestigieux algérien de la qualité dans sa septième édition en 2009 qui a été décernée la promotion industrielle. ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001.
- Le deuxième port algérien, à la fin 2007, dans l'import des marchandises générales après le port d'Alger.
- Le troisième port pétrolier en Algérie.
- L'unique port algérien à avoir mis en exploitation un centre de transit des marchandises dangereuses (CTMD) dotés d'installation conformes aux normes standards internationales.
- Le premier port algérien à avoir développé le trafic des conteneurs frigorifiques.
- Le premier port algérien à avoir développé un rôle industriel en procédant à l'attraction d'industries génératrices de valeur ajoutée.
- Le premier port algérien à avoir mis en place un réseau informatique local.
- Le premier port algérien à avoir une comptabilité analytique pour une meilleure maîtrise des coûts.

Le port de Bejaia situé sur la cote algérienne le long de la baie de Bejaia, il a été créé en 1982 par le décret ministériel numéro 33 du 17 août 1982. Il a été sous la tutelle des ministres du transport jusqu'au mois de février 1986 sous le statut entreprise publique économique autonome (EPE), suite à la restructuration de l'office national des ports (ONP) et de la société nationale de manutention SONAMA ainsi que l'activité remorquage qui a été attribuée auparavant à la compagnie algérienne CNAN. Elle a une latitude nord de 36, 45,24 et une longitude de 05, 05,50, et il réjouit d'une situation géographique privilégiée.

² Document interne à l'EPB.2015

En effet, il dessert une vaste région, s'étendant sur plus de cinq willaya dans un rayon de 2000km et couvrant plus de 20% de la population algérienne³.

Sa situation géographique offre beaucoup de commodités exceptionnelles, car il se trouve à une distance proche de l'aéroport de bejaia, d'une gare ferroviaire qui se trouve sur le même site que le port et d'eux gares maritimes, ce qui offre entre autre facilités en matière de transfert de marchandises de toutes natures vers l'autre destination.

L'EPB est structuré en huit directions opérationnelles et fonctionnelles (voire annexe 01).

A. Direction fonctionnelles intègre les directions suivant :

- Direction du management intégré et du marketing (DMIM)
- Direction des finances et de comptabilité (DFC)
- Direction des ressources humaines (DRH)

B. Direction opérationnelle intègre les directions suivantes :

- Direction capitainerie (DC)
- Direction remorquage (DR)
- Direction manutention et acconage (DMA)
- Direction domaine et développement(DDD)
- Direction logistique(DL)

✓ **Présentation de la direction de la capitainerie DC**

C'est au sein de cette direction que on na exercé notre stage pratique. Cette direction représente une structure très importante, car elle occupe une place primordiale à l'EPB, comme le stipule la loi n°98-05 du 25 juin 1998, portant une notification du code maritime algérien (CMA), la capitainerie incarne l'autorité portuaire à l'intérieur du domaine public portuaire.

Cette direction est subdivisée en deux départements :

- **Le département police et sécurité**

Il a comme principale mission l'application des règlements généraux en vigueur, dans les limites du port. Ce département est subdivisé à son tour en trois service : service sécurité terrestre, services sécurité maritime, et enfin service sureté interne. Ces service sont chargés de l'application de la réglementation nationale et internationale notamment en

³ Document interne à l'EPB.2015

ce qui concerne le transit des marchandises dangereuses dans le port et le pilotage des navires, l'élaboration de la mise en œuvre des différents plans de prévisions, prévention, défense, alerte et sûreté du complexe portuaire, planifier le placement et l'affectation des matériaux, des Shifts et des postes à quais et à des navires par la conférence de placement des navires et leur contrôle, la sécurité de la navigation et la gestion du trafic maritime.

- **Le département aide à la navigation**

Ce département est chargé principalement de la régulation des mouvements des navires et leurs prises en charge. Il regroupe les pilotes, les chefs de bordée, les lamaneurs et le service manutention. Ce département a pour mission l'entretien et la maintenance du parc naval, de fournir des prestations divers aux navires notamment le pilotage, l'amarrage et le remorquage.

1.1.1. Activités de port de Bejaia

L'entreprise portuaire de Bejaia est chargée de la gestion de l'exploitation et du développement du port dans le cadre du plan de développement économique et social, et dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays en favorisant le transit des marchandises et des personnes et ceci dans les conditions les plus favorables, de qualité, de sécurité, au moindre coût et dans les meilleurs délais.

1.1.1.1. Domaines et développement

Cette activité a pour tâche, l'amodiation et location de terres pleines, hangars, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial, enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai, Pesage des marchandises (pont bascule), Avitaillement des navires en eau potable.

1.1.1.2. Manutention et Acconage

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

a) Manutention

Elle comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins.

La manutention est assurée par un personnel formé dans le domaine. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux shifts (période de travail d'une équipe) de 6h à 19h avec un troisième shift opérationnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7h du matin

b) Acconage elle a les différentes tâches suivantes :

➤ **Pour les marchandises**

Elle pour mission la réception des marchandises, le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises, la préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar, le marquage des lots de marchandises. et la livraison aux clients.

➤ **Pour le service**

Elle a pour prescription de rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars.

➤ **Pour le stockage**

Elle pour tâche la participation lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

1.1.1.3. Le remorquage

Cette activité a pour mission le remorquage portuaire et hauturier, L'assistance-sauvetage des navires et engins en péril, La location de remorqueurs, l'avitaillement et le transport de matériels, La protection de l'environnement et la lutte contre les incendies.

1.1.1.4. Aide à la navigation

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires. Elle assure également les fonctions suivantes :

➤ **Pilotage**

Elle est chargée de la mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotins, de canots et de remorqueurs.

➤ **Amarrage**

Cette appellation englobe l'amarrage et le désarrimage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.

➤ **Accostage**

Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

1.2 .Evolution du trafic de marchandise au sein de l'EPB (voir annexe 02).

Le trafic transitant par le port de Bejaia est de plus en plus important, donc nous allons présenter l'évolution de trafic des marchandises traitées par le port de Bejaia entre 2014/2015.

1.2.1. Trafic marchandises

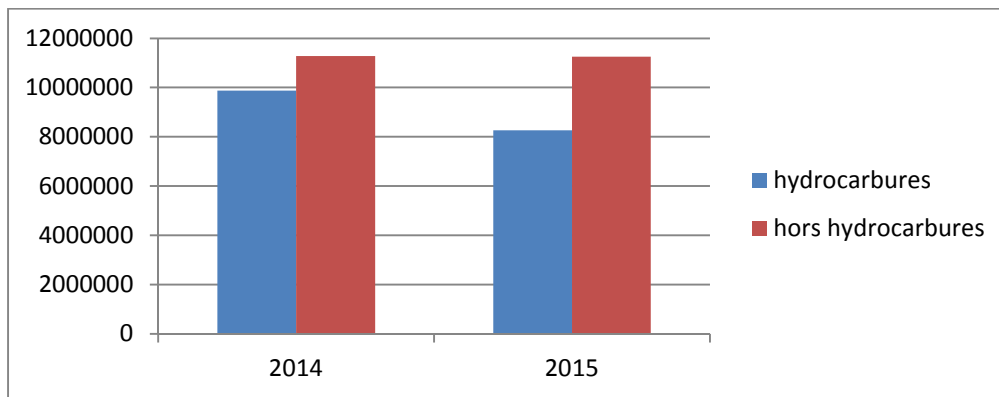
Le tableau et la figure en dessous représente le trafic des marchandises hydrocarbures et hors hydrocarbures transitées par le port de bejaia entre l'année 2014 et 2015.

Tableau N°2 : Trafic des hydrocarbures et hors hydrocarbures.

Rubriques	2014	2015	Var (%)
Hydrocarbures	9880425	8265001	-16.35
Hors hydrocarbures	11276380	11248013	5.47
Trafic global	21156805	20158443	-4.7

Source : document interne à l'EPB, (2015), « rapport annuel et statistiques »N°88, p20.

Figure N°1 : établi à partir du tableau N°2.



Source : document interne à l'EPB, (2015), « rapport annuel et statistiques »N°88, p20.

Selon le tableau, le trafic global des marchandises transitées en 2015 a baissé de 4,7% par rapport à 2014. Le trafic hors hydrocarbures a augmenté de 5,47%. Le volume affiche une baisse de l'ordre de 4,2%. La croissance des marchandises, hors hydrocarbures, a été générée par l'augmentation de l'importation de certains produits suivi d'une augmentation de la demande et aussi la bonne gestion de port dans la réception de ces marchandises en toute sécurité et sûreté. Les hydrocarbures ont par contre baissé de -16.35 % ,une baisse qui a été engendrée par la chute du cours du pétrole sur le marché international.

1.2.2 .Trafic selon mode de conditionnement

Le tableau au dessous indique le trafic de port de Bejaia selon le mode conditionnement en varcs liquide, varcs solide et marchandises diverses

Tableau N°3 : Trafic selon mode de conditionnement (vrac liquides, solide et marchandises divers).

Rubriques	Débarqués			Embarqués		
	2014	2015	Var(%)	2014	2015	Var(%)
Vrac liquides	1743206	1589810	-8.8	8667757	7178947	-17.2
Vrac solides	5797578	6193293	6.8	48500	111254	129.4
Marchandises diverses	4233055	4503661	6.4	666709	581478	-12.8
Total	11773839	12286764	4.4	9382966	7871679	-16.1

Source : Document interne L'EPB.

Chapitre VI : la gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de l'EPB.

Selon le tableau, nous remarquons durant l'exercice de 2015, les vracs liquides ont atteint un volume total de 8,7 millions de tonnes soit une baisse de 17,2% par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse a été le résultat de la chute des prix de pétrole. Mais malgré cette chute le port de Bejaia à enregistré une hausse appréciable de 7,8% des vracs solides en 2015 par rapport à 2014. À l'import, le tonnage affiche une augmentation de 6,8% et les exportations ont considérablement augmenté (129,4%). En totalisant près de 5,1 millions de tonnes, les marchandises diverses ont augmenté de 3,8%. Cette hausse a été le résultat de l'augmentation de la demande, car le port de Bejaia est concerné parmi les premiers ports algériens qui est doté des moyens et installations pour mieux gérer les opérations d'importation et exportation des marchandises dans les meilleurs délais de sécurité, coût et temps.

1.2.3 : Trafic conteneurs

Le tableau au dessous figure le trafic de port de Bejaia selon le traitement de conteneurs transité entre l'année 2014/2015.

Tableaux N°4 : trafic de conteneurs doucement interne de l'EPB

Rubriques	2014	2015	Var (%)
Nombre EVP	235422	248766	3.3
Tonnage net (tonne)	1973983	2037051	2.1

Source : document interne à l'EPB

Selon se tableaux le trafic conteneurs a enregistré durant l'exercice de 2015 une hausse de 5,67%, soit près de 7884 EVP au débarquement et 5460 EVP (équivalent vingt pieds) à l'embarquement. Le tonnage des marchandises conteneurisées à, lui aussi, augmenté de 3,2% pour totaliser plus de deux millions de tonnes.

Cette augmentation destiné essentiellement a cause d'une amélioration des capacités de stockage et la structure en matières de traitement du conteneur en général et aussi la qualité des services en ce qui concerne le respect des délais.

Section 02 : La gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de CTMD de port de Bejaia.

Dans cette section nous présenterons c'est quoi une marchandise dangereuse et comment le centre de transite des marchandises dangereuses de port de Bejaia gère les risques qui peuvent survenir aux marchandises dangereuses.

2.1. Présentation de la Marchandise Dangereuse

Une marchandise dangereuse est une matière ou un objet qui, par ses caractéristiques physiques ou chimiques « toxicité, réactivité », peut présenter des risques pour l'homme, les biens ou l'environnement. Tous les jours, une grande variété de marchandises dangereuses est transportées dans le monde, dont la majeure partie « 80% » est destinée à des usages industriels, car ces substances ont souvent une concentration et une agressivité supérieures à celle des usages domestiques. Ces marchandises peuvent être transportées en forme liquide « ex : clore, propane, soude », ou sous forme solide « ex : explosifs, ou gazeuse, ex : butane..... ». Les matières dangereuses sont classées par numéro ONU qui est un numéro d'identification à quatre chiffres établi par des experts de l'ONU. Ce numéro ONU est également appelé « Code Matière ». Il doit être clairement affiché sur le véhicule de transport et sur l'emballage du produit.

Pour le transport des marchandises dangereuses, il est réglementé par des conventions internationales qui sont :

- SOLAS 74 chapitre VII (transport des marchandises dangereuses).
- MARPOL 73/78 (protection du milieu marin).
- Le code IMDG le code international des marchandises (2500 pages en 5 volumes) y compris l'amendement 25-89 qui traite des matières polluantes (entré en vigueur le 01.01.93). Ce code est rendu obligatoire en Algérie par le décret n° 90-79 de la 27/02/90 portant réglementation MD.

2.1.1. Classification des matières dangereuses

Les marchandises dangereuses sont identifiées en fonction de leurs classes respectives. Le code IMDG a établi une classification des marchandises dangereuses ainsi un classement des polluants marins destinés à assurer l'identification des matières admises au transport par voie maritime, les marchandises dangereuses sont réparties en neuf « 09 » classes de danger identiques à celle établie par les autres réglementations internationales (ADR, RID), comme suit :

Classe 1 : Matières et objets explosibles

Classe 2 : Gaz

Classe 3 : Matières liquides inflammables

Classe 4 : Matières solides inflammables

Classe 5 : Matières comburantes et peroxydes organiques

Classe 6 : Matières toxiques et matières infectieuse

Classe 7 : Matières radioactives

Classe 8 : Matières corrosives

Classe 9 : Matières et objets dangereux divers

2.1.2. La procédure de la réception des marchandises dangereuses

Afin d'appliquer les procédures de sécurité et de suivies soumises par les normes internationales dans le domaine de la prise en charge des matières dangereuses, le port de Bejaïa a ratifié au cours de ces 20 dernières années, de nombreuses recommandations transcrites dans plusieurs procédures internes codifiées.

Avant l'obtention de l'accord du service concerné de l'autorité portuaire, les clients doivent :

- Déposer une lettre d'engagement destinée au port avant l'embarquement, stipulant que le client doit fournir les moyens nécessaires à l'évacuation en sous-palan de la marchandise dangereuse dès l'accostage du navire. (voire annexe 03).
- Dès l'arrivée du navire transportant la dite marchandise, le transitaire (commissionnaire en douane) fourni une déclaration afin que le service étudie la recevabilité de celle-ci. (voire annexe 04).
- Le service fourni au transitaire, dans le cas de la conformité du contenu de la déclaration, un permis d'admission, exclusivement pour les marchandises des classes admises au Centre de transit des Marchandises Dangereuses. (voire l'annexe 05).
- Dès lors, le client est autorisé à entreposer son produit pour une durée de 8 jours.
- Dans le cas d'un délai dépassé, le service fait parvenir au transitaire des mises en demeures, l'invitant à venir régulariser la situation.

Au niveau du port de Bejaïa, le stockage de ses marchandises destiné au centre de transit de marchandises dangereuses (CTMD), dénommé aussi parc à feu, situé à l'ouest de port arrière port à une distance de cent cinquante neuf (159m) du poste N°20. Il est limité au nord par une zone d'activités non couvert, au sud, par la société

des travaux maritime, à l'est par le nouveau quai de l'arrière port et à l'ouest par la route nationale N°12, il existe deux modes de stockages : stockage en terre plein et stockage en hangars.

Les marchandises dangereuses peuvent être stockées à l'intérieur des hangars pour celle qui est en colis ou à l'extérieur sur terre plein pour celles qui sont conteneurisés et cela selon les règles de séparation des différents classes et doivent être entreposées séparément.

2.1.3. Marchandises autorisées à transiter par le CTMD

Parmi les classes admissibles au CTMD de port de bejaia on distingue : la classe 3, classe4, la sous classe de la classe 5et 6, la classe 8 et la classe9 qui sont :

La classe 3 : liquide inflammable

La classe 4 : solide inflammable, subdivisée en trois sous-classes :

- Sous-classe 4.1 : solides inflammables, y compris les matières auto-réactives et les matières explosibles désensibilisées solides.
- Sous-classe 4.2 : matières sujettes à l'inflammation spontanée.
- Sous-classe 4.3 : matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammable.

La classe 5.1 : matières comburantes

La classe 6.1 : matières toxiques

La classe 8 : matières corrosives

La classe 9 : matières et objets dangereux divers

Il ya lieu de signaler que les marchandises de la classe 2 ne sont autorisées à transiter par le CTMD uniquement qu'après l'obtention d'une dérogation du directeur ne dépassant pas les 48 h, et ce, qu'en ce qui concerne la sous-classe 2.2, gaz non toxique ininflammable. Pour les autres classes (1 ; 2.1 ; 5.2 ; 6.2 et 7) ne sont débarquées qu'en sous-palan c'est-a -dire elles ne sont pas autoriser au CTMD, elles sont débarquées dans le navire puis destinées directement pour son client car ces marchandises sont très dangereuses et le centre de transit des marchandises dangereuses ne dispose plus des

techniques et installations performantes pour gérer les risques de ces dernières en cas de réalisation.

Le transport des marchandises à l'intérieur du domaine public portuaire ne peut-être fait qu'avec l'escorte du véhicule de sécurité.

2.1.4. La séparation entre classes

Les marchandises classées comme dangereuses par le « Code Maritime International des Marchandises Dangereuses » (OMI), doivent être entreposées suivant la table de ségrégation présentée dans celui-ci (voire annexe 06). Cette séparation répond à une obligation de sécurité de haut niveau. Les différentes matières des diverses classes, en cas d'interactions, conduisent à des réactions risquées, produisant des incidents graves engendrant des pertes matériels et humaines.

Au sein du centre, seules quelques classes sont présentes, de ce fait, la table peut-être ajustée et donc réduit au stricte nécessaire.

- Classe 2.2 : ne doit être mise près des classes 3 et 4.2.
- Classe 3 : doit être séparé de la 2.1 ; 4.2 et des comburants 5.1.
- Classe 4 : doit être séparé des mêmes classes que la 3.
- Classe 5.1 : doit être séparé de tout ce qui est inflammable, classe 2.1 ; 3 ; 4.2 ; 4.3 et des corrosifs.
- Classe 6.1 : ne doit être mise près de la 4 et la 5.1.
- Classe 8 : loin des inflammables et séparé de la 5.1.
- Classe 9 : ne présente aucune interdiction particulière de séparation avec d'autres classes, mais reste indépendante à la caractéristique du produit.

2.1.5. Les moyens mis en place par l'EPB pour la gestion des risques des marchandises dangereuses.

L'EPB a mis en place des mesures et des dispositifs pour faire face aux risques des MD qui sont :

- La mise en place d'un réseau anti- n'incendie avec des pieux et des bouchons.

Chapitre VI : la gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de l'EPB.

- La mise en place d'un périmètre de sécurité avant le déchargement du navire transportant les hydrocarbures, et un panneau de d'indication (interdiction de toute source de chaleur ou d'étincelle et accès interdit)
- Des couloirs de sécurité pour permettre un accès rapide d'une ambulance et/ou d'un camion anti incendie en cas d'intervention au niveau du terminal a conteneur et du parc a feu.
- Le nettoyage des quais a la fin des opérations de manutention.
- La mis en place d'un plan de circulation dans le port (matérialisation des voies de circulation, parking zones...).
- La mis en place d'un centre anti pollution pour la lute contre la pollution marine par les hydrocarbures.
- Le convoyage des marchandises dangereuses lors de leur déplacement dans l'enceinte portuaire.
- L'exigence des tenues de sécurité spéciales pour l'intervention sur les feux provenant des produits dangereux.
- Réseau anti-incendie, bâches à d'eau, camion anti-incendie, extincteurs mobiles. Chaque hangar est équipé par des détecteurs de fumée avec un système d'arrosage automatique.
- Des caniveaux indépendants pour récupérer les produits dangereux en cas de fuite ou déversement sur les terres pleines.

2.1.6. Les risques identifiés au CTMD

Les marchandises dangereuses transitées par le port de bejaia sont soumises ades risques multiples et parmi ses risques on distingue :

- risque d' intoxication des personnes suite a la réaction chimiques des produits dangeureux
- risque de brulure (contact avec des produits corrosifs...)
- risque de fuites des produits danjeureux dans les conteneurs et peut entrer en contacte avec d'autres produits engendrant un danger d'explosion, d'intoxication et d'incendie.
- risque de la polution d'air par les fuites des gaz toxique.
- risque de la polution d'eaux de mer par le dévesement des produits dangereux
- risque d'incendie engendré par les sources de chaleur : briquets, cigarettes, lompes, foudre...

2.1.7. Évolution de trafic des marchandises dangereuses au sein de l'EPB entre 2014/2015.

Les marchandises dangereuses traitées par le CTMD, sont présentés dans le tableau suivant entre l'année 2014 et 2015.

Tableaux N°5 : Situation périodique des marchandises dangereuses par classe de l'année 2014/2015

Classe	Désignation	Tonnage 2014	Tonnage 2015
2	Gaz	540 116,69	566 690,26
3	Matière inflammables liquides	5299309.42	7 617 702,17
4	Matières inflammables solides	759180.6	82620,02
5.1	matières comburantes	443165.61	1 335 322,86
6.1	matières toxiques	2851476.62	1 179 908,48
8	matières corrosives	11668765.72	11 984 364,77
9	matières diverses	8294882.85	11 345 182,76
Total général en kg		29 856 897,51	34 112 794,34
Total général en tonne		29856.897	34112,80

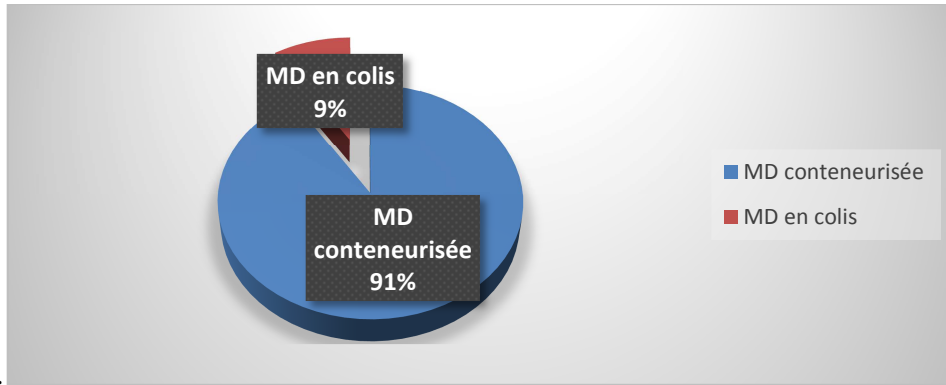
Source : document interne à l'EPB.

Le tonnage des marchandises dangereuses transitées par le CTMD a augmenté de 12,48% en 2015 par rapport à 2014, soit 4255,9 tonnes de plus.

Nous remarquons que les classes 3, 5.1, 9 et sont les plus fréquemment entreposées par rapport aux autres classes au lieu qu'il y avait une légère augmentation durant l'année 2015 par rapport à l'année 2014 au contraire.

Cette augmentation est le résultat de l'augmentation, et l'accroissement de la demande des entreprises industrielles nationales, ainsi que les offres accordées pour le port de Bejaia en matière de traitement de ces marchandises dans les meilleurs délais de sécurité, coût et temps l'ensemble des navires et marchandises.

- **Figure N° 2 :** les marchandises transportées en conteneur et en colis.



Source : document interne a l'EPB.

La figure suivante représente les marchandises dangereuses transportées par le port de Bejaia. On constate que ces marchandises sont emballées soit dans des conteneurs ou en colis.

Selon la figure, nous remarquons que plus de 91% du tonnage de marchandises traitées est en conteneurs et seulement 9% en colis. Nous constatons que le port utilise les conteneurs car ils sont les plus adaptés à tous les types de marchandises dangereuses, les plus sécurisées car ils protègent les marchandises des perturbations pendant le transport (casse, perte, vols...) et surtout les coûts de transport par conteneurs sont moins importants.

2.1.8. Évolution des accidents /incidents année 2014/2015 au sein de l'EPB.

Les statistiques des accidents et incidents prennent en compte uniquement les événements de sécurité survenus dans l'enceinte du port et relevés par la Direction Capitainerie au cours des années 2014 et 2015, comme le présente le tableau et la figure suivante :

Tableau N° 6 : Les statistiques des accidents et incidents 2014/2015.

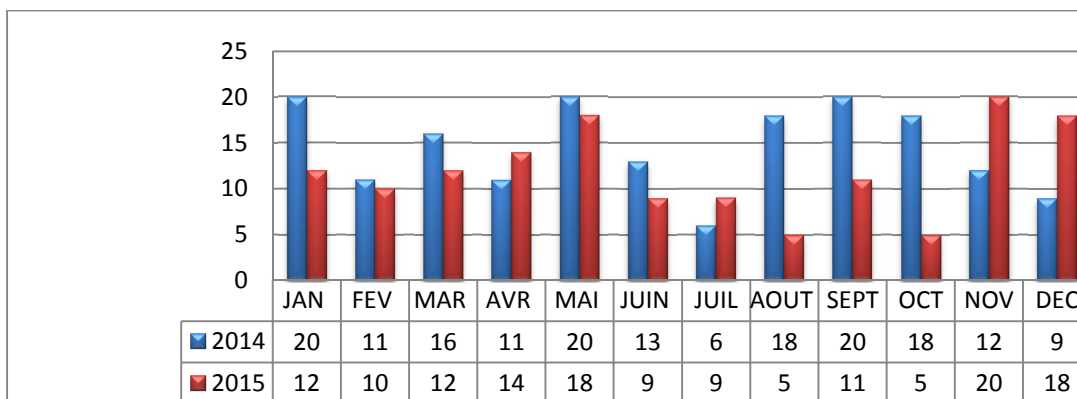
Nombres d'accident /incident /mois	Nombre d'accident/incidents	
	2014	2015
janvier	20	12
Février	11	10
Mars	16	12
Avril	11	14
Mai	20	18
Juin	13	09
Juillet	06	09

Chapitre VI : la gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de l'EPB.

Août	18	05
Septembre	20	11
Octobre	18	5
Novembre	12	20
Décembre	09	18
Totale	174	142

Source : document interne l'EPB.

Figure N°3 : nombre d'accidents / incendies enregistrées entre 2014/2015.



Source : établi à partir le tableau N°6.

Selon le tableau et la figure nous remarquons que le nombre des accidents/incidents ont diminués de 32 accidents de différence en 2015 par rapport au 2014. Cette diminution est le résultat de la bonne gestion des risques et aussi les techniques et installations utilisées par le port pour mieux réduire les effets négatives de ces incidents soit sur employés, soit sur la marchandise elle-même d'après notre études on a conclu que il y'avait pas vraiment des accident graves qui causes des dégâts soit au travailleurs soit au centre.

Pour ce la nous avons choisi d'étudier deux types d'intervention de marchandises différentes la classe « 3 » et la classe « 8 », car ces deux marchandises sont les plus transitées par le port répondant a la demande des entreprises industrielles, et aussi ces marchandises caractérisées par un niveau de risque moins important ,qui peut être gérer par le centre a travers les moyens mise a la disposition des agents travailleurs au niveau de centre .

2.2. La gestion des incidents (risques) au niveau de CTMD de l'entreprise portuaire de bejaia.

Dans notre travail, on a proposé deux cas de différentes marchandises importées par le port de Bejaia stocké au niveau centre de transit des marchandises dangereuses (parc à feu). Qui est doté de certaine instruction pour mieux gérer tous les risques imprévu. Le premier cas concerne la classe trois pour les liquides inflammables, et le deuxième cas c'est la classe huit pour la matière corrosive.

2.2.1. La gestion des risques des marchandises de la classe 3(liquide inflammables)

Tout d'abord, on va commencer par le premier cas concernant la classe trois (liquides inflammables), après la réception de cette marchandise, les premières instructions qui doivent être appliquées sont :

- Porter des vêtements de protection appropriés et un appareil respiratoire autonome.
- Eviter toutes sources d'inflammation (par exemple, flammes nues, ampoules électriques non protégées, outils à main électriques, frottements).
- Arrêter la fuite, si possible.
- Le déversement peut donner lieu à un dégagement de vapeurs inflammables.
- Les vêtements souillés doivent être lavés avec de l'eau puis retirés.

En cas d'un déversement, cette marchandises soit transité en colis ou bien en conteneur, et stocké sur terre plein ou dans les hangars, les employeurs doivent suivre les mesures d'urgences nécessaires cité dans la consigne de sécurité de cette marchandise (voire annexe 07).

➤ celles qui sont stockées sur terre plein

- **En colis (petit déversement)**, les travailleurs doivent laver avec l'eau en quantités abondantes en jetant l'eau de lavage par-dessus bord, et ne pas diriger d'eau en jets pleins directement sur le déversement et à se tenir à l'écart des effluents et surtout nettoyer la zone à fond.

- **En conteneur (gros déversement)**, les travailleurs doivent maintenir la passerelle et les locaux d'habitation contre le vent, laver avec l'eau en quantités abondantes en jetant l'eau de lavage par-dessus bord, et ne pas diriger d'eau en jets pleins directement sur le déversement et à se tenir à l'écart des effluents et surtout nettoyer la zone à fond.

➤ **Celles qui sont stockées dans les hangars**

• **En colis (petit déversement) :**

Les travailleurs doivent fermer toutes les possibles d'inflammation se trouvant dans l'espace et aussi avoir l'aérer suffisamment, ne pas pénétrer dans l'espace sans porter un appareil respiratoire autonome, contrôler l'atmosphère avant d'entrer (toxicité et risque d'explosion), laisser les vapeurs s'évaporer, se tenir à l'écart, laissé un bien aérer d'espace, arroser d'eau pulvérisée l'effluent se trouvant dans la cale pour éviter que les vapeurs inflammables ne s'enflamment, laver et rassembler au fond de la cale, assécher et évacuer par-dessus bord .

• **En conteneur (gros déversement)**

Les travailleurs doivent maintenir la passerelle et les locaux d'habitation contre le vent, protéger les locaux de l'équipage et d'habitation contre les vapeurs corrosives, ne pas pénétrer dans l'espace, se tenir à l'écart et demander des AVIS d'experts par radio. Une fois que les experts ont évalué les risques, ils prennent les mesures qui s'imposent :

Aérer suffisamment, ne pas pénétrer dans l'espace sans porter un appareil respiratoire autonome, contrôler l'atmosphère avant d'entrer (toxicité et risque d'explosion), laisser les vapeurs s'évaporer, se tenir à l'écart.

Si un dispositif de ventilation est utilisé, on devrait veiller en particulier à empêcher les vapeurs ou fumées toxiques de pénétrer dans les zones occupées du navire, par exemple, locaux d'habitation, chambres des machines, locaux de travail. Bien aérer l'espace et arroser d'eau pulvérisée, l'effluent se trouvant dans l'espace pour éviter que les vapeurs inflammables ne n'enflamment, laver et rassembler au fond de la cale, arroser d'eau en quantités abondantes, assécher et évacuer par-dessus bord.

En cas d'incendie, les cargaisons contenues dans des citernes qui sont exposées à la chaleur risquent d'exploser soudainement en cas d'incendie ou après un incendie du fait d'une explosion de vapeurs en expansion au-dessus d'un liquide en ébullition.

Maintenir les citernes refroidies avec de l'eau en quantités abondantes.

Combattre l'incendie en se tenant à l'abri, d'aussi loin que possible, les flammes peuvent être invisibles.

➤ **Cargaison en feu sur terre plein**

- **En colis**, il s'agit d'arroser d'eau pulvérisée avec le plus de lances possible

- **Conteneur** refroidir les engins de transport en train de brûler et les cargaisons adjacentes exposées à l'incendie avec de l'eau en quantités abondantes.

➤ **Cargaison en feu dans les hangars**

Il s'agit d'arrêter toute ventilation et fermer les écoutilles et utiliser le dispositif fixe d'extinction de l'incendie de l'espace à cargaison, en l'absence d'un tel dispositif, il faut arroser d'eau pulvérisé en quantités abondantes.

➤ **Cargaison exposée au feu**

Il s'agit ici, si possible d'enlever ou jeter à la mer les colis susceptibles d'être menacés par l'incendie, sinon ,maintenir les colis refroidis pendant plusieurs heures avec de l'eau.

2.2.2. La gestion des risques des marchandises de la classe 8 (matière corrosive)

Dans ce point, on va aborder le deuxième cas concernant la classe huit (matières corrosives solides), après l'admission des marchandises au niveau de CTMD soit déposées dans les hangars ou sur terre-plein, certains instructions majeures doivent être suivie par les agents cité dans la consigne de sécurité de cette marchandise (voire annexe 08).

Au premier lieu, il faut porter des vêtements de protection appropriés et un appareil respiratoire autonome.

Il faut éviter tout contact, même si le cas, de tenir à l'écart des influents et des vapeurs qui se dégagent, car une inhalation même de courte durée de vapeurs en petites quantités peut entraîner des difficultés respiratoires.

Eviter l'arrosage de la matière avec de l'eau qui risque de provoquer une réaction violente et un dégagement de vapeurs toxiques, les vêtements souillés devraient être lavés avec de l'eau puis retirés.

- **celles qui sont stockées sur terre-plein en conteneurs**

Les agents doivent maintenir la passerelle et les locaux d'habitation contre le vent, il faut protéger les locaux de l'équipage et d'habitation contre les vapeurs corrosives ou toxiques en arrosant d'eau pulvérisée pour repousser les vapeurs, laver avec de l'eau en quantités abondantes en jetant l'eau de lavage par-dessus bord et ne pas diriger d'eau en jets pleine directement sur le déversement ,après il faut nettoyer la zone à fond.

- **celles qui sont stockées dans les hangars**

les agents doivent maintenir la passerelle et les locaux d'habitation contre le vent, il faut protéger les locaux de l'équipage et d'habitation contre les vapeurs corrosives ou toxiques en arrosant d'eau pulvérisée pour repousser les vapeurs, ne pas pénétrer dans l'espace sans porter un appareil respiratoire autonome, se tenir à l'écart et demander des avis d'experts par radio. Une fois que les experts ont évalué les risques, il faut prendre les mesures qui s'imposent, contrôler l'atmosphère avant d'entrer (toxicité et risque d'explosion), s'il n'est pas possible de la contrôler, il faut pas entrer, laisser les vapeurs s'évaporer, recueillir la matière déverser, évacuer par-dessus bord, laver et rassembler les résidus au fond de la cale, arroser d'eau en quantités abondantes, assécher et évacuer par-dessus bord.

En cas d'incendie, les cargaisons exposées risquent d'exploser où leur emballage risque de se rompre donc il faut prendre la consigne de sécurité (voire annexe N°8) pour cette marchandise pour combattre l'incendie à travers les instructions montrés par cette dernière, en tenant à l'abri, d'aussi loin que possible.

➤ **Cargaison en feu sur terre-plein**

- **En colis et conteneur :** il faut arroser d'eau pulvérisée avec le plus de lance possible.

➤ **Cargaison en feu dans les hangars**

Il s'agit d'arrêter toute ventilation et fermer les écoutilles, utiliser les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie de l'espace à cargaison et, en l'absence d'un tel dispositif, arroser d'eau pulvérisée en quantités abondantes.

➤ **Cargaison exposées au feu**

Il s'agit de jeter à la mer les colis susceptibles d'être menacés par l'incendie, sinon, il faut maintenir la cargaison refroidie en arrosant d'eau.

Conclusion

Le port de Bejaia, considéré parmi les plus grands et stratégiques ports de l'Algérie, il joue un rôle important dans l'accélération des échanges commerciaux internationaux, vu son emplacement stratégique et son expérience dans le traitement des conteneurs.

Pour satisfaire les besoins de ses clients, le port dispose d'un équipement performant, des installations bien entretenues et répondant aux normes internationales, des

Chapitre VI : la gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de l'EPB.

terminaux pour le chargement et le déchargement, selon les besoins et les marchandises transitant par le port. Ce port dispose également des moyens adéquats pour le levage, la manutention, le déplacement et le stockage des marchandises transités par ce dernier et, parmi les diverses installations, le port de Bejaia a mis en service le (CTMD) qui est l'unique centre de ce fait bénéficiant de toutes les mesures de sécurité et de gardiennage dans le but de bien comprendre les procédures à suivre en cas de dommage causé par les marchandises dangereuses déposés dans ce centre.

Conclusion générale

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation, 80% des échanges internationaux sont transportés par mer, il permet le transit des marchandises en grandes quantités et en toute sécurité et à moindre coût et temps, il est le mode de transport le plus adopté pour l'acheminement des marchandises en particulier les marchandises dangereuses.

Le transport maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans une tâche précise, et des moyens spéciaux et techniques pour mettre en place l'efficacité en termes de coût et la satisfaction des clients. Il est réglementé par des conventions et contrats pour mieux gérer les opérations de commerce extérieur.

Malgré tous les avantages qu'accorde ce mode, il reste toujours menacé par des risques multiples qui peuvent touchés, soit le moyen de transport, l'environnement et les bien et la vie humaine. A cet effet, l'assurance maritime a été apparue pour mieux gérer les risques de transport maritime des marchandises et indemniser le transporteur en cas de réalisation d'un sinistre soit au port ou au cours de transport.

À travers notre stage pratique qu'on a effectué au niveau au port de Bejaia, on a constaté que les marchandises dangereuses ont des multiples risques, qui causent des accidents et incendies énormes, et malgré ces cas le port de Bejaia est le seul et unique port en Algérie qui est doté d'un centre de transite des marchandises dangereuses pour gérer les marchandises et pour satisfaire la demande de ces clients mais ce dernier n'accepte plus certaines marchandises telles que (classe 1/2 /5.2/6.2/7.), puisque ces marchandises comportent des risques important qui ne peuvent pas être gérer par ce centre , car ce dernier ne dispose plus des installations et techniques pour gérer les risques qui peuvent apparaître.

Nous avons pu comprendre aussi la procédure de transite des marchandises dangereuses par le port qui est subdivisée en deux étapes, l'une est sous palan qui est l'évacuation immédiate des marchandises dangereuses du port concernant également les marchandises non autorisées au centre ,et l'autre à l'arrivé des marchandises concernant celles qui sont admises au CTMD, et comment s'effectue l'organisation et le classement de ces marchandises au niveau de centre pour mieux les gérer en cas de réalisation d'un sinistre, ou incendie car on a constaté que le risque incendie est le risque le plus survenu au niveau de CTMD et on a constaté que parmi les initiations principales utilisées par les agents dans le cas d'incendie c'est de jeter de l'eau en quantités abondantes .

Enfin, à travers ce stage on a pu approfondir notre connaissance sur le transport maritime des marchandises en particulier les marchandises dangereuses et on a constaté que le port de Bejaia, malgré ces avantages accordés mais il a toujours des insuffisances en ce qui concerne les équipements portuaires, les installations et moyens efficaces etc. qui présente des inconvénients pour ce dernier et freine son développement.

Références bibliographiques

Les ouvrages

- André Pascal, (1997), « Les incidences sur l'environnement du transport de marchandises » édition cedex, France.
- Annaud Montas, (2012), « Droit maritime », édition Vuibert, France.
- Bertrand Blancheton, (2009), « Science économique », édition Dunod, Paris.
- Denis Chevalier, François Duphil, (2009), « Transport à l'international », édition Foucher, Vanves.
- Jean Patrick Manes, (2011) « Risques et assurances transport et logistique », édition l'argus, France.
- Jean Belloti, (2015), « Transport international de marchandises », édition Vuibert ,5em édition, France.
- Marie Madeline Damien, (2001), « Transport et logistique », édition Dunod, France.
- Michel Girin et Emina Mamace, (2010), « Pollution chimiques et accidentelles de transport maritime », édition Quea, France.
- Michel Marchand, (2002), « Les pollutions maritime accidentelles », édition Cedex, France.
- Sophie Bahé,(2013), « les risques de pollution maritime »,édition Feder ,France.

Les revues et articles

- Art André Louchet, octobre (2009) « la révolution des transports maritimes », la revue, N°7, Espagne.
- Conférence européenne des ministères des transports (2005), « La sûreté du transport intermodal de conteneurs », édition OCDE, paris.
- Mohamed chérif fatma zohra, (2014), « L'économie maritime algérienne et euro-méditerranéen », la revue N°484.
- Art, André Blavec, Janvier (2004), La formation aux métiers de la mer, La revue Maritime N° 467.
- Art Albert Liar Carlo Vanden Bosch, le comité maritime international, l'université du Michigan, 14/09/2011.
- Institut D'étude International de Montréal, « la piraterie maritime », Bulletin N° 72, décembre 2004.
- CNUCED, (2014), étude sur le transport maritime.
- CNUCED, (2014), étude sur le transport maritime.

- L'art. 572 de code maritime algérien
- L'art.635 de code maritime algérien
- Art 738 du CMI.
- Art 738 du CMA.

- Art, N° 059 (2014), « séquences des effets du transport maritime », canada,

- Art 5133-3 du code des transports

- Art N° 12, d'Ordonnance N° 95 /07 du janvier 1995 relatives aux assurances, p9.
- Art N° 07, code des assurances, p11.
- Art N° 511, code des assurances, p49.

- Art N° 253 de Ordonnance N° 95 /07 du janvier 1995 relatives aux assurances, p48.
- Art N° 53 de code de commerce, p22.
- Art N° 145 de code d'assurance.

- Art N° 1174-4 de code d'assurance.

- Ordonnance N° 95 /07 du janvier 1995 relatives aux assurances

Sites internet

- <http://www.imo.org>, consulté le 09/03/2016.
- Pref-prevention-des-risques@eure.gouv.fr consulté le 15/05/2016.

- <http://www.liberte-algerie.com/actualite/transport-maritime-de-marchandises-le-nauffrage-algerien-242582>, consulté le 26/05/2016.
- <http://www.djazairess.com/fr/liberte/117282>, consulté le 02/05/2015.

Annexes

Annexe N°1 :L'organigramme de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Annexe N°2 : Evolution du trafic de marchandise au sein de l'EPB

Annexe N°3 : La lettre d'engagement

Annexe N°4 : Une déclaration de la marchandise dangereuse

Annexe N°5 : Un permis d'admission

Annexe N°6 : Tableau de séparation des matières dangereuses

Annexe N°7 : la consigne de sécurité de la marchandise classe « 3 »

Annexe N°8 : la consigne de sécurité de la marchandise classe « 8 »

Annexes

Annexe N°1 :L'organigramme de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Annexe N°2 : Evolution du trafic de marchandise au sein de l'EPB

Annexe N°3 : La lettre d'engagement

Annexe N°4 : Une déclaration de la marchandise dangereuse

Annexe N°5 : Un permis d'admission

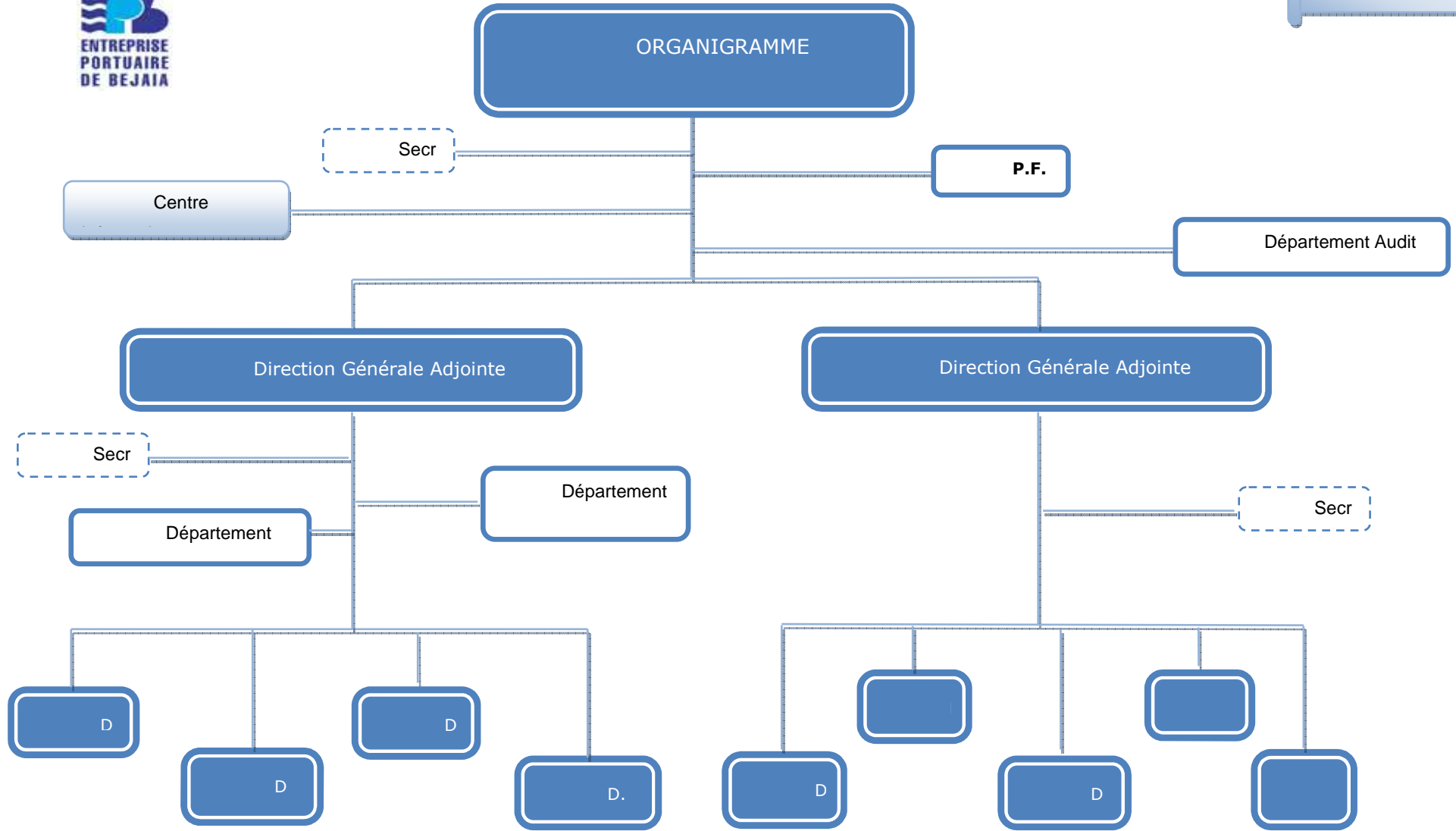
Annexe N°6 : Tableau de séparation des matières dangereuses

Annexe N°7 : la consigne de sécurité de la marchandise classe « 3 »

Annexe N°8 : la consigne de sécurité de la marchandise classe « 8 »

Annexe N°1 :L'organigramme de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Organigramme



Annexe N°2 : Evolution du trafic de marchandise au sein de l'EPB

Trafic import/export

Produit	Débarqués			Embarqués		
	2014	2015	Var%	2014	2015	Var%
Produits Agricoles/Denrées alimentaires	7084053	7597722	7.25	444931	404837	-9.01
Animaux vivants	259	252	-2.70			
Blé	1061829	1144366	7.77			
Autres céréales	2185076	2577427	17.96			
Fruits et légumes	6678	3942	-40.97			
Matières textiles	7177	6846	4.61			
Bois	647154	659655	1.93			
Sucre	1593908	1551915	-2.63	427625	397624	-7.02
Lait	61881	60726	-1.87			
Vins et alcools	30289	28144	-7.08			
Nourriture pour animaux	874751	985162	12.62			
Oléagineux	520112	501702	-3.54	10709	2026	-81.08
Autres	94939	77585	-18.28	6597	5187	-21.37
Produit pétroliers	1223130	1088108	-11.04	8657295	7176893	-17.10
Pétrole brut				8657295	7176893	-17.10
Butane - propane	89470	92211	3.06			
Hydrocarbures raffinés	1133660	995897	-12.15			
Minerai et produits Métallurgiques	1015210	929933	-8.40			
Métaux ferreux	999976	916953	-8.30			
Métaux non ferreux	15234	12980	-14.80			
Minéraux et matériaux de construction	1047582	1125260	7.41			
Ciment	853505	922925	8.13			
Autres	194077	202335	4.26			
Engrais et produits chimique	375860	445818	18.61			
Engrais naturels	34598	33074	-4.40			
Phosphates	16241	24319	49.7			
Produits chimiques	325021	388425	19.51			
Marchandises diverse	1028004	1099923	7.00	280740	289949	3
Total	11773839	12286764	4.36	9382966	7871679	-16.1

Source : document interne l'EPB

Annexe N°3 : La lettre d'engagement

Annexe N°3

Transport Produit Chimique Et Dangereux Lettre d'Engagement

Numéro d'ordre réceptionnaire :

Raison sociale :

Adresse :

Nom de Personne a contacté :

Téléphone :

Nature du contrat :

Position tarifaire :

Nature du produit :

Classe :

Code U N :

IMDG :

Poids brute :

Poids net :

Nature de l'emballage :

Nombre de colis :

Nature de l'emballage :

Port d'embarquement :

Port de débarquement :

Coordonnées des fournisseurs :

ARTICLE I : Nous nous engageons à exiger de notre fournisseur chargeur de nous adresser un télex confirmant le chargement réel de nos présents produits avant la sortie du navire du port d'embarquement.

Toutefois, et sans engagement de sa part le consignataire nous confirmera le chargement effectif de nos produits.

ARTICLE II : En cas de non retrait suivant les conditions précisées a l'article 2 de la présente lettre d'engagement. Nous vous engageons a supporter intégralement les frais d'attente, d'immobilisation du navire, de transfert, d'entreposage et de tout autre dommage ou préjudice tel que le manque a gagner, Nous nous interdisons par ailleurs, toute réclamation en la matière .

ARTICLE III : En cas de défaillance répétée de notre part,se réserve le droit de suspendre tout chargement de ce genre de produits destinés à notre organisme.

LE RECEPTIONNAIRE

CONSIGNATAIRE

LA CAPITAINERIE


Annexe N°4 : Une déclaration de la marchandise dangereuse

FORMULAIRE N° 01

 <p>مؤسسة ميناء بجاية ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA</p>	Edition N° :01	Béjaïa Port Authority DECLARATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES	
	DC.IMP.119	Permis d'admission N°:	Etabli le :

1 - Demandeur : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. : / Fax :		2 - Consignataire : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. : / Fax :																							
4 - Destinataire : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. : / Fax :		3 - Transitaire : (Nom /Qualité /Société /Organisme) Adresse : Tél. : / Fax :																							
5 - Nom du navire : Date prévue d'entrée au Port :/...../..... Poste :N°																									
6 - N° d'identification du (des) Conteneurs/ Véhicules :		7 - Type de Conteneurs : ____ 20' / ____ 40'	8 - Masse brute total (y compris tare en KG) :																						
Renseignements complémentaires : Dans certains cas, des renseignements spéciaux / Certificats sont exigés, se reporter au Code IMDG, Introduction Générale § 9.7.1 / 9.7.2. (Réservé pour texte instructions ou autres renseignements)																									
CETTE PARTIE DOIT ETRE REMPLIE AVEC PRECISION																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Matière ou objet¹</th> <th>Classe²</th> <th>N° ONU</th> <th>Page code IMDG</th> <th>Groupe d'emballage³</th> <th>Polluant Marins⁴</th> <th>Point d'éclair⁵</th> <th>Quantité⁶ (en KG)</th> <th>Etiquette de risque subsidiaire</th> <th>N° Fiche de Sécurité⁷</th> <th>N° Table GSMU⁷</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>		Matière ou objet ¹	Classe ²	N° ONU	Page code IMDG	Groupe d'emballage ³	Polluant Marins ⁴	Point d'éclair ⁵	Quantité ⁶ (en KG)	Etiquette de risque subsidiaire	N° Fiche de Sécurité ⁷	N° Table GSMU ⁷												Quantité nette par emballage intérieur :	
Matière ou objet ¹	Classe ²	N° ONU	Page code IMDG	Groupe d'emballage ³	Polluant Marins ⁴	Point d'éclair ⁵	Quantité ⁶ (en KG)	Etiquette de risque subsidiaire	N° Fiche de Sécurité ⁷	N° Table GSMU ⁷															
<p>DECLARATION : Nous Demandeur sus-désignés déclarons que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par les appellations techniques exactes (désignation officielles de transport) et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, muni d'étiquettes/d'étiquettes-placards et tous égards bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables. L'EPB, peut en cas de besoins, nous exiger tout certificat ou autorisation spéciale, lorsque la réglementation internationale ou nationale en fait mention.</p> <p>ENGAGEMENT : Nous, soussignés demandeur sus-désignés, nous nous engageons par la présente, à procéder à l'enlèvement des Marchandises Dangereuses susciter du Centre de Transit des Marchandises Dangereuses, dans un délai ne dépassant pas (08) huit jours à compter de la date d'entrée au CTMD.</p>																									
Visa du Transitaire de la marchandise.			Visa du Demandeur de la marchandise.				Visa du Consignataire du navire																		

Annexe N°5 : Un permis d'admission

 <p>مؤسسة ميناء بجاية ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA</p>	Edition N° :03	Béjaïa Port Authority PERMIS D'ADMISSION DE MARCHANDISES DANGEREUSES	
	DC.IMP.20	Permis d'admission N°: 14303 / 14	Date : 08 / 06 / 2014 Heure :

Navire: ANTWERP Provenance: E.T.A: 08.06.2014 Poste à quai N° :		N ESCALE CONSIGNATAIRE : MAERSK TRANSITAIRE : BOUDEBZA DEMANDEUR : BOUDEBZA (SARL IPP INDUSTRY PLASTIC)																	
N° D'identification Du (Des) Conteneurs/ Véhicule MRKU 662445.6 MSKU 386423.9 PONU 093268.5 PONU 053661.6 PONU 016183.9 MRKU 806089.0 MRKU 923221.1 MSKU 725509.8 MRKU 677166.8 MSKU 282171.5 MRKU 708847.1 MRKU 950928.7	Type De Conteneur X 20' 40'	Masse brute total (y compris tare en KG : <p align="center">205200</p>																	
Apres étude du dossier les produits dangereux suivant sont autorises à transiter par le CTMD dans un délai de 08 jours.																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>/Matière ou objet¹</th> <th>Classe</th> <th>N° ONU</th> <th>N° Fiche Sécurité</th> <th>Quantité (en KG)</th> <th>Date d'entrée</th> <th>Date d'enlèvement</th> <th>Observations (réserves éventuelles)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>POLYSTYRENE EXPANSE</td> <td>9</td> <td>2211</td> <td>FA-SI</td> <td>204000</td> <td></td> <td></td> <td><u>SUR TP</u></td> </tr> </tbody> </table>	/Matière ou objet ¹	Classe	N° ONU	N° Fiche Sécurité	Quantité (en KG)	Date d'entrée	Date d'enlèvement	Observations (réserves éventuelles)	POLYSTYRENE EXPANSE	9	2211	FA-SI	204000			<u>SUR TP</u>	<p>IMPORTANT :</p> <p>1. Le présent Permis d'Admission n'exclut pas la responsabilité du demandeur qui doit fournir en cas de besoins, tout complément d'informations sur les marchandises, pour que leur séjour au CTMD se déroule dans de meilleures conditions de sécurité.</p> <p>2. Le demandeur s'engage à s'acquitter des frais de convoyage et de gardiennage inhérents au transit des marchandises dangereuses objets du présent permis d'admission, conformément au cahier des tarifs de l'EPB.</p> <p>3. L'EPB peut à tout moment requérir les services d'un expert pour compléter les informations, aux frais du demandeur.</p> <p>4. Si les délais d'enlèvement sont dépassés, l'EPB se réserve le droit de prendre toute mesure de sécurité, de conservations et d'inhibition jugée utile aux frais, risque et péril du demandeur.</p>		
/Matière ou objet ¹	Classe	N° ONU	N° Fiche Sécurité	Quantité (en KG)	Date d'entrée	Date d'enlèvement	Observations (réserves éventuelles)												
POLYSTYRENE EXPANSE	9	2211	FA-SI	204000			<u>SUR TP</u>												
Lu et approuvé Le demandeur	Visa du Chef de Service Sécurité Terrestre																		

Annexe N°6 : Tableau de séparation des matières dangereuses

Tableau de séparation des matières

Le tableau ci-après indique les dispositions générales applicables à la séparation entre elles des diverses classes de marchandises dangereuses.

Les propriétés des matières ou objets pouvant varier considérablement au d'une même classe, il convient de convenir dans chaque cas liste des marchandises dangereuses pour s'informer des dispositions particulières visant la séparation des matières car, en cas de conflit, ces dispositions priment sur les dispositions générales.

Il convient également de tenir compte d'une étiquette de risque subsidiaire pour la séparation des matières.


Classe		1.1	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
		1.2 1.5	1.6															
Matières et objets explosibles	1.1 1.2 1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	X
Matières et objets explosibles	1.3 1.6	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	X
Matières et objets explosibles	1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	X	4	2	2	X
Gaz inflammables	2.1	4	4	2	X	X	X	2	1	2	X	2	2	X	4	2	1	X
Gaz non toxiques, ininflammables	2.2	2	2	1	X	X	X	1	X	1	X	X	1	X	2	1	X	X
Gaz toxiques	2.3	2	2	1	X	X	X	2	X	2	X	X	2	X	2	1	X	X
Liquides inflammables	3	4	4	2	2	1	2	X	X	2	1	2	2	X	3	2	X	X
Solides inflammables, y compris les matières auto réactives et les matières explosibles désensibilisées solides	4.1	4	3	2	1	X	X	X	X	1	X	1	2	X	3	2	1	X
Matières sujettes à l'inflammation spontanée	4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	X	1	2	2	1	3	2	1	X
Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables	4.3	4	4	2	X	X	X	1	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
Matières comburantes (agents)	5.1	4	4	2	2	X	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
Peroxydes organiques	5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	X	1	3	2	2	X
Matières toxiques	6.1	2	2	X	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	1	X	X	X
Matières infectieuses	6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	X	3	3	X
Matières radioactives	7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
Matières corrosives	8	4	2	2	1	X	X	X	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
Matières et objets dangereux divers	9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Les chiffres et les symboles correspondent aux expressions ci-après, qui sont définies dans le présent chapitre :

- 1 « Loin de »
- 2 « Séparé de »
- 3 « Séparé par un compartiment ou une cale complet de »
- 4 « Séparé longitudinalement par un compartiment ou une cale intermédiaire complet de »

X – Les dispositions relatives à la séparation des matières figurent, le cas échéant, dans la liste des marchandises dangereuses.

Annexe N°7 : la consigne de sécurité de la marchandise classe « 3 »

 مؤسسة ميناء بجاية ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA	Edition N° :00	Béjaïa Port Authority CONSIGNES DE SECURITE POUR MARCHANDISES DANGEREUSES
	DC.IMP.18	

NOM DU NAVIRE : MSC RONIT			Poste N° : NQ	Date prévue d'entrée : / 04 / 2016																							
Matière ou objet	Classe	N°ONU	Emballage		Quantité (Kg)																						
			Type	Nb																							
ENCRES	03	1210	MEDU 223319.6	01	18581																						
<p>① INSTRUCTIONS SPECIALES :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas utiliser de l'eau en jet plein. - Eviter toutes sources de chaleurs. <p>② EQUIPEMENT DE SECURITE A PREVOIR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gants et Bottes de protection. - Jet diffuseur - L'appareil respiratoire autonome. 																											
<p>③ CONSIGNES D'URGENCE :</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>Porter les Gants, les Bottes de protection et l'appareil respiratoire autonome</p>																											
<p>④ MESURES D'URGENCE :</p> <p>Utiliser beaucoup d'eau en jet diffusé d'aussi loin que possible</p> <p>Collecter si possible la matière déversée avec du sable et disposer dans un lieu sûr.</p> <p>—</p> <p style="text-align: center;"> ☠ : En cas d'incendie ☠ : En cas de déversement ☠☠☠ En cas d'incendie ou de déversement </p>																											
<p>⑤ EMPLOIS DES AGENTS EXTINCTEURS :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Types Agents</th> <th colspan="2">EAU</th> <th colspan="2">MOUSSE</th> <th rowspan="2">CO2</th> <th colspan="2">PRODUITS SEC</th> </tr> <tr> <th>Jet diffusée</th> <th>Jet plein</th> <th>Synthétique</th> <th>Normale</th> <th>BC</th> <th>ABC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Utiliser</td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Types Agents	EAU		MOUSSE		CO2	PRODUITS SEC		Jet diffusée	Jet plein	Synthétique	Normale	BC	ABC	Utiliser	<input checked="" type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>	
Types Agents	EAU		MOUSSE		CO2		PRODUITS SEC																				
	Jet diffusée	Jet plein	Synthétique	Normale		BC	ABC																				
Utiliser	<input checked="" type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>																					
<p>Visa du Chef de Service Sécurité Terrestre.</p> <p style="text-align: right;">Date : 21 / 04 / 2016</p> <p style="text-align: right;">Dossier d'admission N° : 16247 / 2016</p>																											

Annexe N°8 : la consigne de sécurité de la marchandise classe « 8 »

 مؤسسة ميناء بجاية ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA	Edition N° :00	Béjaïa Port Authority
	DC.IMP.18	CONSIGNES DE SECURITE POUR MARCHANDISES DANGEREUSES

NOM DU NAVIRE : MSC RONIT			Poste N° : NQ		Date prévue d'entrée : / 04 / 2016															
Matière ou objet	Classe	N°ONU	Emballage		Quantité (Kg)															
			Type	Nb																
SOUDE	8	1823		03	73800															
<p>① INSTRUCTIONS SPECIALES :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas utiliser de l'eau en jet plein. - Cause des brûlures à la peau, des yeux et des membranes muqueuses. <p>② EQUIPEMENT DE SECURITE A PREVOIR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vêtements de protection (comprenant les bottes, la combinaison, la paire de gants et la coiffure). - L'appareil respiratoire autonome. - Jet diffuseur. - Matériaux absorbants inertes (sable). <p>③ CONSIGNES D'URGENCE :</p> <p>Porter les vêtements de protection et l'appareil respiratoire autonome ☠ ☠</p> <p>④ MESURES D'URGENCE :</p> <p>Utiliser beaucoup d'eau en jet diffusé d'aussi loin que possible ☠</p> <p>Collecter si possible la matière déversée avec un absorbant et laver avec beaucoup d'eau. ☠</p> <p>— ☠ ☠</p> <p style="text-align: center;">☠ : En cas d'incendie ☠ : En cas de déversement ☠ ☠ En cas d'incendie ou de déversement</p> <p>⑤ EMPLOIS DES AGENTS EXTINGTEURS :</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">Types Agents</th> <th colspan="2">EAU</th> <th colspan="2">MOUSSE</th> <th>CO2</th> <th colspan="2">PRODUITS SEC</th> </tr> <tr> <td>Jet diffusée <input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Jet plein</td> <td>Synthétique</td> <td>Normale</td> <td></td> <td>BC</td> <td>ABC</td> </tr> </table>						Types Agents	EAU		MOUSSE		CO2	PRODUITS SEC		Jet diffusée <input checked="" type="checkbox"/>	Jet plein	Synthétique	Normale		BC	ABC
Types Agents	EAU		MOUSSE		CO2		PRODUITS SEC													
	Jet diffusée <input checked="" type="checkbox"/>	Jet plein	Synthétique	Normale		BC	ABC													
Visa du Chef de Service Sécurité Terrestre																				
<p>Date : 21/ 04 / 2016</p> <p>Dossier d'admission N° :16244 / 2016</p>																				

Remerciement	
Dédicaces	
Sommaire	
Liste des abréviations	
Liste des tableaux et figures	
Introduction générale	01
Chapitre I : généralité sur le transport maritime	03
Introduction	03
Section 01 : Évolution, caractéristiques et organisation de transport maritime	03
1.1. L'évolution du transport maritime	03
1.1.1. Aperçus historique sur le transport maritime	03
1.1.1.1. L'émergence progressive de la vapeur	03
1.1.1.2. La création des canaux	04
1.1.1.3. Nationalisation de canal du suez	04
1.1.1.4. L'invention des conteneurs	05
1.1.1.5. La naissance des portes conteneurs	06
1.1.2. La flotte maritime internationale	06
1.1.3. Le trafic maritime en Algérie	07
1.1.3.1. Les obstacle de l'économie maritime algérienne	08
1.1.3.2. Le développement des ports algériens	09
1.2. Les caractéristiques et l'organisation du transport maritime	10
1.2.1. Les caractéristiques de transport maritime	11
1.2.1.1. Le gigantisme	11
1.2.1.2. La spécialisation	11
1.2.1.3. La polyvalence	11
1.2.1.4. La conteneurisation	11
1.2.2. L'organisation du transport maritime	12
1.2.2.1. Le tramping	12
1.2.2.2. Les lignes régulières	13
Section 02 : Les conventions et les organismes internationaux de transport maritime	13
2.1. Les conventions internationales	13
2.1.1. La convention de Bruxelles de 1924	13
2.1.2. Les règles de Hambourg	14
2.1.3. Les règles de Rotterdam	15
2.1.4. La convention de Marpol	15
2.1.5. La convention SOLAS	16
2.1.6. La convention STCW	16
2.2. Les organismes du transport maritime	17
2.2.1. OMI	17
2.2.2. CMI	18
Conclusion	18
Chapitre II : Les intervenus et les contrats de transport maritime	19
Introduction	19
Section 01 : Les intervenants et les techniques de transport maritime	19
1.1. Les intervenants dans la chaîne de transport maritime	19
1.1.1. Armateur	19
1.1.2. Agent maritime (consignataire)	20
1.1.3. Le courtier maritime	20
1.1.4. Commissionnaire de transport	20

1.1.5. Le transitaire -----	21
1.1.6. Le chargeur-----	22
1.1.7. La douane -----	22
1.1.8. Le réceptionnaire-----	22
1.1.9. Le Manutentionnaire (ou acconier)-----	23
1.2. Les techniques du transport maritime -----	23
1.2.1. Les navires spécialisés -----	23
1.2.2. Les navires non spécialisés -----	24
Section 02 : Les contrats de transport maritime -----	25
2.1 : Le contrat de transport -----	25
2.1.1. Définition de contrat de transport-----	25
2.1.2. Les parties du contrat de transport-----	25
2.1.3. Les obligations des parties de contrat transport-----	26
2.1.4. Le connaissement maritime (bill of lading) -----	30
2.2. Le contrat d'affrètement -----	32
2.2.1. Définition du contrat d'affrètement -----	33
2.2.2. Les parties de contrat d'affrètement-----	33
2.2.3. Les type de contrats d'affrètement -----	33
Conclusion -----	35
Chapitre III : Impact des risques et gestion de transport maritime des marchandises	
-----	36
Introduction -----	36
Section 01 : les principaux risques de transport maritime des marchandises et leurs impacts-----	36
1.1. Les principaux risques de transport maritime -----	36
1.1.1. Les risques ordinaires (avaries particulières)-----	36
1.1.1.1. Au port -----	36
1.1.1.2. Au cours de transport-----	39
1.1.2. Les avaries communes -----	39
1.1.2.1. Définition de l'avarie commune -----	41
1.1.2.2. Les conditions de l'avarie commune-----	41
1.1.3. Les risques exceptionnels -----	42
1.1.3.1. Les risques de guerre, grèves, émeutes, terrorisme et mouvements populaires	
-----	42
1.2. L'impact des risques de transport maritime des marchandises-----	43
1.2.1. L'impact sur l'environnement -----	43
1.2.1.1. Pollution maritime -----	44
1.2.2. Les impacts sur la vie humaine -----	44
1.2.3. L'impact sur l'économie -----	45
Section 02 : La gestion des risques de transport maritime -----	46
2.1. L'essor de l'assurance maritime-----	46
2.2. Définition de l'assurance maritime -----	47
2.3. Les intervenants dans le marché d'assurance maritime-----	48
2.4. Les types d'assurance-----	50
2.4.1. L'assurance sur corps-----	51
2.4.2. L'assurance des marchandises transportées -----	51
2.4.3. L'assurance de responsabilité -----	51
2.5. Les modes d'assurance -----	51
2.5.1. La garantie « FAP Sauf -----	51

2.5.2. La garantie « Tous risques »	52
2.6. Les différentes polices d'assurance	52
2.6.1. La police au voyage	52
2.6.2. La police d'abondement	53
2.6.3. La police à alimenter	53
Conclusion	53

Chapitre IV : Etude de cas pratique sur la gestion des risques des marchandises dangereuses au niveau de l'EPB ----- **54**

Introduction ----- **54**

Section 01: Présentation et évolution de trafic de l'entreprise portuaire de Bejaia ----- **54**

1.1. Présentation de port de Bejaia	55
1.2. Activités de port de Bejaia	56
1.2.1 .Domaines et développement	58
1.2.2. Manutention et Acconage	58
1.2.3. Le remorquage	59
1.2.4. Aide à la navigation	59
1.2.4.1. Pilotage	59
1.2.4.2. Amarrage	59
1.2.4.3. Accostage	57
1.3 .Evolution du trafic de marchandise au sein de l'EPB	61
1.3.1. Trafic marchandises	61
1.3.2 .Trafic selon mode de conditionnement	62
1.3.3 : Trafic conteneurs	62

Section 02 : La présentation et l'évolution des marchandises dangereuses au sein de l'EPB ----- **63**

2.1 : présentation de la Marchandise Dangereuse	63
2.2. Classification des matières dangereuses	64
2.3. La procédure de la réception des marchandises dangereuses	65
2.4.2. Les risques identifiés au CTMD	66
2.5. Évolution de trafic des marchandises dangereuses au sein de l'EPB entre 2014/2015	69
2.5. Évolution des accidents /incidents année 2014/2015 au sein de l'EPB	70
2.7. La gestion des incidents (risques) au niveau de CTMD de L'EPB	71
2.7.1. La gestion des risques des marchandises de la classe « 3 »	72
2.7.2. La gestion des risques des marchandises de la classe « 8 »	74
Conclusion	76
Conclusion générale	77

Bibliographie

Annexes

Table des matières

La gestion des risques transport maritime des marchandises en Algérie
Cas pratique : les marchandises dangereuses au niveau de l'EPB

Résumé

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse et en sécurité.

Malgré les avantages que dispose ce mode, mais il est exposé à de nombreux risques qui peuvent survenir par le transit des marchandises, en particulier, les marchandises dangereuses qui comprennent plus de risque et qui ont à l'origine de graves perturbations, ce qui nécessite des réglementations de gestion efficace pour mieux gérer les effets négatifs des risques et avaries sur les gens, sur l'environnement et sur les marchandises elles-mêmes.

Le port de Bejaia est parmi les premiers ports en Algérie, il est doté des infrastructures, techniques et installations performantes permettant le transport des marchandises, d'ailleurs c'est le seul port en Algérie qui compose d'un centre de transit des marchandises dangereuses pour satisfaire la demande des clients malgré leur haut risque.

Mots clés

Transport maritime, risque, gestion des risques, des marchandises dangereuses, CTMD

Abstract

The sea transport, by its possibilities of basification of the transportation of goods, facilitated the growth of exchanges in the world. It is the mode of transport which is adapted at the same time for the carriage of goods in big mass and with safety (security).

In spite of the advantages arrange this mode, but it is displayed (exposed) numerous risks which can arise by transit of goods, in private individuals dangerous goods which include more risk and which have at origin of grave disturbances, what requires regulations of effective management to manage better the negative effects of risks and damage on people, the environment and on the goods themselves.

The port of Bejaia is one of the first ports in Algeria, he is developing their infrastructure, technical and performance facilities for the transport of goods, and moreover it is the only port in Algeria which consists of a dangerous goods transit center to meet customer demand despite their high risk.

Keywords

Sea transport, risk, risk management, dangerous good, CTMD.