



2024 – 2025

**MASTER
LOGISTIQUE**

AFFRETEMENT MARITIME

FORMATEUR :

M. Bruno DJAKO

0707051013 / 0101821831

Brunobogui9@gmail.com

INTRODUCTION GENERALE

Transport, déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre. Les transports modernes constituent un système. Chaque sous-système (selon le mode de transport es constitué d'une infrastructure (linéaire pour les transports terrestres, ponctuelle pour les transports maritimes et aériens), de véhicules (individuels ou regroupés en rames) ou de flux continus (pour les transports par conduites : gazoducs, oléoducs), et de techniques d'exploitation particulières.

Ainsi, le transport est un maillon sensible de la chaine logistique, de par la rupture de charge qu'il présente, et par les facteurs extérieurs pouvant jouer (météo, accidents, congestion). Les différents modes de transport proposent des solutions différentes en termes de prix, fiabilité, flexibilité, rapidité et accessibilité ; que les entreprises doivent examiner pour choisir les modes de transport d'approche et de distribution, et les sites retenu d'implantation d'une plate-forme doit alors être desservi par les modes de transport choisis. Le critère principal de différence entre les modes de transport est le coût par quantité transportée et par distance. Du moins cher au plus cher, on retrouve : le maritime, le train complet, le wagon isolé, le camion, et de manière marginale l'avion.

A noter qu'il faut aussi limiter le nombre de ruptures de charge (transbordement, chargement d'un train, ...), qui coûtent de l'argent, du temps, et qui peuvent être source de dégradation des produits. Ainsi, le train n'est vraiment compétitif par rapport à la source de dégradation des produits. Ainsi, le train n'est vraiment compétitif par rapport à la route que sur des longues distances (au moins 400 km, et pour de gros volumes)

CHAPITRE I : LE TRANSPORT MARITIME

INTRODUCTION

Le commerce international est encore aujourd'hui étroitement lié au transport maritime. L'explosion des échanges internationaux ces cinquante dernières années, avec le phénomène de mondialisation qui l'accompagne, n'a été possible que le transport maritime a connu lui aussi, dans cette période une révolution, celle de la conteneurisation. La génération du conteneur a permis des gains de productivité considérables par l'augmentation de la taille des navires, l'accélération des opérations de chargement et de déchargement, la suppression de la plupart des manutentions...

Le visage du transport maritime du 21^{ème} siècle, avec ses portes conteneurs géants, tournant autour du monde, est très différent de l'image du cargo traditionnel. C'est cette révolution technique qui a permis à ce monde de transport de se maintenir à la première place, avec les trafics qui ont plus que doublé entre 70 et 2000 et d'assurer aujourd'hui encore plus de 70% des échanges mondiaux.

I. Histoire du transport maritime

Les transports par mer remontent de très loin. Ainsi dès que l'être humain a su creuser dans les troncs d'arbre, assembler des morceaux de bois, il a compris que la voie d'eau pouvait servir pour le transport des personnes et des marchandises. Très tôt naquit la navigation. Les rames (qui caractérisent l'époque primitive) et les caravelles (genres de navires des 15^{ème} et 16^{ème} siècles de faible tonnage) furent les premiers instruments de navigation utilisés. Ensuite les navires à voiles firent leur apparition pour enfin aboutir aux moyens mécaniques vers le 18^{ème} siècle qui est d'ailleurs considéré comme le siècle des grandes découvertes scientifiques. En effet, la construction en acier (en remplacement de la construction en bois), la découverte de la machine à vapeur et son amélioration par *James WATT*, la découverte de l'hélice, de la turbine etc. Ont permis d'avoir des bâtiments rapides et robustes. A cette évolution, il faut ajouter une étape importante caractérisée par l'apparition de la boussole et du gouvernail.

Après la découverte des continents jugés nouveaux, le transport maritime est devenu de plus en plus l'auxiliaire indispensable du commerce et de l'industrie naissante compte tenu de l'accroissement énorme du volume des choses à transporter. Ilya eu enfin l'intervention des armateurs piliers mêmes du commerce maritime car ce sont eux assurent l'exploitation commerciales du navire pour le transport surtout des marchandises et des personnes.

Par ailleurs, le législateur a jugé utile de créer pour le transport maritime des régimes juridiques afin que leurs principes ne soient plus violés.

II. Définition du transport maritime

Le transport maritime est le déplacement de personnes ou des marchandises par voie de mer. Les transports maritimes fonctionnent selon différentes formes d'organisation déterminées par les contraintes particulières du marché :

- Compétition entre armateurs.
- Adéquation entre offre et demande cales.
- Tarification.
- Forces du marché (organisation des chargeurs).
- Nature des cargaisons etc.

Les formes d'organisation que sont l'on retrouve aujourd'hui dans l'industrie moderne du transport maritime sont le fruit d'une révolution qui a commencé à prendre corps avec l'application des premiers navires à vapeur au 19^{ème} siècle.

L'année 1875 aura été une année décisive dans cette évolution puisqu'elle verra la naissance de la 1^{ère} conférence maritime " la conférence de CALCUTTA" crée entre le ROYAUME UNI et les INDES.

III. Les différents types de navigation

1. La navigation au long cours

Elle se fait en haute mer entre continents et elle nécessite plusieurs jours et parfois plusieurs mois de présence en mer. Les navires de ce type de navigation doivent avoir une très grande autonomie.

2. La navigation au cabotage

Elle se fait entre ports locaux ou régionaux d'un même continent. Par exemple d'un port principal (ayant des infrastructures en international) à un secondaire. Ce port navigation utilise les " feeders".

3. La navigation côtière

C'est une navigation fluvio – maritime ou laguno - maritime qui permet de relier deux (2) ports d'un même pays. Par exemple la navigation reliant le port Autonome d'Abidjan (PAA) et Port Autonome de San Pedro(PASP).

La navigation côtière est utilisée régulièrement cas d'encombrement ou décongestionnement.

CHAPITRE II : LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT MARITIME

La réglementation du transport maritime est fondée à deux niveaux :

- Au niveau international
- Au niveau armatorial

I. AU NIVEAU INTERNATIONAL

La réglementation internationale du transport maritime se fonde sur trois principaux textes :

- Les règles de HAMBOURG
- La convention de BRUXELLES
- La loi française

1. LES DIFFERENTS TEXTES

1.1. la convention de BRUXELLES du 25 AOUT 1924

a. Définition

Cette convention est une conséquence des règles de la HAYE (Hollande) de 1921 et elle est aussi dite «*convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement*». Elle est entrée en vigueur le 02 juin 1931. Elle a été ratifiée par près de 77 pays y compris les plus grandes puissances maritimes du monde. La convention de BRUXELLES a deux (2) protocoles modificatifs importants qui sont :

- Le protocole modificatif du 23 février 1968.
- Le protocole modificatif du 29 décembre 1978 sur la responsabilité du transporteur.

Il est à remarquer que lorsque le connaissement est établi dans un pays signataire et que le transport sous le dit connaissement se fait à destination d'un Etat non-signataire, ce sont la convention de BRUXELLES et ses protocoles modificatifs qui s'appliquent.

2. les règles de HAMBOURG du 31 Mars 1978

b. Définition

L'ensemble des règles de HAMBOURG est dit «*convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer*».

Cette convention a été ratifiée le 31 Mars 1978 et elle est entrée en vigueur le 1^{er} Novembre 1992. Les ETATS signataires étaient au nombre 21 au total.

Les règles de HAMBOURG ont été adoptées par les pays à faibles économie maritime car sa ratification exclut dans le pays concerné, l'application de toute autre convention internationale.

3. La loi française du 18 juin 1966

Cette convention est exclusivement initiée par les opérateurs économiques français. Il s'agit d'une loi ponctuelle inspirée pour accroître le volume des échanges entre les métropoles et les pays d'outre-mer devenu entre-temps indépendant. Elle s'applique principalement aux opérateurs de transport maritime non soumis à une convention Internationale.

II. CHAMPS D'APPLICATION ET LIMITES DES DIFFERENTS TEXTE

Les règles de Hambourg ont une application beaucoup trop large et elles concernent :

- Tous les contrats de transport de marchandises avec ou sans connaissance.
- Le transport d'animaux vivants.
- Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison que ces opérations sont effectuées ou non par la compagnie elle-même) Les limites des règles de HAMBURG dans le sens large ne sont pas connues mais elles peuvent exister en particulier dans le cadre des incoterms maritimes biens distincts (FAS, FOB, CIF,....)

* La convention de BRUXELLES ne s'applique qu'au transport maritime sous connaissance Les limites de cette convention excluent de son champ :

- Le transport d'animaux vivants.
- Les contrats d'affrètement.
- Les transports en pontée.
- Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge des marchandises par la compagnie de transport et la livraison (que ces opérations sont effectuées ou non par la compagnie elle-même).

III. DUREE DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

- ❖ Selon la convention de BRUXELLES, cette durée court depuis le chargement sur le navire jusqu'au déchargement de la marchandise au port de destination. L'on ne peut donc engager la responsabilité du transporteur que pendant le transport maritime proprement dit.

Cela signifie donc que la convention de BRUXELLES ne prend pas en compte le pré-acheminement et le post-acheminement.

- ❖ Pour les règles de HAMBURG, la durée du contrat court dès la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison. Cette durée du contrat de transport maritime est plus large car elle prend en compte non seulement le transport maritime mais aussi le pré acheminement et le post-acheminement.
- ❖ Le champ d'application et les limites de la loi française du 18 juin 1966 échappent actuellement à la plupart des armateurs car jugée caduque au regard du contexte économique actuel.

IV. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

- ❖ Le transporteur maritime soumis à la convention de BRUXELLES a une présomption de responsabilité en cas de dommage causé aux marchandises. Il ne peut s'exonérer de sa responsabilité qu'en prouvant que le dommage est le fait d'une cause connue (par exemple : un incendie) et que cette cause figure dans le tableau des clauses exonératoires prévus par la convention.
- ❖ Dans le cadre de l'application des règles de HAMBURG, le régime de responsabilité du transport maritime est basé sur *la présomption de faute*. Selon ce régime en cas de dommage causé aux marchandises, le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité qu'en prouvant que lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures raisonnables pour éviter l'événement ayant causé le dommage.

V. AU NIVEAU ARMATORIAL

De nos jours, les coûts élevés d'entretien des navires et le transfert de technologies et de compétences ont amené les armateurs à mieux s'organiser. Ainsi plusieurs groupes de compagnies maritimes furent formés. Il existe deux (2) formes majeures de groupes de compagnies maritimes. Ce sont :

- Les consortia ou consortiums et pools,
- Les conférences maritimes et les trampers.

1. Les consortia ou consortiums et les pools.

Tout comme les multinationales dans le domaine économique, les entreprises de transport maritimes vont s'unir pour faire face aux lourdes contraintes. Ce qui amène les plus solidaires à phagocyter les plus petites et les plus isolées. Ainsi plusieurs compagnies de transport maritimes s'unissent pour créer de grands **consortia et pools** dont le champ d'exploitation s'étend à plusieurs ports mondiaux. Dès lors on parle beaucoup plus de représentation maritime de tel ou tel consortium dans un pays donné. Cette solidarité se traduit par la mise en commun des moyens techniques, technologies et logistiques (navires, compétences, recherches, équipement etc...) des dépenses de fonctionnement et des investissements ainsi qu'une harmonisation de la politique commune.

2. Les conférences maritimes

2.1. Définition

A la fin du 19ème siècle, les compagnies maritimes passent entre elles des accords spécifiques appelés conférences maritimes ou « rings » (dans le sens de rings road : route périphérique) Une conférence maritime est une association d'armateurs ou de compagnies maritimes qui desservent une même ligne, un même secteur géographique et qui perçoivent en vertu d'un accord un taux de fret uniforme.

2.2. Les objectifs

Les objectifs de la mise en place d'une telle conférence sont au nombre de quatre (4)

- La coordination des horaires d'arrivée et de départ des navires,
- La détermination de la fréquence des voyages,
- La répartition de la cargaison à transporter entre chacun des membres de la conférence.
- La fixation d'un taux de fret uniforme.

Il s'agit en fait pour les conférences maritimes de minimiser la concurrence entre les membres. Les armements tiers à la conférence sont appelés **outsiders**.

2.3. Exemples

- MEWAC: Mediterranean Europe West Africa Conference.
- COWAC: Continental West Africa Conference.
- UKWAL: United Kingdom West Africa Lines.
- AWAFAC: American West African Conference.

La convention des nations unies relative à un CODE de conduite des conférences maritimes prévoyait les consultations entre les chargeurs et les armateurs sur le taux de fret et les règles sur la participation du trafic maritime par l'armement des pays aux deux (2) bouts du trafic selon la règle ou la clé 40/40/20, c'est-à-dire:

- 40% pour le pays exportateur.
- 40% pour le pays importateur.
- 20% pour le pays tiers ou outsiders.

2.4. Cas de la Cote d'ivoire

En Côte d'Ivoire, l'Etat fonda durement sa politique sur «la convention des Nations Unies relatives à un CODE de conduite des conférences maritimes ». C'est ainsi que le fret maritime dont 80% était en devises fortes constituait 8% de notre PIB (1740 Milliards de FCFA en 1978) soit 139 Milliards de FCFA dont le règlement handicapait considérablement notre balance de paiement. De 1975 à 1995, le transport ivoirien fut essentiellement géré par l'Etat sur la base des recommandations de la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce Développement).

2.5. Résultats

Les résultats obtenus sont présentés comme suit :

Le taux de participation au trafic pour la flotte marchande ivoirienne qui n'était que de 6% dans les années 1975, est monté:

- De 35% à 40% depuis 1983 pour les lignes régulières auxquelles participait l'ex-société nationale SITRAM.
- De 20% pour l'ensemble du trafic maritime national grâce au mécanisme de régulation et de répartition des cargaisons que l'ex-SITRAM aurait confié également à l'ex- SISA (SITRAM

International shipping Agency) pour la gestion. Le transport maritime a généré par exemple en 1999:

- 108,3 milliards de FCFA de chiffre d'affaire hors taxes,
- 49,730 milliards de FCFA de valeur ajoutée,
- 6,1 milliards de FCFA d'investissements globaux;
- 19,791 milliards de FCFA de masse salariale,
- 13817 d'emplois.

Conclusion : En 1995« la convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes» fut déclarée caduque.

De toute façon, depuis plus d'une décennie, les pays maritime européens avaient toujours combattu cette convention. La conception de la Mer du GROTIUS avait beaucoup pris le dessus sur d'autres considérations de la mer. De plus en plus on parle de libéralisme maritime. C'est donc tout logiquement que la «convention des Nations Unies relatives à un Code de conduite des conférences maritimes» mourut le jour où naquit officiellement L'Union Européenne (UE).

Les années 1995-1996 marquent donc la fin de la concurrence contrôlée et le début du libéralisme maritime dans le monde entier.

3. Le tramping

3.1. Définition

Le tramping se définit comme le chargement par navires complets de marchandises homogènes dont le contrat de transport est constaté par une *charte-partie*.

Il est né de la conjonction entre le besoin d'un chargeur et la recherche d'une cargaison par le transporteur.

Le mot «tramping» provient de l'expression anglaise "TRAMP" qui signifie vagabond. Donc le tramping traduit l'idée d'un navire parcourant le monde à la recherche d'un affrètement au voyage.

Aujourd'hui ce terme désigne davantage un navire spécialisé dans le transport des vrac.

Il existe 2 formes de tramping:

- Le tramping contractuel : se caractérise par l'existence (de contrat) un affrètement de durée moyenne permettant des rotations continue régulières. Le
- Tramping pur : demeure une exploitation à l'échelle mondiale, prêt à répondre à tout moment et en tout lieu à toute demande de transport au meilleur prix.

3.2. Principales caractéristiques

- Le transport concerne généralement une cargaison homogène par lots importants généralement non périssables. s'agit souvent d'un fret constitué de charbon, de pétrole, de minerai, de bauxite, de céréales etc.
- Les services ne sont pas assurés à la dates fixes et les itinéraires ne sont pas fixes non plus.
- Les taux de fret sont déterminés selon la situation de l'offre et de la demande. Ils sont négociables. Le fret est payé soit en m³, à la tonne, soit l'unité, soit au forfait.
- Les frais de manutention et d'arrimage sont à la charge de l'armateur-fréteur.
- Le fréteur et l'affréteur conviennent du temps alloué pour la manutention (temps de planche dans le cas de l'affrètement au voyage).
 - Si le temps alloué > au temps effectif, alors l'acheteur reçoit une prime de célérité appelée "DESPACH MONEY".
 - Si le temps alloué < au temps effectif, alors l'affréteur paie des surestaries pour la compensation de l'immobilisation du navire.

4. La ligne régulière

Les armements de ligne régulière sont à la faveur du développement des navires à propulsion. L'usage de ces navires a permis d'offrir au chargeur des services réguliers et des tarifs fixes.

4.1. Définition

La navigation de ligne régulière est la desserte régulière des ports situés sur une route maritime donnée sur la base d'un calendrier préétabli d'une part application d'un barème fixe pour la détermination des taux de fret maritimes d'autre part.

4.2. Principales caractéristiques

- ✓ Elle assure une desserte régulière à dates fixes suivants des horaires publiés. Elle propose généralement des services de qualité, garantit

des départs à jours fixes des délais de transport raisonnables et des itinéraires.

- ✓ Le service est assuré par des navires adaptés au trafic de ligne. Ce sont des navires conçus pour le transport des marchandises générales. Les marchandises sont hétérogènes et comprennent des marchandises de grande valeur unitaire
- ✓ Le fret fait l'objet de publication.
- ✓ Chaque 16t fait l'objet de connaissance.

CHAPITRE III: LES TECHNIQUES DU TRANSPORT MARITIME

I. LES INFRASTRUCTURES

Les ports Autonomes d'Abidjan et de San Pedro (PAA et PASP) constituent les deux (2) importantes infrastructures qui conditionnent les activités portuaires en Côte d'Ivoire.

1. Le port Autonome d'Abidjan(PAA)

1.1.Historique du PAA

La Côte d'Ivoire est située dans le golf de Guinée avec une façade maritime près de 60 km.

Les navigations du 15^{ème} siècle découvriront avec plaisir cette côte et firent un comptoir. Les échanges commerciaux n'ont commencé à se mettre en place qu'au début du 16^{ème} siècle. Ils firent mettre en place un premier temps des rades foraines (des plans entièrement balisés).

Très vite l'intensification des activités commerciales allait contraindre les colonisateurs à implanter des warfs afin de faciliter les opérations de chargements et de déchargement.

En 1898, l'idée de la construction d'un chemin de fer traversant le territoire et débouchant sur un port se faisait de plus en plus sentir.

Les travaux de la construction dudit projet furent confiés en définitive aux capitaines THOMASSET et CROSSON DUPLESSIS.

Les premiers essais de la percée du cordon littoral furent échecs entre 1905 et 1908.

En 1938, l'ingénieur des ponts et chaussées, Roger PELNARD-CONSIDERE conçut un programme de la percée du canal de vridi en tenant compte de l'emplacement du « Trou-Sans-Fond » (TSF).

Le 23 juillet 1950, le canal artificiel de Vridi fut créé avec comme conséquence immédiate la naissance du Ports Autonome d'Abidjan (PAA). En moins d'un an plus tard, soit le 5 février 1951, le port d'Abidjan fut inauguré officiellement par ministre français d'outre-mer d'alors François MITTERRAND.

1.2. La configuration

Le port Autonome d'Abidjan (PAA) est une rade de 1000 ha et de 15 à 20 m de profondeur. La configuration du PAA à ce jour est de :

- 34 postes à quai s'étendant sur 5 km.
- 19 magasins de 6 000 m

- De vastes zones commerciales et industrielles.
- Des installations spécialisées pour la réception des trafics spécifiques.
- Des terre-pleins entièrement pavés.

1.3. Tonnages et importations

1.3.1. Les tonnages

1951: Avec l'ouverture du canal de Vridi et l'abandon des warfs, le trafic atteignit 701.949T.

1956: 1,06 Millions de Tonnes.

1959 : 1,4 Millions de Tonnes.

1960-1980 : 1,8 Millions de Tonnes à 9.7 Millions de tonnes soit un taux de croissance de 2.8%/an.

1994: 10.64 Millions de Tonnes

1997: 14,089 Millions de Tonnes

1998: 15,441 Millions de Tonnes

2022: 28,6 Millions de Tonnes

2023: 34,8 Millions de Tonnes avec une croissance de 21%

1.3.2. Les importations

Depuis l'ouverture du Port Autonome d'Abidjan (PAA) jusqu'à nos jours, les importations ont été dominées par trois (3) grands groupes de produits :

- Les matériaux de constructions (fer, ciment, acier, bétons....)
- Les produits alimentaires (riz, viandes, lait, sucre, boissons.)
- Les produits chimiques matières premières et produits chimique de base, engrais.)

Il faut noter qu'actuellement les produits de technologies de l'information et accessoires sont de plus en plus importés ainsi que la lingerie.

2. Les autres infrastructures

- Un terminal à conteneurs moderne.
- Un terminal fruitier
- Un port de pêche
- Un quai à engrais
- Un poste pétrolier
- Des portiques
- Des engins de levage

3. Une communauté portuaire dynamique.

Une communauté portuaire dynamique avec des opérateurs efficaces, une qualité de service et une expérience à toute épreuve.

Le PAA dispose de nombreuses lignes régulières sur tous les continents, une gestion informatisée des opérations et un système de dédouanement automatisé des marchandises (SYDAM). Le PAA apporte une assistance permanente aux opérateurs. Il est doté également d'un centre serveur télématique avec consultation sur Minitel de toutes les informations en temps réel sur les activités portuaires, les mouvements des navires, les tarifs portuaires et le PAA comporte également une messagerie etc.

3.1. Le PAA, un port de transit

Le PAA a toujours été le principal port de transit des pays sans littoral du SAHEL (Burkina Faso, Mali, Niger) pour lesquels il traite plus d'un million de tonnes de marchandises par an.

En plus de sa grande capacité d'accueil de ses équipements performants et de la qualité des services, le PAA offre à ces pays des conditions exceptionnelles et de nombreuses facilités au nombre desquelles une voie ferrée de 1260 Km allant des abords des quais jusqu'à KAYA au Nord du Burkina Faso, 5400 km de routes bitumées desservant les pays limitrophes, des conditions tarifaires et fiscales spécialement étudiées et très favorables, des facilités

Domaniales (magasins et terrains) accordées à ces pays, des formalités administratives simplifiées et accélérées, des escortes douanières journalières et gratuites.

3.2. Le PAA port de transbordement

En raison de tous les atouts, le PAA a été également choisi par des grands armements comme port de transbordement pour y éclater leurs cargaisons à destination de différents ports de la Sous-région parce que le PAA est doté d'une eau profonde le rendant ainsi apte à accueillir toutes sortes de navires.

3.3. Le PAA, port industriel

Le PAA est également une zone industrielle de 800 ha abritant 60% des entreprises industrielles de la Côte d'Ivoire qui opèrent dans divers secteurs d'activités (métallurgie-pétrochimie-cimenterie engrais, etc.).

3.4. Le PAA, port de pêche

Le PAA dispose d'un port de pêche qui offre à ses utilisateurs :

- Plus de 1000 m² de quai.
- Une halle de tri.

- Des équipements complets bord à quai (électricité, eau, etc..).
- Des unités de conservations et de transformation des produits de mer.
- 21000 m² de terre-pleins pour la préparation des filets de pêche.

Le port de pêche reçoit environ 4 000 000 tonnes de trafic chaque année dont environ 250 000 tonnes de thons débarquées ou transbordées faisant du PAA le 1^{er} port thonier d'Afrique et de la Côte d'Ivoire le 2^{ème} pays exportateur mondial de conserves de thon.

3.5. Le PAA grand port moderne

Centre de commerce, centre industriel et carrefour international, le PAA est aussi :

- Un grand port à conteneurs.
- Le 1^{er} port de transbordement et de transit de la Côte Atlantique d'Afrique.
- Un port industriel et un grand port de pêche.

Outil moderne de développement au service de l'économie ivoirienne et instrument de coopération régionale, le PAA assure le passage de plus de 90% des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire et une partie substantielle du commerce extérieur des pays sans littoral du SAHEL. Le PAA a pu jouer et continue de jouer ce rôle dans l'économie ivoirienne et dans la sous-région grâce surtout à une politique d'investissements rigoureusement planifiés, qui les a adaptés aux différents trafics classiques et spécialisés. Ce qui fait du PAA à ce jour l'un des ports les mieux équipés et performants d'Afrique. Pour les années à venir, il y aura des investissements en équipement modernes dont un nouveau portique qui permettra d'accroître la capacité du terminal à 4 portiques pour l'amélioration des infrastructures distinctes et la réalisation de la 1^{ère} tranche d'extension du PAA.

4. Le port autonome de San Pedro (PASP)

Le port autonome de San Pedro (PASP) tout comme le PAA, est un Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Il fut créé en 1971 et avait pour objectif essentiel de décongestionner le PAA évitant ainsi les conséquences de l'encombrement de celui-ci.

Le port Autonome San Pedro (PASP) est le fruit d'un investissement lourd avoisinant 12 milliards FCFA. Ces investissements se sont accrus au cours des quinze dernières années avec la construction de quai et d'un port de pêche ultra moderne et des postes de mouillage.

Le Port Autonome de San Pedro (PASP) qui est essentiellement un port de transit comporte:

- ✓ Cinq (5) postes à quai.
- ✓ Cinq (5) postes de mouillage.
- ✓ Des magasins de 13 800 m³
- ✓ Des terre-pleins de plus de 70 000 m³.
- ✓ Un port de pêche ultramoderne.

Les tonnages du Port Autonome de San Pedro (PASP) selon les années se présentent comme suit:

- 1980 : 1,505 Millions de tonnes
- 1983: 1,346 Millions de tonnes
- 1985: 1,155 Millions de tonnes
- 1987: 0.914 Millions de tonnes
- 1993: 0.840 Millions de tonnes

Cette baisse est due à celle des exportations des grumes.

II. LES INFRASTRUCTURES EN INTERNATIONAL

1. Les installations

Les bassins, les portiques, les matériels de levage mobiles et fixes, les aires de stockage, les matériels de communication et de télécommunication de proximité utilisés pour les opérations de manutention de grands navires modernes permettent une productivité élevée.

En effet, cette professionnalisation des activités portuaires favorise une cadence élevée. Du fait de l'investissement considérable impliqué, la rentabilité de tels équipements (navire, installations, portuaires..) exige une concentration du trafic sur un nombre limité de ports d'une même façade maritime.

Des navires de moindre capacité appelés « Feeders » ou « Alimenteurs » desservent ensuite les ports secondaires à partir des ports principaux.

2. Les moyens matériels

2.1. Les navires

2.1.1. Les navires spécialisés

- **Les vraquiers ou bulkers** ou navires transporteurs de vrac. Ces navires sont essentiellement des transporteurs des marchandises de type particulier.

Par exemples:

- Les navires citernes ou tankers (navires pétroliers)
- Les navires minéraliers

- Les navires céréaliers
- **Les navires polythermes ou navires frigorifiques ou reefer.** Ce sont des navires adaptés au transport sous température contrôlée et dirigée destinés au transport des denrées périssables telles que les ananas, bananes, poissons etc.

Actuellement, ces navires ont tendance à disparaître pour faire face à l'usage des conteneurs frigorifiques jugés préférables car plus souples et plus robustes.

2.1.2. Les navires non spécialisés

Ces navires qui sont à même de transporter toutes sortes de marchandises *dits général cargo* sont classés selon leur mode de manutention principale.

Ce sont:

- Les navires polyvalents ou conventionnels ou cargos: ils disposent à bord de ses propres moyens de manutention (palan: mâts de charge grues etc.).
- Les navires portes conteneurs: Ils furent créés pour remplacer les navires conventionnels.

Désormais les marchandises sont rangées par conteneur et disposées en cale ou en pontée aménagés et cela à l'aide des panneaux coulissants ou des glissières.

- Les navires rouliers ou RO-RO (Roll on- Roll Off): Ce sont des navires équipés d'une rampe arrière et parfois d'une autre latérale (Sur le côté) relevable qui prend appui sur les descentes du pont. Cette technique dérive de la technique du ferry-boat. Le navire roulier à l'avantage de permettre la manutention de tous les types de marchandises surtout le matériel roulant.
- Les navires portes- barges ou LO-LO (Lift on- lift off) ou FO- FO (Float on –Float off) : ce sont navires équipés pour charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift on- lift off) ou par flottage (Float on- Float off) des barges ou péniches de capacité variable.

Selon la technique utilisée, ces navires sont appelés LASH, SEABEE BACO etc.

- Les navires mixtes : c'est la formule qui est d'actualité et qui par conséquent est la plus utilisée sur les navires récents.

Differents types de navires



🚢 Navire Céréaliers



🚢 Navire citerne



🚢 Navire RO-RO (Rouliers)



🚢 Navire porte conteneurs



🚢 Navire Isotherme(Frigorifique)



🚢 Navire LO-LO

CHAPITRE IV : CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

Le transport de marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrat:

- Un contrat de transport établi entre le chargeur et le transporteur maritime.
- Un contrat (d'affrètement) établi entre le fréteur et l'affréteur.

Dans le cas, c'est la marchandise qui fait l'objet de contrat et dans le 2ème cas, c'est le navire.

I. LE CONTRAT DE TRANSPORT

Le contrat est accord de volonté établi entre deux ou plusieurs personnes en vue de produire des effets de droit. Le contrat de transport est un accord selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre.

Le document de base du contrat est le connaissement ou BILL of LADING (BL). C'est un titre de transport. C'est le seul document constituant en même temps un titre de propriété de la marchandise. Il contient toutes les informations concernant la marchandise à embarquer (nature poids-volume- nom du navire- port d'embarquement- port de débarquement- nom de l'armateur etc.).

1. Les différentes variétés de connaissement

Il existe trois types de connaissement:

- Le connaissement au porteur
- Le connaissement nominatif
- Le connaissement à ordre.

1.1. Le connaissement au porteur

Il porte la mention « au porteur » en lieu et place du nom de la personne qui doit retirer les marchandises en douane. Dans ce cas, le B/L est transmissible par endossement. Le réceptionnaire peut être l'importateur ou le transitaire qui cèdera le document par endossement à sa banque en échange des sécurités de paiement. Cette formule est très utilisée en crédit documentaire. Il peut également transmettre le document au chargeur si celui-ci souhaite vendre marchandise.

1.2. Le connaissance nominatif

Dans ce cas, le B/L porte le nom de la personne qui est habilitée à retirer la marchandise en douane.

Il n'est pas négociable c'est-à-dire qu'il n'est pas transmissible par endossement. Seule la personne dont le nom figure sur le B/L est autorisée à retirer la marchandise à l'arrivée du navire. Il est conseillé donc d'écrire le nom avec précision.

1.3. Le connaissance à ordre

Cette variété de connaissance est la plus répandue. Le document porte la mention à « ordre » en lieu et place du nom du destinataire il est endossé par le chargeur sans mention de destinataire. Dans le cas d'un envoi en groupage ou en conventionnel, il faut émettre un sous B/L pour chaque expédition.

2. les différentes fonctions du B/L

Le B/L joue 4 fonctions essentielles :

- La reconnaissance par le capitaine du navire de la prise en charge de la marchandise telle qu'elle est décidée par la convention convenue entre le chargeur et le transporteur :

Tout le transporteur ayant signé le connaissance devient immédiat responsable des dommages constatés sur une marchandise.

- Le titre représentatif de la marchandise transportée à bord : la possession du B/L implique la possession de la marchandise.
- L'instrument de négociation ou mise en gage de la marchandise embarquée. En effet le B/L est négociable c'est-à-dire qu'il est *transmissible par endossement* (B/L à ordre).
- Le titre donnant droit à la livraison de la marchandise : droit de propriété.

3. La mise à bord des marchandises

Pour la mise à bord des marchandises, le B/L peut porter la mention :

- **On board** : Il atteste alors la mise à bord effective des marchandises à la date d'émission du BL. C'est la forme exigée en en crédit documentaire généralement.
- **Received for shipment ou Reçu pour embarquement** : Il atteste alors la prise en charge des marchandises par la compagnie, qui peut éventuellement modifier le navire et la date d'embarquement prévus.

4. Les réserves

Le connaissance peut-être :

- **Net de réserves ou clean** : Il atteste alors que la compagnie a pris la marchandise en bon état apparent ou a obtenu du chargeur une lettre de garantie.
- **Surchargé ou clause ou un clean ou dirty** : Il comporte alors les réserves de la compagnie portant soit sur les quantités, qui sur l'état de la marchandise.

Ces réserves exonèrent le transporteur de toute responsabilité. Réserves portant également sur la catégorie (dangereux ou non, la marque, le volume).

5. BLD et CTBL

- Dans le cas d'un B/L direct, le transporteur maritime n'est responsable que de la partie maritime de l'expédition et il se considère comme mandataire du chargeur en cas de transbordement.
- Dans le cas d'un Combined Transport B/L, la responsabilité du transporteur maritime s'étend sur les prés et post acheminement. La compagnie de transport agit en tant que ETC (Etablissement de Transport combiné).

6. La lettre de garantie

Dans le cas d'un B/L " Un clean" par le capitaine du navire, ce dernier réclame une lettre de garantie à son chargeur ou à son transitaire pour situer les responsabilités. Cette lettre permettra aux marchandises sur lesquelles sont émis des doutes de garder leur valeur juridique et matérielle lors de leur prise en charge par les transporteurs.

Remarque : Même en cas d'émission de B/L avec la mention "Clean", certains chargeurs ou leurs transitaires émettent toujours une lettre de garantie pour accroître leur marque de confiance et de reconnaissance à la cargaison.

7. Les étapes de délivrance du B/L

Le transporteur maritime ou son consignataire doit, à la demande du chargeur délivrer le B/L.

Le B/L est délivré après réception de la marchandise en 6 étapes

1^{ère} étape : Le chargeur ou son transitaire va se procurer auprès de l'amateur ou son consignataire des imprimés vierges de B/L après le choix du navire et la date approximative d'embarquement de la marchandise.

2^{ème} étape : Le transitaire procède au marquage sur le B/L vierge des éléments indicatifs du voyage. Il remet une copie du B/L à l'armateur ou son consignataire qui vérifie ensuite les mentions sur le B/L. Si tout est correct, alors le transporteur remet un bon d'embarquement.

3^{ème} étape : Le transitaire livre ensuite la marchandise au transporteur ou à son consignataire ou son acconier. Le transitaire reçoit en retour un exemplaire du billet de bord.

4^{ème} étape : le transporteur vérifie simultanément le B/L et la présence physique des marchandises. Possibilités pour le transporteur d'émettre des réserves. Ces réserves sont dites STC (Said To Contain).

5^{ème} étape : Le transporteur calcul ensuite le fret et les frais annexes. Le paiement est fait soit au comptant soit par procédés bancaires.

6^{ème} étape : Le capitaine ou le consignataire retourne le B/L au chargeur ou au transitaire avec la mention on board" ou "Received for shipment.

Retenons que ces 6 étapes sont suivies avec la plus grande rigueur.

8. Description d'un connaissance

Le vocabulaire du connaissance

N° du connaissance

Carrier (transporteur)

Shipper (chargeur)

Consignée (destinataire)

Notify party / address (le nom du transitaire à prévenir à l'arrivée)

Vessel (le nom du navire)

Port of loading (port de chargement)

Port of discharge (port de déchargement)

Receipt (la place de réception)

Place of delivery (place de livraison)

Marks and number (marque et numéros divers)

N° and kind of package description of goods (nombre genre du colis.
description de la

Merchandise)

Cross weight (poids brut)

Measurement (volume m³)

Type of service (mode d'explication de la marchandise)

Number of original (nombre des originaux)

Lieu et date d'émission.

Comment lire un connaissement ?

IDENTITÉ DE L'ARMATEUR **N° DE RÉSERVATION**

LIEU DE RÉCEPTION PAR L'OPÉRATEUR DU PRÉ-ACHEMINEMENT **LIGNE MARITIME**

CSAV **COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.**
BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND INTERMODAL SHIPMENT

CHARGEUR **N° DE CONNAISSEMENT**

DESTINATAIRE

PERSONNE OU ENTITÉ DEVANT ÊTRE PRÉVENUE

MODE DE PRÉ-ACHEMINEMENT

PORT DE CHARGEMENT

PORT DE DÉCHARGEMENT

NOM DU NAVIRE

LIEU DE LIVRAISON FINALE (à destination)

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE

MARKS AND NUMBERS	N° OF PKGS./CNTRS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
<p>MARQUES DISTINCTIVES ET N° DU CONTENEUR</p> <p>DESCRIPTION DE LA MARCHANDISE</p> <p>POIDS ET DIMENSIONS (unité à préciser)</p>				

SHIPPERS DECLARED VALUE \$ (IF NOT DECLARED, LIABILITY LIMIT APPLIES AS PER CLAUSE 16.):

TOTAL NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER :

The number of containers or packages shown in the "TOTAL NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER" box which are sold by the Shipper to hold or consolidate the Goods described in the "PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER" CARRIER NOT RESPONSIBLE - See, have been received by COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. from the Shipper in apparent good order and condition except as otherwise indicated herein. Weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, description, contents and value unknown - for Carriage from the Place of Receipt or the Port of Loading; wherever it is specified in the Port of Discharge or the Place of Delivery (whichever is applicable) on the terms and conditions hereof INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF. THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AND THE TERMS AND CONDITIONS WITH THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF.

IN WITNESS WHEREOF THREE (3) ORIGINAL BILLS OF LADING have been signed below: HAVE BEEN SIGNED ALL OF THE SAME TONOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCORDING TO THE OTHERS TO STAND VOID.

COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.
as Carrier

FREIGHT CHARGES	RATE	PREPAID	COLLECT	PAYABLE AT
MONTANT DU FRET	TAUX	PRÉPAYÉ	PAYABLE À DESTINATION	LIEU DE PAIEMENT

Place issued: **DATE ET LIEU D'ÉMISSION**

(*) Applicable only when used intermodal Bill of Lading (see clause 10 on the reverse hereof)

II. LE CONTRAT D'AFFRETEMENT

L'affrètement est un contrat établi entre fréteur et l'affréteur. Il en existe trois types.

1. Affrètement au voyage

Il s'agit de la prise en location d'un navire pour effectuer un voyage ou pour déplacer une cargaison. Le fréteur fournit un navire pour une cargaison déterminée ou un voyage déterminé dans un délai déterminé. La gestion du navire (équipage-ravitaillement- frais d'escale, assurance etc.) est sous la responsabilité du fréteur.

Document du contrat : *la charte-partie*.

2. Affrètement à temps

Le contrat de location est conclu pour un laps de temps bien déterminé. Ici l'élément principal du contrat de location est le temps. L'affréteur exploite le navire durant le temps défini, mais il conserve la responsabilité de l'équipage de l'assurance, de l'avitaillement et de l'entretien du navire. Document du contrat : *la charte-partie*.

3. Affrètement coque nue

Ici le contrat de location porte sur un navire dépourvu d'équipement ou pourvu d'un équipement incomplet. Il appartient à l'affréteur d'armer et de gérer le navire pendant la durée de la location. Document du contrat: *la charte-partie*.

4. Sous - affrètement

Tous les contrats affrètements sont susceptibles d'être un contrat de sous – affrètement, cela se fait à l'insu du fréteur. C'est un contrat de sous location entre l'affréteur qui devient fréteur et un autre affréteur.

CHAPITRE V LES OBLIGATIONS DES PARTIES AU CONTRAT D'AFFRETEMENT MARITIME

I. Contrat d'affrètement au voyage

1. Le fréteur

Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre, totalement ou partiellement, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

La charte-partie doit contenir, au moins, les mentions suivantes :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms et domiciles du fréteur et de l'affréteur ;
- la précision si l'affrètement est total ou partiel et, dans ce dernier cas, l'indication des cales ou autres espaces mis à la disposition de l'affréteur ;
- l'indication du genre de voyage à effectuer ;
- les lieux et dates de chargement et de déchargement ;
- le taux de fret et ses modalités de paiement ;
- l'Importance et la nature de la cargaison ;
- le temps prévu pour le chargement et le déchargement.

Le fréteur est tenu de présenter à la date et au lieu convenus le navire et de le maintenir en bon état de navigabilité pendant le voyage, convenablement armé, équipé et apte à accomplir les opérations prévues dans la charte-partie. Il veille également au bon état des conteneurs et autres engins qu'il fournit pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

Le fréteur est tenu d'informer l'affréteur que le navire est arrivé au lieu de chargement et qu'il est prêt à charger. Cet avis est donné au moment convenu par les parties au contrat, et au plus tôt lorsque le navire se trouve au port de chargement ou à l'entrée de celui-ci.

Si le poste de chargement est précisé dans la charte-partie ou s'il a été indiqué par l'affréteur, l'avis est donné lorsque le navire est prêt à s'amarrer à ce poste de chargement.

L'avis que le navire est prêt à charger est à délivrer par écrit pendant les heures de bureau à la personne désignée par l'affréteur. Tout avis remis en dehors des heures de bureau est considéré comme délivré à la première heure de reprise du travail dans les bureaux.

Le frèteur ne peut refuser l'exécution d'opérations de remorquage dans le port ou le déplacement du navire d'un poste de chargement à un autre quel que soit le chargement qui a été convenu, si l'affrèteur le demande et rembourse les frais résultant des opérations ainsi effectuées et si l'opération envisagée ne présente pas de danger pour le navire

2. L'affrèteur

L'affrèteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

L'affrèteur s'engage à payer le prix de l'affrètement et à mettre à bord la quantité de marchandises énoncée par la charte-partie. A défaut, il paie la totalité du fret prévu pour cette quantité.

L'affrèteur a également droit à une réduction convenable du fret et à la réparation du dommage subi, si le frèteur ne met pas à sa disposition toutes les parties du navire prévues par la charte-partie.

L'affrèteur peut remplacer les marchandises prévues dans la charte-partie, à condition que le frèteur y consente. Le fret payé par l'affrèteur ne peut cependant être inférieur à celui qui a été stipulé dans la charte-partie.

Lorsque l'affrèteur charge sur le navire une quantité de marchandises inférieure à celle stipulée dans la charte-partie, le frèteur peut compléter la cargaison par d'autres marchandises si l'affrèteur y consent. Dans ce cas, le fret dû par l'affrèteur est réduit, proportionnellement à la quantité de marchandises fournie par le frèteur.

Le navire est mis à la disposition de l'affrèteur, aux fins de chargement et de déchargement de la cargaison, pendant les jours de planche ou staries ; ce délai ne donne pas lieu à rémunération. En cas de dépassement de ce délai, l'affrèteur doit des surestaries qui sont un supplément de fret.

Le point de départ et la computation des jours de planche et des surestaries ainsi que la rémunération due au frèteur au titre des surestaries sont réglés conformément au texte en vigueur en matière de computation de délai.

Si le fret et la rémunération due au titre des surestaries et des contre-surestaries ne lui sont pas payés par l'affrèteur, le frèteur peut, avec l'autorisation du tribunal compétent, faire consigner les marchandises et sommer l'affrèteur de payer le fret ou fournir une caution suffisante sous huitaine.

Avant le départ du navire et sans qu'une faute n'ait été imputable à l'une ou l'autre des parties, le contrat d'affrètement est rompu sans dommages-intérêts de part et d'autre dans les cas suivants :

- le navire a été ou est devenu irréparable à la suite d'un accident ;
- le navire a été réquisitionné ou interdit d'appareiller par les autorités compétentes ;
- une interdiction de commerce a été décidée par le pays dans lequel le navire doit se rendre ;
- un événement de force majeure rend l'exécution du voyage impossible

L'affrèteur peut rompre le contrat d'affrètement avant le début du chargement, il doit, dans ce cas, indemniser le frèteur pour le préjudice qu'il a subi.

L'indemnité due ne peut être supérieure au montant du fret.

En cas de rupture du contrat d'affrètement par le frèteur, celui-ci doit veiller à la conservation en bon état des marchandises et à leur acheminement à destination, si l'affrèteur ne lui a pas donné de renseignements précis à leur sujet.

En cas d'interruption du voyage pour une cause non imputable au frèteur, l'affrèteur est tenu au paiement d'un fret de distance si les marchandises ont été transportées, et conservées en bon état.

Le fret de distance correspond à la partie du fret qui est due, proportionnellement à la partie du voyage stipulé qui a été effectuée.

II. Contrat d'affrètement à temps

1. Le frèteur

Par le contrat d'affrètement à temps, le frèteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire armé, équipé et apte à l'usage stipulé dans la charte-partie, pour une durée déterminée.

La charte-partie doit contenir, entre autres, les mentions suivantes :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms et domiciles du frèteur et de l'affrèteur ;
- les activités commerciales auxquelles le navire peut être employé et les zones géographiques dans lesquelles il peut entreprendre la navigation ;
- le montant du fret et les modalités de son paiement ;
- la durée pour laquelle le contrat d'affrètement est conclu ;

- le lieu et la date auxquels le navire devra être mis à la disposition de l'affrèteur.

Le frèteur s'engage à présenter à la date et au lieu convenu le navire désigné et à le maintenir en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat, conformément aux stipulations de la charte-partie.

Le frèteur conserve la gestion nautique du navire ; à ce titre, le capitaine et les membres de l'équipage demeurent ses préposés et sont tenus de suivre ses instructions pour tout ce qui concerne la gestion nautique. Il doit assurer le navire, payer les salaires et accessoires des salaires de l'équipage.

Il doit par ailleurs supporter les frais de réparation et d'entretien nécessaires pour maintenir le navire en état de navigabilité. L'affrèteur est tenu d'accorder au frèteur le temps nécessaire à l'exécution des travaux mentionnés à l'alinéa précédent.

Le frèteur est tenu de faire effectuer au navire les voyages demandés par l'affrèteur, dans les conditions prévues à la charte-partie. Il peut cependant refuser tout voyage susceptible d'exposer le navire et les personnes se trouvant à son bord à des risques qui ne pouvaient raisonnablement être prévus lors de la conclusion du contrat d'affrètement.

Le frèteur peut également refuser le chargement à bord du navire de cargaisons inflammables, d'explosifs et de toutes autres marchandises dangereuses.

Le frèteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations, sauf dans le cas de la faute nautique du capitaine ou des autres préposés.

2. L'affrèteur

La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur.

L'affrèteur est tenu de supporter tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire, en particulier les soutes, en quantité et en qualité nécessaires, ainsi que le paiement des heures supplémentaires effectuées par l'équipage.

Le capitaine et les membres de l'équipage sont tenus, dans les limites des dispositions prévues dans la charte-partie, de respecter les instructions de l'affrèteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale.

Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affrèteur dans les conditions du contrat. Sauf convention contraire des parties, le fret

est payable par période d'**un (1) mois** et d'avance. Le fret payé n'est pas acquis à tout événement.

Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation dépasse vingt-quatre heures.

Si le frèteur a informé l'affrèteur que le navire ne serait pas mis à sa disposition dans les délais stipulés à la charte-partie, l'affrèteur doit, dans un délai raisonnable, informer le frèteur qu'il n'entend pas poursuivre le contrat.

L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Si la durée du dernier voyage dépasse la date convenue pour l'échéance du contrat, ce dernier est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire au port où il doit être restitué au frèteur. Celui-ci a droit, pour la période de prolongation de l'affrètement, au fret qui avait été stipulé dans la charte-partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

L'affrèteur doit indiquer en temps utile au frèteur la date et le port de la restitution du navire.

Si le navire devient inapte à l'usage stipulé dans la charte-partie, par suite d'une faute ou négligence de l'affrèteur ou de ses préposés dans l'exploitation commerciale, le frèteur conserve son droit au paiement du fret pour le temps pendant lequel le navire est inapte à l'usage prévu.

En cas de perte ou de destruction du navire ou s'il est devenu irréparable, le contrat d'affrètement est rompu. L'affrèteur doit le fret jusqu'au jour où ont été reçues les dernières nouvelles du navire.

Si la perte ou la destruction du navire est imputable à l'affrèteur, celui-ci reste tenu au paiement du fret convenu dans la charte-partie. Le frèteur a également droit à une indemnisation pour les pertes et dommages qu'il a subis.

Si dans l'exercice de ses fonctions, le capitaine n'a pas déclaré aux tiers avec lesquels il contracte qu'il agit pour le compte de l'affrèteur, celui-ci est responsable solidairement avec le frèteur des obligations contractées par le capitaine.

III. Contrat d'affrètement coque nue

1. Le frèteur

Par le contrat d'affrètement coque nue, le frèteur s'engage, contre le paiement d'un fret, à mettre un navire sans armement ni équipement ou avec un armement et un équipement incomplets, à la disposition de l'affrèteur, pour une durée déterminée.

Un affrèteur ivoirien coque nue peut bénéficier du pavillon ivoirien pendant la durée de la charte-partie si le pavillon initial du navire le permet et si le navire peut obtenir les certificats internationaux de sécurité.

La charte-partie doit contenir, entre autres, les mentions suivantes :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms et domiciles du frèteur et de l'affrèteur ;
- les activités commerciales auxquelles le navire peut être employé et les zones géographiques dans lesquelles il peut entreprendre la navigation ;
- le montant du fret et les modalités de son paiement ;
- la durée pour laquelle le contrat d'affrètement est conclu ;
- le lieu et la date auxquels le navire devra être mis à la disposition de l'affrèteur.

Le frèteur s'engage à présenter, à la date et au lieu convenus dans la charte-partie, le navire en bon état de navigabilité et apte à l'usage auquel il est destiné.

Pendant la durée du contrat, le frèteur a la charge des réparations et remplacements dus aux vices propres au navire.

2. L'affrèteur

L'affrèteur a la gestion nautique et commerciale du navire. Il doit l'utiliser conformément à sa destination normale et aux stipulations du contrat d'affrètement.

En cas d'immobilisation du navire par suite d'un vice propre ou d'un cas de force majeure, le paiement du fret est suspendu pendant la période où le navire n'est plus à sa disposition, à condition que l'immobilisation dépasse **vingt-quatre (24) heures**.

L'affrèteur est tenu d'assurer, équiper, maintenir en bon état de navigabilité le navire et de le rendre apte aux opérations pour lesquelles il a été affrété.

L'entretien du navire, les réparations et les remplacements autres que ceux dus aux vices propres, sont à la charge de l'affrèteur. Il supporte également tous les frais d'exploitation et en particulier les soutes.

L'affrèteur recrute le capitaine et les membres de l'équipage, paie leurs salaires et les accessoires de ces salaires, leur nourriture et toutes autres dépenses annexes.

A l'expiration du contrat d'affrètement, l'affrèteur doit restituer le navire, à la date et au lieu stipulés, dans l'état où il l'a reçu compte tenu de l'usure normale du navire.

En cas de retard dans la restitution du navire, le frèteur a droit au paiement du fret qui avait été stipulé dans le contrat d'affrètement, pour la période comprise entre la date de l'expiration du contrat et celle de sa restitution au frèteur, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

L'affrèteur garantit le frèteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

IV. Contrat de sous - affrètement

L'affrèteur peut, dans la limite des droits qui lui sont reconnus dans la charte-partie, sous-fréter le navire, pour la totalité ou pour partie.

Le contrat de sous-affrètement ne modifie pas les conditions du contrat intervenu entre le frèteur et l'affrèteur. L'affrèteur reste tenu envers le frèteur des obligations stipulées dans la charte-partie.

Le frèteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrèteur, peut agir contre le sous-affrèteur en paiement du fret qui lui est encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le frèteur et le sous-affrèteur.

CONTRAT D’AFFRETEMENT COQUE NUE DES NAVIRES DE PECHE

Entre les soussignés,

Monsieur ou la société armateur, propriétaire du navire désigné ci-après demeurant à Désigné par "LE FRÉTEUR" d'une part,
et
la société,
désigné par "l’AFFRÉTEUR" d'autre part,

Il est convenu ce qui suit :

I : DEFINITION

Article premier :

Le contrat d’affrètement coque nue est un contrat par lequel le fréteur met un navire à la disposition d’un affréteur, moyennant une rémunération dénommée : le coût d’affrètement.
Le contrat est prouvé par la charte-partie.

II- Les conditions générales du contrat d’affrètement coque nue

Article 2 :

Par le présent contrat d’affrètement "**coque nue**", le fréteur s'engage, contre le paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition de l’affréteur, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

Article 3 :

Le fréteur accepte l’affrètement coque nue du navire dans les conditions fixées par le présent contrat d’affrètement et dont les caractéristiques sont en annexe.

Article 4 :

Le coût de l’affrètement ne doit pas dépasser 30 pour cent pour les quantités débarquées à l’état frais et 20 pour cent pour le congelé exporté par la SMCP.
Le règlement du coût de l’affrètement sera effectué par transfert bancaire.

Article 5 :

Les dommages causés par le navire au cours de son exploitation seront sous la responsabilité de l'affrèteur car il a à charge la gestion nautique et commerciale du navire.

Article 6:

Il a l'usage du matériel et des équipements du bord, à charge d'en restituer en fin de contrat.

Article 7 :

Le contrat est conclu, à compter de l'approbation du Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime et après avis de la Banque Centrale de Mauritanie, pour une durée de.....

Article 8 :

Le navire affrété coque nue est soumis à toutes les obligations auxquelles sont soumises les navires mauritaniens et ce conformément aux dispositions de la loi 029-2013 portant Code de la Marine Marchande.

Il s'agit entre autres :

- de l'obligation d'avoir un équipage à 100% mauritanien sauf dérogation du Ministre chargé de la Marine Marchande ;
- de la détention d'un crew list d'équipage délivré par le Quartier Maritime de Nouadhibou ;
- de la détention des certificats de sécurité ;

III- : OBLIGATIONS DU FRETEUR :**ARTICLE 9 :**

- Présenter à la date et au lieu convenus le navireen bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné,
- Il cède à l'affrèteur toute la gestion technique et commerciale du navire,
- Le frèteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.

Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.

IV- : OBLIGATIONS DE L'AFFRETEUR

ARTICLE 10 :

L'affrèteur recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes. Il supporte tous les frais d'exploitation.

Il doit :

- assurer le navire
- entretenir le navire,
- supporter tous les frais tenant à l'utilisation du navire : soutes, taxes, rémunération de l'équipage...

Article 11 :

L'affrèteur fera également les démarches nécessaires à l'obtention de toute autorisation indispensable à l'exercice des activités de pêche dans les eaux sous juridictions Mauritanienues.

Article 12 :

L'affrèteur garantit le frèteur contre tout recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire pendant la validité du présent contrat.

V- : CONDITIONS DE PECHE DU NAVIRE AFFRETE

ARTICLE 13 :

Les produits de pêche seront exportés après accomplissement de toutes les formalités Administratives conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

Si le navire cesse ses activités au cours de l'année l'affrèteur devra faire parvenir sa licence au département des pêches accompagnée d'une lettre expliquant les circonstances de cet arrêt.

L'affrèteur doit verser au Trésor Public les taxes liées à l'exportation, les charges liées aux impôts et taxes locales.

VI- REGLEMENT DES LITIGES

ARTICLE 14 :

En cas de litige au contrat et consécutif à l'application du présent contrat d'affrètement les deux parties auront recours à un règlement à l'amiable.

A défaut d'accord à l'amiable seul les tribunaux de commerce mauritaniens sont compétents.

ARTICLE 15:

Le présent contrat sera établi trois copies originales.

Le Fréteur

L'Affréteur

Contrat d'affrètement

Le présent contrat d'affrètement a été conclu entre d'une part __

_____ D'autre part Monsieur

_____ armateur du navire _____,

Il a été convenu comme suit :

Article 1 : objet du contrat

L'armateur donne en affrètement sans transmission de propriété à l'affrèteur qui l'accepte aux conditions prévues au présent contrat, le navire _____ armé à la pêche de la langouste.

Ce navire sera muni de tous les titres de navigations et de sécurité en cours de validité requis par les conventions internationales.

Article 2 : Durée du contrat

Le présent contrat est conclu pour une durée d'une année. il peut être renouvelable pour les périodes identiques après approbation du Ministère chargé des pêches. Chacune des parties peut dénoncer le contrat par lettre recommandée, un mois avant sa date d'expiration.

Article 3 : Obligations de

l'armateur L'armateur s'engage

à :

- a) Fournir le navire dont les caractéristiques sont annexes dans le présent contrat, en bon état de navigation et apte à réaliser les opérations de pêche, de traitement et de transformation envisagées.

Le navire doit être pourvu d'un équipage qualifié pour mener les opérations prévues ci-dessous ;

- b) supporter tous les frais de gestion du navire comprenant notamment
 - traitement des marins qu'ils emploient directement à l'exception des marins et des observateurs mauritaniens

- l'approvisionnement en combustibles et autres ingrédients
- fourniture du matériel de navigation
- fourniture des pièces détachées pour l'entretien des navires et du matériel de pêche.
- les dépenses nécessaires à la convention, au traitement ou conditionnement du produit à bord du navire.
- fourniture des vivres pour tout l'équipage et de tout autre ravitaillement

c) assurer l'entretien du navire et du matériels de pêches et la réparation y afférentes dans le respect de la législation et des règlements applicable en Mauritanie.

d) apporter tous les soins nécessaire, à la classification, la conservation et au conditionnement du produit de pêche pendant le temps ou celui-ci se trouve à bord du navire.

e) fournir en tant que de besoin, les moyens de manutention et de levage à bord à l'occasion des opérations de déchargement du produits. Cette obligation cesse lorsque le produit est placé sur le quai ou déposé sur allège.

f) assurer le respect effectif des obligations de déclaration des captures et de position dans les termes et conditions prévus par la réglementation Mauritanienne de pêche.

g) souscrire et payer toute les assurances maritimes garantissant le navire et couvrant sa responsabilité à l'égard des tiers.

h) prendre à sa charge tous les frais engendrés par les infractions commises dans le domaine de la réglementation des pêches au cours des opérations de pêches proprement dites

i) prendre en charges tous les frais portuaires et d'agence ect... occasionnés par l'immobilisation du navire due au retard des transporteurs opérant pour son compte.

j) observer le programme de production tels que prévu en annexe .

k) informer l'affréteur , par l'intermédiaire du capitaine de l'arrive du navire dans les eaux sous juridiction Mauritanienne 72 heures d'avance .

l) payer les intérêts pour chaque jour de retard, calculer sur la base correspondant au taux d'intérêt applique par la banque centrale de Mauritanie si par la faute de l'armateur le paiement ne se fera pas à temps.

m) assurer le paiement de tous les frais portuaires , de taxes d'agence de port et de douane relatifs à l'approvisionnement et aux ravitaillement du navire

(eaux , combustibles , emballages , nourriture ect) ainsi que les frais de transbordement des produit de pêche lui revenant au titre présent contrat .

Article 4 : l'obligation de l'affrèteur

L'affrèteur s'engage à :

- a) obtenir les autorisations d'affrètement ainsi que les licences de pêche correspondant aux opérations envisagés.
- b) Fournitures des marins et observateurs mauritaniens imposés par la législation mauritanienne et satisfaisante aux conditions d'emplois déterminer dans cette législation et assurer leur acheminement vers le navire en rade de Nouadhibou et le retour au port.
- c) Préparer en cas de besoins les équipements de manutention au port pour le déchargement de la production.
- d) Payer les droit et taxes à l'exploitation, taxe municipale, taxe spécifique, les taxes et droit portuaire, les frais de visite de conformité et de sécurité et les T.S douane.
- e) Payer les salaires, les primes et l'assurance des marins et les observateurs mauritaniens embarqués à bord du navire.
- f) Supporter solidairement avec l'armateur les conséquences des infractions engageant sa responsabilité, commises en matière de commercialisation du produit et en contravention de la réglementation de change.
- g) Obtenir les autorisations et accomplir toutes les formalités relatives aux entrées et sorties quelle qu'en soit la raison pour les navires de pêche, des transporteurs , des tankers et des remorqueurs opérant pour le compte de l'armateur.
Accomplir les mêmes formalités, sous réserve des autorisations appropriées, pour les opérations se déroulant en zone de pêche ou au port de Nouadhibou.
- h) Informer dans les plus brefs délais l'armateur de tout changement intervenu en République Islamique de Mauritanie relatif à la réglementation de pêche.

- i) Remettre au commandant du navire des instructions concernant les marins, contrôleurs et officiers mauritaniens et stagiaires à bord, expliquant l'exercice de leurs fonctions et ce au moment de leur admission.

Article 5 : Obligations mutuelles des parties contractantes

Aux fins d'application des dispositions de ce contrat, les parties contractantes s'engagent à coopérer en bonne intelligence.

- a) L'armateur informera, régulièrement l'affréteur des mouvements du navire et des captures, tant en quantité qu'en qualité, au fur et à mesure qu'elles se réalisent.
- b) L'armateur mettra à la disposition de l'affréteur, aux fins de commercialisation, la part de production lui revenant conformément au programme de production en annexe.

Article 6 : Rapports entre l'affréteur et l'équipage

Le capitaine exécutera toutes les campagnes de pêche avec la plus grande diligence et prêtera l'assistance nécessaire à l'équipage du navire. Si l'affréteur a des raisons d'être mécontent de la conduite du capitaine, des officiers ou des membres de l'équipage, l'armateur à la réception de la plainte, si nécessaire, fera un changement dans les attributions d'emplois.

L'affréteur fournira au capitaine toutes les informations et instructions sur les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'exercice de la pêche dans les eaux maritimes mauritaniennes.

Article 7 : Production et valeur minimale garanties

L'armateur s'engage à réaliser, au minimum, une production en tonnes métriques de produit dont le volume, l'assortiment et les valeurs sont définies dans le programme en annexe.

Cette production sera répartie conformément à la clé de répartition arrêtée par le Ministère chargé des Pêches et figurant dans le programme de production visé à l'alinéa ci-dessus.

Article 8 : Rémunération de l'affrèteur

L'affrèteur dévient propriétaire à due proportions des captures au fur et à mesure de leur mise à bord.

La part de la production qui lui revient sera mise à sa disposition dans les conditions définies dans le programme de production visé à l'article 7.

Toutefois,

- a) Au cas où le tonnage de production garanti ne serait pas atteint, l'armateur doit lui verser le solde à concurrence de valeur minimale garantie.
- b) En cas de dépassement du tonnage de production garantie, la clé de répartition visée à l'article 7 est appliquée à toute la production.

Article 9 : Application de la législation et de la réglementation des pêches Mauritanienes.

Aucune stipulation du présent contrat ne saurait avoir pour effet de méconnaître ou de limiter la portée des dispositions de la législation et de la réglementation des pêches mauritaniennes.

Sont en particulier applicables de plein droit au présent contrat les dispositions résultant des textes suivants :

- La loi n° 2000-025 du 24 janvier 2000 portant codes de pêches ;
- L'ordonnance N° 2007-022 du 09 août 2007 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi 2000-025 du 24 janvier 2000 portant code des pêches ;
- Décret N° 2002-73 du 1^{er} octobre 2002 portant règlement d'application de la loi 2000-025 du 24 janvier 2000 portant code des pêches.

Article 10 : les membres de l' (les) équipage (s) du (es) navire (s) affrété (s) sont soumis à la législation du pays de pavillon du (s)

navire (s) . Ils sont cependant tenus de respecter les lois , règlement et usages en vigueur en Mauritanie.

Article 11 : sous – affrètement

Sous affrètement, sous quelque forme que ce soit , est interdit

Article 12 : Evénement affectant l'exécution du contrat

En cas de survenance d'un événement de force majeure empêchant l'exploitation du navire :

- le contrat est suspendu provisoirement.
- le contrat est résilié de plein droit si l'événement de force majeure est définitif ou lorsqu'il sera plongé pendant une durée supérieure à 30 jours.

En cas de résiliation pour événement de force majeur, les droits de chacune des parties contractantes sont liquidés proportionnellement au temps d'exploitation effectif du (es) navire (s) avant survenance de l'événement .Il n'y a lieu à aucun dommage et intérêt de part ni d'autre .Par événement de force majeure, on entend l'incendie ,le naufrage , la guerre , le cataclysme, l'interdiction de l'import ou export ou tout événement ayant un caractère extraordinaire et indépendant de la volonté des deux parties .

Lorsque l'événement provoquant l'arrêt temporaire ou définitif de l'exploitation du (es) navire (s) est du à une faute de l'une des parties, l'autre partie contractante pourra demander la résolution judiciaire du contrat avec dommages et intérêt s'il y'a lieu.

Article 13 : Responsabilité à l'égard des tiers

L'armateur réparera seul les dommages matériels et corporels subis par des tiers et causés par un accident de la navigation ou de la pêche engageant sa responsabilité.

L'affrèteur sera tenu de réparer les dommages matériels ou corporels subis par des tiers et causés par un accident au cours de la manutention à terre de l'entreposage ou du gardiennage du produit.

Toute fois l'armateur n'est pas responsable de l'indemnisation des dommages matériels ou moraux , la mort , la perte partielle ou complète de l'aptitude au travail subis par les citoyens mauritaniens pris à bord d'un navire de pêche causés par l'inobservation des règles de sécurité et des mesures de prudence usuelles .

L'armateur n'est pas responsable de la non exécution par l'affrèteur des engagements relatifs à l'exécution du présent contrat, pris envers des tiers. Tous les frais et dommages subis par l'armateur , liées à une demande de pénalité ou de saisie d'un navire ou de tout autre bien de l'armateur formulée par un tiers suite à la non exécution par l'affrèteur des engagement mentionnes ci-dessus sont à la charge de l'affrèteur

Cette disposition ne s'applique pas dans le cas ou le non respect par l'affrèteur de ses engagements est imputable à l'armateur

Article 14 : Sauvetage et assistance

Toute rémunération de sauvetage et assistance à d'autres navires par le (s) navire (s) affrété (s) sera partagée par moitié entre l'armateur et les membres d'équipages ainsi que le combustible consommé et après déduction du cout des réparations des avaries causées par le sauvetage au navire.

L'armateur représente l'affrèteur dans la procédure de fixation de la rémunération de sauvetage et dans toutes les mesures prises pour en assurer le paiement.

Article 15 : Clause d'attributive de compétence et droit applicable

toutes les contestations qui pourraient découler de l'interprétation et de l'application des clauses du présent contrat seront soumises à la compétence des tribunaux mauritaniens.

Article 16 : Entrée en vigueur du contrat

Le présent contrat ne sera exécutoire qu'après son approbation par le Ministre chargé des Pêches.

Fait à _____ le _____

L'Armateur

L'Affréteur

Pour approbation
(Nom du responsable de l'autorité, chargé du suivi des
affrètements) Lu et approuvé

Le Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime

