



GESTION DU TRANSPORT

MARITIME

ASSA AHOUSSI JEAN

I- Objectif Général

L'objectif général de la gestion du transport maritime est d'optimiser la chaîne logistique maritime dans son ensemble pour assurer un service de transport fluide, fiable et compétitif, qui répond aux besoins du commerce international tout en maîtrisant les coûts, les risques.

II- Objectifs Spécifiques

- Garantir la fiabilité et la ponctualité
- Assurer l'intégrité de la cargaison
- Optimiser le planning et l'itinéraire :
- Planifier les escales et choisir les routes maritimes les plus efficaces.
- Gérer l'interface portuaire

III- Programme de formation

Chapitre 01: Le Navire

- Definition
- Les types de navires
- Le transport Maritime

Chapitre 02: Les Spécificités du Transport Maritime

- Les Routes Maritimes et Types de Fret
- Le Tramping et la Ligne Régulière
- Les Grandes Evolutions de la Ligne Régulière
- Hub et Spoke
- Les Incoterms Maritimes
- Assurances Maritimes
- Tarification Maritime

Programme de formation

Chapitre 03: Organisation du Transport International des Marchandises par Voie Maritime

- Recherche de la Meilleur Offre du Transport Principal
- Préalables à l'Expédition
- Formalités douanières
- Formalités Portuaires
- Transport Principal

Chapitre 04: Le Contrat d'Affrètement

- Les règles Communes aux Contrats
- Definition

Chapitre 05: Le Port

- Notion de Port
- Les Différents Types de Port
- Classification selon leur Localisation
- Classification Selon leur Mode
- Classification selon leur Gestion
- Classification selon leurs Activités

Programme de formation

Chapitre 06 : Les Différents Acteurs

- Les Acteurs Publics
- Les Acteurs Privés
- Les Professions aux Services des Navires
- Les Professions aux Services à la Marchandise
- L'Escale du Navire

Chapitre 07: Les Ports et Leur Role dans le Commerce International

- Les Caractéristiques Physiques du Port
- Le Port au Service des Navires
- Les Différentes Fonctions d'un Port
- La Notion de Chaine de Transport.

IV- BIBLIOGRAPHIE

1. Stopford, Martin – Maritime Economics (3rd Edition, Routledge, 2009).
2. Branch, Alan – Elements of Shipping (9th Edition, Routledge, 2014).
3. Alderton, Patrick – Port Management and Operations (3rd Edition, Routledge, 2020).
4. Affrètement, droit maritime, assurance
5. Baughen, Simon – Shipping Law (8th Edition, Routledge, 2019).
6. Wilson, John F. – Carriage of Goods by Sea (7th Edition, Pearson, 2010).
7. Barbin, Philippe – Droit maritime (2e édition, Larcier, 2018).

CHAPITRE 01: LE NAVIRE

Introduction

Les marchés, du fait de la mondialisation, s'émancipent pour acquérir une dimension transnationale et mondiale. De ce fait, les ports ne sont plus ces simples interfaces dans le processus de transport entre des « hinterlands » et des « forelands ».

Ils se transforment en nœuds locaux articulés dans un réseau logistique portuaire mondialisé géographiquement et structuré fonctionnellement.

I- Définitions

1- Navire

Il y'a plusieurs définitions de navire :

Bâtimen ponté, d'assez fort tonnage, destiné à la navigation en mer. Toute embarcation flottant sur l'élément liquide, mer ou rivière. En pratique, on n'applique le mot navire qu'à un bateau d'un certain tonnage.

2- Bateau

Un bateau est destiné à la navigation maritime, c'est-à-dire prévu pour naviguer au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements techniques de sécurité de navigation intérieure, et où commencent à s'appliquer les règlements de navigation maritime.

II- Les types de Navires

- Cargos polyvalents / **navires** à divers.
- Navires porte-conteneurs.

Les navires porte-conteneurs transportent uniquement des conteneurs.

- Navires vraquiers.
- Navires rouliers "Ro-Ro"
- Navires "Con-Ro" :navires rouliers qui transportent des conteneurs et du fret roulant.
- Navires frigorifiques: (Reefer) transport de denrées périssables.
- Navires pétroliers;
- Navires chimiquiers.

III- Le Transport maritime

Le transport maritime est une industrie commerciale qui monopolise près de 95% du commerce international.

Les flottes de bateaux et de navires appartenant à des centaines de Compagnies assurent quotidiennement le transport d'énormes quantités de produits entre différents pays, mieux que n'importe quel autre moyen de transport.

1- Activités

Les activités principales de la Compagnie sont :

- Le transport maritime.
- L'affrètement.
- La consignation et le courtage maritime.
- Les travaux d'entretien des navires.
- L'avitaillement.
- Le transit

2- Code, Convention, Norme et Organisation

Définitions :

- **OMI** : Organisation Maritime Internationale.
- **ISM** : Code international de la gestion de la sécurité.
- **ISO 9001** : Norme portant sur la gestion de la qualité.
- **ISO 14001** : Norme portant sur la gestion de l'environnement.
- **Convention** internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS)
- **Convention** internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL)

CHAPITRE 2

SPECIFICITES DU TRANSPORT MARITIME

Généralités

Le mode maritime intervient dans le transport de longue distance de l'essentiel des matières premières (pétrole, gaz, charbon, minérais, céréales, etc.).

En plus de ce transport en vrac, il couvre celui de produits préalablement conditionnés en cartons, caisses, sacs, palettes ou fûts : ce qu'on appelle les marchandises diverses (general cargo).

Depuis le milieu des années 60, ces dernières ont été bouleversées par le développement des conteneurs maritimes.

Ces boîtes au format standardisé ont connu un essor fulgurant, révolutionnant le transport maritime mais aussi toute la chaîne d'approvisionnement depuis le fournisseur jusqu'au client final. Transport routier, ferroviaire, fluvial et même aérien se sont adaptés pour faire de ces boîtes des unités de transport intermodales (UTI).

La marchandise, une fois emportée en conteneur, ne subit plus d'autre manipulation jusqu'à sa destination finale.

Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu.

La généralisation du conteneur a permis la massification des flux maritimes. Celle-ci a imprimé, et continue de le faire, ses plus grandes évolutions au secteur : dans la conception des navires, de plus en plus gros, et dans l'organisation des lignes en dessertes selon le principe du hub. Si sa vocation première est de faire transiter des biens ou des personnes par la mer, le transporteur maritime peut aussi prendre en charge le pré et le post-acheminement, par exemple depuis le lieu de production vers le navire ou depuis ce dernier vers la destination finale du fret. Un tel déplacement sera couvert par un connaissance dans le cadre d'un service de ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping, par exemple pour des tonnages importants.

I- ROUTES MARITIMES ET TYPES DE FRET

Les routes maritimes sont calquées sur la géographie des échanges commerciaux. Il est donc logique qu'elles diffèrent en fonction du type de marchandise transportée. Ainsi, les vracs liquides, composés en très grande majorité d'hydrocarbures (produits bruts ou issus du raffinage), participent principalement aux trafics Nord-Sud. Le Moyen-Orient et l'Afrique sont les plus gros exportateurs, les premiers importateurs étant l'Amérique, l'Europe et l'Extrême-Orient.

Pour ce qui est des vracs secs, concernant principalement les produits miniers et agricoles, on note globalement un accroissement de la concurrence sur les marchés céréaliers mondiaux avec l'entrée de nouveaux exportateurs comme l'Ukraine ou la montée en puissance de pays agricoles comme le Brésil ou l'Argentine.

Sur le marché charbonnier, les éléments les plus marquants sont la croissance de l'Europe de l'Est et le rôle pris par la Chine et l'Indonésie sur le marché régional asiatique.

Enfin, le secteur minéralier est dominé à l'export par deux des principaux producteurs, le Brésil et l'Australie.

II- LE TRAMPING ET LA LIGNE REGULIERE

Deux grands marchés composent cette offre maritime : le transport à la demande (tramping) et celui de ligne régulière. Si le tramping est possible avec tout type de chargement, le concept de ligne régulière ne s'applique qu'à la catégorie des marchandises diverses. C'est celui qui a connu les plus grandes évolutions depuis trente ans.

Pour le trafic pétrolier, comme pour ceux de céréales et de minérais, c'est le transport à la demande qui prévaut. Dans ce cas, le chargeur passe par un courtier, intermédiaire qui va trouver le navire adapté à ses besoins.

Pour certains produits nécessitant un transport en grandes quantités, le choix est sans équivoque. Pour d'autres, la question se pose. Un chargeur peut avoir intérêt à recourir à l'affrètement pour des questions de délais et de coût, en fonction des volumes à transporter.

Ce transport à la demande permet de s'affranchir des fréquences des lignes régulières ainsi que des contraintes liées au « partage » du navire par une multitude de chargeurs et aux nombreuses escales

L'augmentation des échanges de produits manufacturés et les coûts liés à la logistique nécessitent d'ajuster au mieux les flux par rapport à la demande et incitent les chargeurs à faire transporter de plus faibles quantités plus souvent.

Dans ce cas, la ligne régulière, qui offre des itinéraires fixes et des escales régulières et fréquentes, est la plus appropriée. Sur ce marché, le développement de la conteneurisation a permis d'augmenter la fréquence des dessertes, qui proposent pratiquement toutes au moins un départ par semaine, et a contribué à réduire l'offre de transport conventionnel.

III- LES GRANDES ÉVOLUTIONS DE LA LIGNE RÉGULIÈRE

Le transport de ligne régulière est celui qui, depuis trente ans, a connu les plus grands bouleversements. La conteneurisation a considérablement changé l'ordre des choses. L'augmentation de la taille des navires, répondant à une recherche d'économies d'échelle, a conduit les armateurs à organiser l'offre différemment.

Pour des raisons économiques, commerciales et techniques, ces navires ne peuvent desservir tous les ports : en deçà d'un certain volume à charger ou à décharger, l'escale directe est exclue. Pour être desservis par des navires mère, les ports doivent aussi être équipés de moyens de manutention performants et offrir des tirants d'eau importants.

Les plus gros porte-conteneurs ne font ainsi escale que dans quelques grands ports à partir desquels des navires plus petits, les feeders, assurent les dessertes vers les ports secondaires.

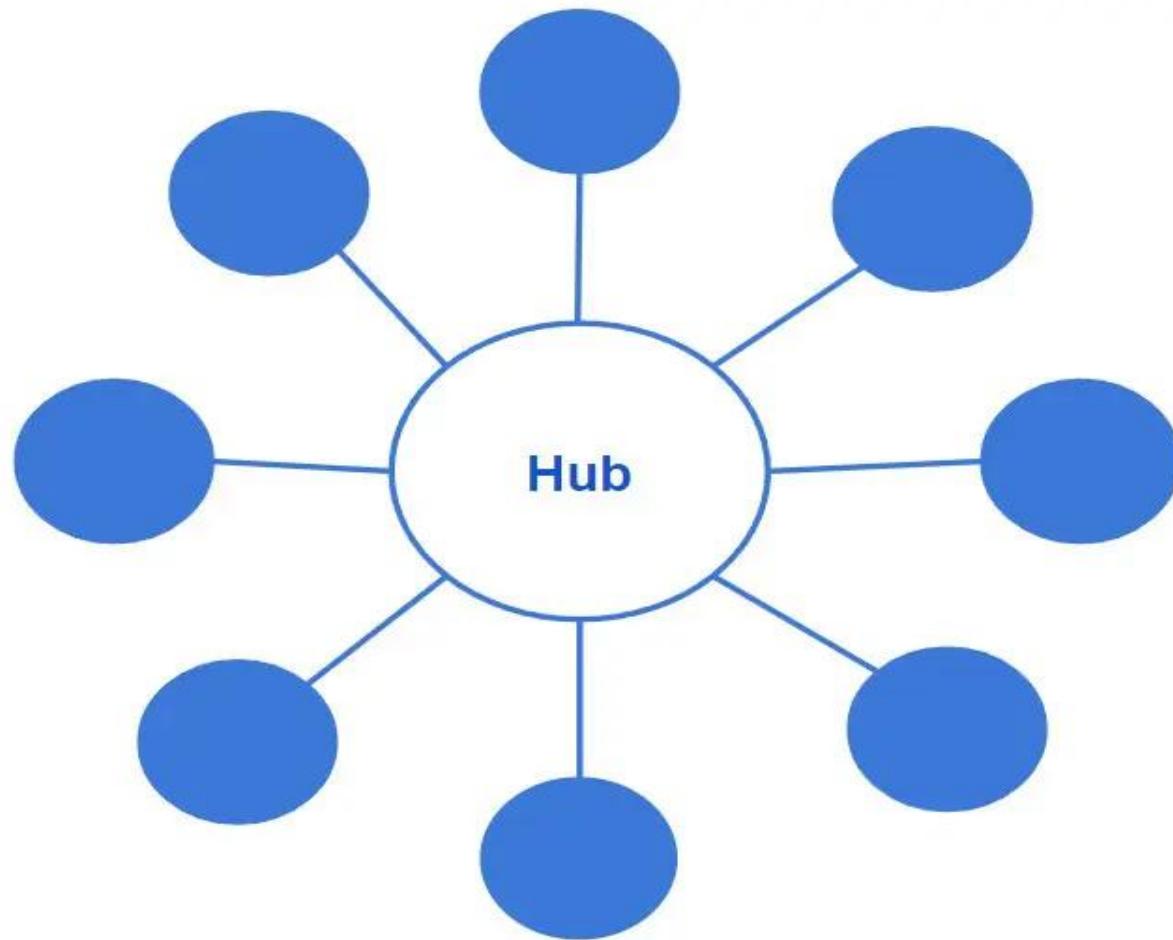
La marchandise pourra aussi être transbordée sur un autre navire mère opérant une autre grande ligne. C'est le principe de la desserte par hubs and spokes.

Le remplissage reste le problème essentiel de ces gros navires car la réduction des coûts ne se produit que si l'armement a la capacité commerciale de les faire naviguer suffisamment chargés.

IV- hub and spoke

Hub and spoke signifie moyeu et rayons.
Le hub ou moyeu est le point vers lequel convergent les différentes lignes, assimilées à des rayons.

Le réseau en hub and spoke privilégie un trafic en étoile autour d'un nœud.



hub and spokes

V- LES INCOTERMS MARITIMES

Les Incoterms maritimes sont utilisés lorsque la marchandise voyage par bateau, que ce soit en vrac, en conteneurs, ou sur tout navire marchand.

1 – Les Incoterms Maritimes

Ils sont au nombre de 4 :

1. **FAS** – Free Alongside Ship (Franco le long du navire)
2. **FOB** – Free On Board (Franco à bord)
3. **CFR** – Cost and Freight (Coût et fret)
4. **CIF** – Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)

2- Responsabilités et Obligations du vendeur et de l'Acheteur

2-1- FAS — Free Alongside Ship

➤ Responsabilités du vendeur

- Met la marchandise à côté du navire du transporteur choisi par l'acheteur (sur le quai du port d'embarquement).
- Réalise le dédouanement export.

➤ Responsabilités de l'acheteur

- Charge la marchandise sur le navire.
- Paie le transport maritime jusqu'à destination.
- Supporte les risques à partir du moment où la marchandise est placée à quai, le long du navire.

2-2- FOB — Free On Board

➤ Responsabilités du vendeur

- Livre la marchandise à bord du navire choisi par l'acheteur.
- Supporte les risques jusqu'au franchissement du bastingage.
- Effectue le dédouanement export.

➤ Responsabilités de l'acheteur

- Paie le fret maritime.
- Supporte les risques dès que la marchandise est chargée sur le navire.

2- 3. CFR — Cost and Freight

➤ Responsabilités du vendeur

- Livre la marchandise à bord du navire.
- Paie le fret maritime jusqu'au port de destination.

➤ Responsabilités de l'acheteur

- Supporte les risques dès que la marchandise est chargée à bord.
- Paie les assurances (non obligatoires pour le vendeur).
- Gère les formalités à l'arrivée.

2- 4. CIF — Cost, Insurance and Freight

➤ Responsabilités du vendeur

- Livre la marchandise à bord du navire.
- Paie le fret maritime jusqu'au port de destination.
- Souscrit une assurance minimale couvrant la marchandise pour l'acheteur.

➤ Responsabilités de l'acheteur

- Supporte les risques dès que la marchandise est chargée sur le navire.
- Gère le déchargement et les formalités à l'arrivée.

VI- ASSURANCE MARITIME

Les risques en transport maritime incluent les avaries, pertes, retards, risques météorologiques ou humains. Les polices d'assurance principales sont :

- Facultés (Marchandises),
- Corps ,
- Protection & Indemnité (P&I).

La gestion d'un sinistre implique la déclaration, l'expertise et le règlement par l'assureur.

VII- TARIFICATION MARITIME

Le prix du transport est déterminé par la loi de l'offre et de la demande, mais les compagnies maritimes doivent tenir compte de leurs coûts de revient pour fixer leurs prix.

Dans le cadre des lignes régulières, les compagnies calculent le fret à partir d'un taux de base auquel peuvent s'ajouter différents correctifs et frais annexes.

Le prix du transport est déterminé par la loi de l'offre et de la demande, mais les compagnies maritimes doivent tenir compte de leurs coûts de revient pour fixer leurs prix.

Dans le cadre des lignes régulières, les compagnies calculent le fret à partir d'un taux de base auquel peuvent s'ajouter différents correctifs et frais annexes

1- LE FRET DE BASE

1-1- Fret de base pour les marchandises conventionnelles

Tarification en lourd ou en léger

Le fret de base est établi à l'unité payante (UP).

L'unité payante est la tonne ou le mètre cube à l'avantage du navire, sur la base d'une équivalence $1m^3 = 1 \text{ tonne}$.

On mesure donc le volume et le poids de la marchandise; le chiffre retenu comme quantité d'unités payantes est le plus élevé des deux.

On parle de tarification « en lourd » quand le tonnage est supérieur au cubage et de tarification « en léger » quand le cubage est supérieur au tonnage.

1- 2- Fret de base pour les conteneurs

On trouve deux types de tarification

Les principes de la tarification conventionnelle et une autre au conteneur dite « à la boîte ».

Cette tarification s'applique dans le cas des conteneurs complets (FCL).

Un prix est fixé à la boîte.

Il ne tient compte que de la liaison sans considération de masse. Il peut tenir ou non compte de la classe de la marchandise.

2- Correctifs

Certains sont conjoncturels, d'autres existent de manière permanente.

Leur mode de calcul peut varier d'une conférence à l'autre.

2-1- Correctifs conjoncturels

- **Surcharge fuel ou BAF (Banker Adjustment Factor)** : destiné à intégrer les variations du prix des combustibles entre 2 éditions du tarif. S'applique comme un pourcentage de majoration ou de réduction sur le fret de base ;
- **Surcharge monétaire ou CAF (Currency Adjustment Factor)** : selon les mêmes principes tient compte des variations de la devise dans laquelle est libellé le tarif ;
- **Surcharge d'encombrement portuaire** : va majorer le prix sur certaines destinations, où une immobilisation anormale du navire à prévoir.

2-2- Ristournes

Les conférences maritimes, en situation de concurrence vis-à-vis des outsiders, cherchent à fidéliser les chargeurs en leur offrant des avantages de prix. Deux systèmes sont couramment pratiqués.

- Les ristournes de fidélité, qu'utilisent la plupart des conférences, sont consenties aux chargeurs qui contractent un engagement de ne s'adresser qu'aux compagnies de la conférence ;
- Les taux de fret réduits (de 10 % environ) sont appliqués par certaines conférences, sur l'Amérique du Nord par exemple, aux chargeurs ayant signé un contrat avec l'armement. Ce contrat formel prévoit des dommages-intérêts en cas de rupture de l'engagement du chargeur.

À mesure que la taille des navires augmente, les armateurs individuels ont de plus en plus de mal à assurer seuls leurs services.

Pour cette raison et au regard du prix d'acquisition de ces navires, les transporteurs ont créé des consortiums et des alliances pour partager les coûts d'exploitation.

ORGANISATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME

I- Recherche de la meilleure offre du transport principal

Pour pouvoir trouver la meilleure offre de transport international, il faut connaitre d'abord la nature que de la marchandise que l'on veut transporter ; ensuite son poids et son volume pour naturellement définir le type d'expédition et enfin la destination. Ces éléments vont nous permettre d'envoyer une demande de cotation aux entreprises maritimes.

1- Demande de cotation

C'est l'acte par lequel le chargeur demande à la compagnie maritime ou à son agent de lui faire un devis de transport pour une expédition bien déterminée. Généralement cela se fait par courrier électronique.

Le message est envoyé dans un langage simple et clair.

Ce message est libellé de la manière suivante :

merci de nous envoyer votre meilleur taux de fret depuis le port d'Abidjan jusqu'à sous palan port de Guhanzou pour cinq conteneurs de cacao.

C'est après réception de ce message que les compagnies nous cotent. Très souvent la demande de cotation est envoyée à trois ou quatre compagnies maritimes.

2- Réception des offres

Entre l'envoi des demandes de cotation et la réception des offres, il peut s'écouler 3 à 10 jours.

Cela est du au fait que la cotation se fait en ligne, donc lorsque les agents maritimes reçoivent les demandes, ils les publient en ligne pour avoir les réponses de la maison mère.

C'est suite à cela qu'ils envoient leurs offres.

3- Choix de la meilleure offre

Après réception des offres, le choix de la meilleure offre s'impose.

Le choix se fait en fonction des critères tels que le prix du transport maritime (fret), le transit-time et les frais de manutention tels que les frais de relevage, les THC (Terminal Hanling charge).

Il peut se faire aussi selon qu'il ait rupture de charge ou non.

II- Préalables à l'expédition

1- Réservation ou Booking

Après avoir choisi la meilleure offre, on envoie une réservation à la compagnie.

Dans cette réservation, on doit préciser l'expéditeur, le destinataire, le port de destination, le nom du navire ainsi que la date du voyage, la nature du fret, la nature de la marchandise, le type d'emballage, le poids de la marchandise, la date et le lieu du positionnement.

Cette réservation permet à la compagnie maritime de planifier le voyage.

En outre, elle donne lieu à une confirmation de booking.

2- Confirmation de booking

La confirmation de booking est le document qui prouve que nous avons réservé pour un navire donné et pour une date spécifique.

Ce même document permet de récupérer les conteneurs vides pour l'empotage.

Les conteneurs vides sont récupérés au niveau du terminal à conteneur.

3- L'opération d'empotage

Les opérations d'empotage s'effectuent généralement chez le client de l'exportateur, Avant d'effectuer l'empotage, si nous prenons le cas des cacaos, ils sont d'abord empaquetés dans des sacs), ce qui rend la manutention facile.

Très souvent, le plan de chargement n'est pas effectué.

Les opérations d'empotage s'effectuent devant un agent de la Société de contrôle, un agent de la compagnie et le vendeur.

Chaque agent à une feuille et un stylo pour noter les sacs entrants.

Après empotage, les conteneurs pleins sont acheminés vers le port plus précisément au TAC de la compagnie maritime.

4- Pré acheminement

Le transport entre le lieu d'empotage et le terminal à conteneur s'appelle le pré acheminement.

Ce transport est assuré par l'acconier, et ce, par voie routière.

Les conteneurs pleins sont ainsi stockés au terminal à conteneur en attente de leur chargement à bord du navire.

Toutes les informations liées à l'expédition étant disponibles, les instructions de Bill of lading, sont ainsi établies afin que la compagnie maritime délivre le B/L original.

5- Instructions de B/L

La compagnie maritime établit le B/L original sur la base des instructions de B/L.

Dans les instructions de B/L, doivent figurer :

le nom de l'expéditeur et son adresse complète, le nom du destinataire et son adresse complète, , le nombre de conteneurs, le numéro du conteneur et celui du plomb, la nature de la marchandise, le poids de la marchandise, la quantité, le nom du navire et la date du voyage, la nature du fret. Munie de ces informations, la compagnie maritime transmet un draft du B/L pour vérifier si toutes les instructions ont été respectées.

Si cela est validé, la compagnie maritime transmet le B/L original.

6- Bill of lading

Organisation du transport international des marchandises par voie maritime :

Toutes les informations liées à l'expédition étant disponibles, les instructions de Bill of lading, sont ainsi établies afin que la Compagnie maritime délivre le B/L original.

C'est le document qui matérialise le contrat de transport maritime.

Il permet au destinataire de prendre possession de la marchandise.

Donc sans ce document, la marchandise ne peut voyager.

7- Préparation des documents d'expédition

Facture commerciale : elle est établie par la compagnie exportatrice si celle-ci est le chargeur ou par le client de l'exportateur c'est-à-dire son vendeur.

Ce document matérialise le contrat de vente.

Il précise la nature de la marchandise, le poids, le prix, les modalités de paiement, l'Incoterm choisi.

❑ Liste de colisage :

Il est aussi établi par la compagnie exportatrice pour le compte de son client.

Ce document reprend d'une manière détaillée le nombre de sacs d'arachides, le poids de chaque sac et le poids total ;

❑ Certificat d'origine

Il est établi par la chambre de commerce et d'industrie , il certifie l'origine de la marchandise.

III- Formalités douanières

L'administration douanière a rendu en effet les formalités douanières export très simpliste.

L'obtention du bon à enlever est très rapide.

Il suffit juste de se munir des documents exigés par la douane tels que la facture, la liste de colisage, la déclaration en détail, l'attestation d'exportation, l'engagement de change ,

Pour obtenir le bon à enlever, il faut passer par la recevabilité, la section visite et enfin chez le vérificateur.

C'est ce dernier qui délivre le bon à enlever suivi de la mention suivante au verso :

Vu à l'arrivée et vu embarqué.

IV- Formalités portuaires

Les formalités portuaires consistent à s'acquitter des différentes taxes portuaires.

Les taxes sont payées à la compagnie maritime (taxe portuaire)

V- Transport principal par voie maritime

Le transport principal est assuré par la compagnie maritime via son navire après avoir accompli toutes les formalités.

Ce transport est assuré sur la base d'un contrat de transport maritime.

Ce contrat est passé entre le chargeur et la compagnie maritime, donc le transporteur. Le chargeur a pour obligation de déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise.

Par contre, le transporteur à une obligation de résultat. Concrètement, cela signifie qu'en cas d'anomalie, le transporteur est automatiquement responsable. Le donneur d'ordre n'est pas tenu de prouver que l'anomalie n'est pas due au transport. Cette obligation de garantie du transporteur au regard des marchandises ne commence qu'au moment où il les prend en charge.

LE CONTRAT D'AFFRETEMENT

I- Règles communes aux contrats d'affrètement

Un **armateur** appelé **fréteur** s'engage à mettre un navire à la disposition d'un **affréteur** moyennant le paiement d'une somme appelée **fret**.

Ce contrat peut donner lieu à la rédaction d'une **Charte-partie** (contrat de location d'un navire).

Les deux parties en présence feront souvent appel à un **courtier** pour la rédaction de la charte partie (C/P) qui sera signée par les intéressés.

Pour transporter ses marchandises le propriétaire fait appel à un **armateur/transporteur** et il passe un contrat: **l'affrètement**.

Juridiquement, l'exploitation d'un navire se réalise dans l'affrètement par la conclusion d'un contrat.

1. La charte-partie

De l'italien **Carta Partita**, vient de l'ancienne pratique qui consistait à déchirer en deux morceaux le document, rédigé par deux intervenants parvenus à un accord.

C'est l'acte qui énonce les engagements des parties.

En fait, le document est un imprimé-type, variable suivant le type d'affrètement et la marchandise.

Il se présente souvent en deux parties:

- **Premièrement** : l'imprimé-type rédigé de manière globale, et dans lequel on complète des parties laissées en blanc, et où l'on raye des mentions écrites suivant les accords conclus entre fréteurs et affréteurs.
- **Deuxièmement** : Une partie dactylographiée qui contient des additifs numérotés dont les références ont été inscrites dans les différentes parties concernées de l'imprimé-type.

On appelle **clauses**, les différentes mentions contenues dans ce document. La mention fondamentale est la durée du contrat et la charte-partie est rédigée en deux exemplaires originaux, ou le plus souvent établie par un courtier d'affrètement qui la garde avec lui à la disposition des deux parties.

2- Nuances importantes dans la gestion d'un navire

□ La gestion nautique

C'est le fait d'assumer la responsabilité de la conduite d'un navire au travers des périls de la mer pour éviter ou limiter les dommages au navire et à sa cargaison en soignant la navigation, l'arrimage, la sécurité générale du navire et de son équipage. C'est donc avant tout la responsabilité du capitaine et des officiers.

□ La gestion technique

C'est le fait d'assumer la responsabilité de la maintenance et de l'administration d'un navire. On parlera de navire en bon état de navigabilité. Cette notion est de la plus grande importance dans le règlement des litiges d'affrètement. C'est donc l'équipement, l'armement, le paiement de l'équipage, l'entretien et les réparations éventuelles du navire, sans oublier les assurances qui le couvrent. Cette gestion est quelquefois confondue dans la gestion nautique.

La gestion commerciale

C'est l'approvisionnement de la machine, les dépenses d'escales, et les frais de ports. En fait, tous les frais liés à la marchandise.

La gestion financière

C'est la gestion du financement d'un navire (Achat, Vente, Affrètement, Copropriété,etc.) en fait toutes les formes possibles de se procurer un navire pour lui faire gagner de l'argent commercialement sans que le coût financier d'acquisition ne soit supérieur aux rentrées produites par son exploitation.

II- Définition du contrat d'affrètement

Le **contrat d'affrètement** est la convention de location partielle ou totale d'un navire qui intervient entre un **fréteur (SHIPOWNER)** ou loueur, c'est-à-dire celui qui fournit le navire (armateur ou compagnie maritime qui cède son navire en location à un tiers) et un **affréteur** (locataire du navire, c'est-à-dire l'utilisateur du navire ou son représentant) pour une durée déterminée ou non sur une relation précise, etc. moyennant paiement du loyer.

1. Les différents types de contrat d'affrètement

La charte partie ou nolisement qui est la matérialisation du contrat d'affrètement peut revêtir plusieurs formes.

Aussi, distingue-t-on, en général, trois types principaux de contrats d'affrètement :

- l'affrètement coque nue (**BARE BOAT-CHARTER**)
- l'affrètement à temps (**TIME-CHARTER**)
- l'affrètement au voyage (**TRIP-CHARTER** ou voyage charter).

2- Obligations et Responsabilités

Mode	Obligations du fréteur	Obligations de l'affréteur
Affrètement au voyage	<ul style="list-style-type: none"> - Présenter le navire dans les délais convenus. - Fournir un navire en état de navigabilité. 	<ul style="list-style-type: none"> - Désigner le ou les ports de chargement ou de déchargement. - Charger et décharger les marchandises à ses frais (cas général). - Réaliser ces dernières opérations dans les délais convenus (staries). - Régler le fret généralement exprimé à la tonne de marchandise.
Affrètement à temps	<ul style="list-style-type: none"> - Livrer le navire à la date et au lieu convenus. - Garantir les caractéristiques du navire notamment la taille, la vitesse et la consommation de soutes. - Payer les charges fixes d'exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Faire fréquenter au navire des ports bons et sûrs. - Régler les locations (taux journalier). - Payer les dépenses variables d'exploitation (soutes, frais de port, manutention).
Affrètement coque nue	<ul style="list-style-type: none"> - Livrer le navire à la date et au lieu convenus en état de navigabilité. - Mettre à disposition le navire pour un temps déterminé. - Supporter les charges financières. - Conserver la responsabilité des vices propres du navire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Armer le navire et payer l'équipage. - Régler le loyer et entretenir le navire. - Supporter les frais d'exploitation et utiliser le navire avec soin et prudence. - Restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il a été reçu (usure normale exceptée).

3- Quelques définitions importantes.

- **les staries**

Les clauses de la charte-partie fixent le **temps raisonnable et nécessaire pour permettre les opérations commerciales**.

Le temps de travail s'appelle un délai de **staries**. Le navire est dans le port à la disposition des chargeurs. Ces délais sont encore appelés **jours de planche** (*laydays* ou *lay time*). Ces délais sont fixés dans la charte et réglés par les usages des ports en fonction du nombre de cales du navire, des tonnages, et de la nature de la cargaison.

- **La Notice of readiness**

Le Capitaine adresse aux chargeurs **un avis de mise à disposition indiquant que le navire est prêt à opérer**. Elle est remise soit à l'accostage, soit à l'arrivée au mouillage, soit au moment de l'embarquement du pilote, soit à quai, selon les stipulations de la charte.

- **Le Free time**

C'est un temps de préparation octroyé à l'affréteur pour qu'il prenne ses dispositions.

Le délai de free time est en général de 6 heures au pétrole et de 24 heures ou plus dans la pratique moderne des autres marchandises.

- **Despatch money**

C'est une prime calculée à un taux horaire ou journalier qui représente les gains de temps par rapport au contrat.

Cette prime est déduite du fret, c'est une manière de motiver l'affréteur pour qu'il accélère les opérations.

- **Surestaries**

L'affréteur doit payer le dépassement des jours de planche. Ce temps supplémentaire d'immobilisation du navire s'appelle surestaries.

CHAPITRE 05: LE PORT

I- Notion du port

Le port désigne tout bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents.

Sa position, généralement à la frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale.

En effet, un port se voit allouer au moins trois missions :

- Le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs ;
- La promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci).
- La contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique et sociale s'y rapportant.

II- LES TYPES DE PORT

Les ports peuvent être classés selon:

- leur nature,
- leur localisation,
- leur statut,
- leur activité et;
- leur génération.

CLASSIFICATION SELON LEUR NATURE

1- Les ports naturels

La majorité des grands ports naturels ont, dans une certaine mesure, bénéficié d'aménagements comme le dragage des chenaux pour permettre aux navires à fort tirant d'eau de les emprunter.

C'est notamment le cas du port de New York, un des plus beaux abris naturels au monde.



PORT DE NEW YORK



PORT DE ROUEN

2- Les Ports artificiels

Les plans des ports artificiels sont très variés, mais tous ont en commun l'existence d'au moins deux digues entre lesquelles se trouve l'entrée du port.



PORT DE DUNKERQUE

III- Classification Selon leur localisation

On distingue:

- les ports maritimes;
- les ports lacustres;
- les ports fluviaux;
- les ports à sec et
- les ports sec.

1- Les ports maritimes

Sont situés sur la côte d'une mer ou d'un océan; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin de davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.



2- Les ports fluviaux

Appelés aussi ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve d'une rivière ou d'un canal.



LE PORT AUTONOME DE STRASBOURG

3- Les ports lacustres

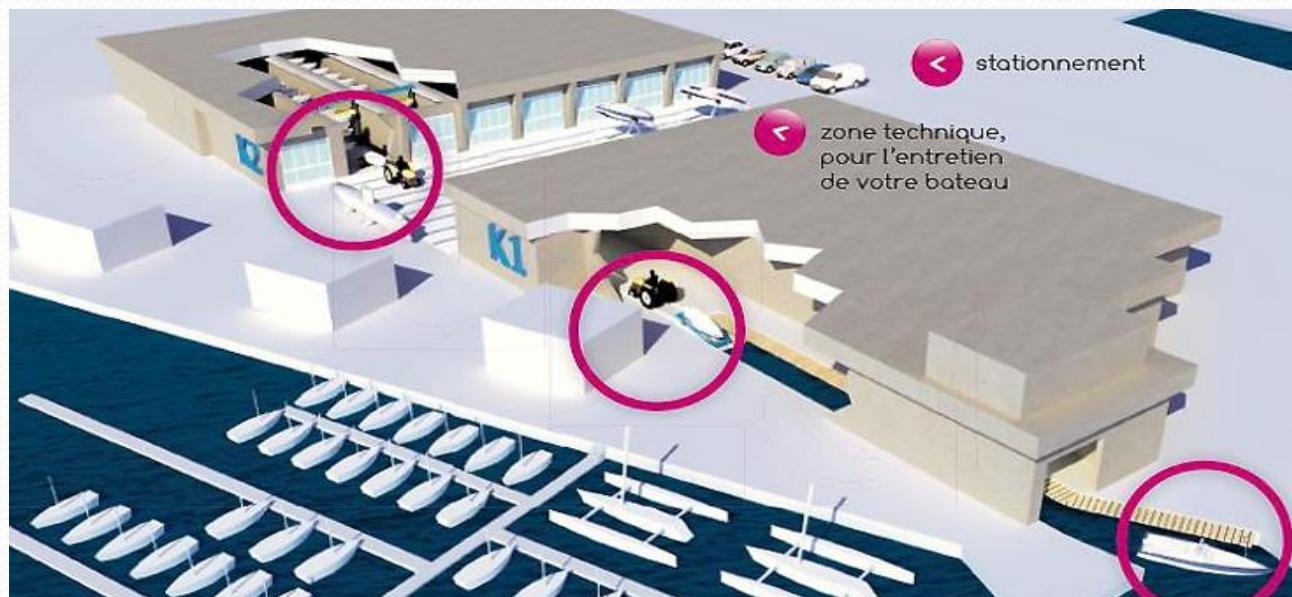
Ils sont situés en bordure d'un lac,
S'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues
peuvent poser problème sur les grandes étendues d'eau.



PORT GRIMAUD (FRANCE)

4- les ports à sec

Ils sont relativement récents (depuis les années 1960 aux États-Unis), et permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau.



5- Le port sec

Un Port sec (ou avancé) est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime. Cette plateforme logistique propose les services d'un port : manutention, entreposage, transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.



PORT SEC DE PARAKOU (BENIN)

6- Les ports francs

Un port est qualifié de franc lorsque les trafics qui y passent bénéficient d'un traitement douanier favorable comportant éventuellement une complète exonération des droits

IV- Classification Selon leur mode de gestion

On distingue:

- les ports publics (dont les ports autonomes) et;
- les ports privés.

1- Les ports publics

Ils sont gérés directement ou indirectement par le secteur public, ils sont gérés soit en régie directe par une collectivité locale, soit par un établissement public (cas des ports autonomes, des ports gérés par les chambres de commerces et d'industries et des ports gérés par des établissements publics locaux), soit par un organisme privé mais dans le cadre d'une délégation de service public de la part de l'État, d'une collectivité locale ou d'un groupement de collectivités locales.

2- Les Ports privés

Les ports privés sont gérés par une entreprise privée ; ce type de port n'existe pas en France en raison des principes régissant le domaine public ; en revanche, c'est un cas courant dans certains pays.

V- Classification Selon leurs activités

On distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires.

Il est fréquent qu'un même port combine plusieurs activités, mais elles sont souvent séparées géographiquement, par exemple avec différents bassins.

1- Les ports de commerce

Ils servent à accueillir les navires de commerce; ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo. Les marchandises peuvent être liquides (pétroliers, chimiquiers) et nécessitent des réservoirs et tuyauteries dédiées ; ou solides, en vrac (vraquiers, nécessitant des silos ou des espaces de stockage) ou emballées ; cargos mixtes ayant besoin d'entrepôts et de grues, ou les porte-conteneurs avec les grands espaces de stockage associés.

2- Les ports de pêche

Ils sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions varient selon les Bateaux accueillis.

Les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêches partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée.

Ils disposent:

- d'ouvrages permettant l'accueil des navires et le transbordement à terre des produits de la pêche,
- d'installations de stockage et de commercialisation de ces produits,
- d'installations permettant l'avitaillement des navires en produits nécessaires à la pêche (glace, sel, etc.), des équipements pour l'entretien et les réparations des navires.



PORT DE PECHE DE LORIENT

3- Les ports de plaisance

Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement).



PORT DE PLAISANCE DE L'ÎLE DE GROIX

4- Les ports militaires

Les ports militaires ou ports de guerre, bases navales accueillent les navires de guerres. Certains ports sont ouverts, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Certains navires militaires, notamment les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.

CHAPITRE 06

LES ACTIVITES DU PORT

La plupart des activités portuaires ont une nature économique et certaines peuvent revêtir un caractère d'intérêt général. Les services portuaires sont qualifiés, comme des services à valeur commerciale qui sont normalement fournis contre paiement.

I- Les activités portuaires non économiques

L'aménagement des quais et des bassins, l'entretien et la sécurité des ouvrages portuaire (ex.: les routes, les barrières), la signalisation maritime, la surveillance du trafic, ainsi que la police portuaire font partie du service public à caractère administratif.

II- Les activités portuaires économiques d'intérêt général

Appartiennent à cette catégorie, les activités de gestion du port et d'aménagement des accès maritimes, les services d'assistance à la navigation comme le pilotage, le remorquage, le lamanage.

III- Les activités portuaires économiques

En général les activités qui ne participent pas à une mission d'intérêt public comme la manutention.

1- La Communauté portuaire « services et Acteurs »

Comme dans la pratique on va considérer un port comme un organisme qui se constitue de différents services généralisés et à chaque service s'attachent des acteurs avec différentes responsabilités et sont totalement liés pour aboutir ou bien dont le but est la réalisation des objectifs de satisfaction via des moyens et des équipements nécessaires.

2- Une communauté de services

L'ensemble des prestations fournies au navire et transportée à l'intérieur à la marchandise de l'enceinte portuaire (manutention, entreposage, douane, assurance etc.), ainsi selon leurs contribution on peut distinguer entre :

- **Les services au navire ;**
- **Les services administratifs ;**
- **Les services à la marchandise ;**
- **Les services de manutention ;**
- **Les services de transport terrestre.**

3- Les services aux navires

Ce sont les entreprises qui interviennent pour assister le navire lors de son escale par exemple :

- les pilotes
- les remorqueurs
- les lamaneurs
- les consignataires ou agents maritimes qui représentent dans le port l'armateur ou l'affréteur du navire

- les sociétés d'avitaillement et de soutage
- les sociétés de réparation navale
- location
- Maintenances des conteneurs.
- les entreprises de récupération des déchets de navires
- les services offerts à terre pour les marins

4- Les services administratifs

Ils se composent à la fois de l'autorité portuaire qui a en charge la gestion des installations et des équipements portuaire et des autres administrations qui représentent l'autorité de l'Etat (Douane, Police aux frontières, Santé, assistance sociale, les services d'incendie et de sécurité etc.), qui seront développés dans la partie des acteurs portuaires.

5- Les services de manutention

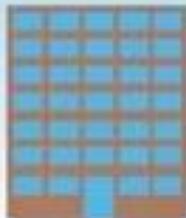
C'est ce qu'on appelle le (stevedoring ou acconage) qui désigne l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands, dans les ports de commerce, l'opération de manutention s'effectue par des entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, elles effectuent aussi des opérations de réception, reconnaissances et gardiennage des marchandises.

6- Les services de transport terrestre

Ce sont les entreprises de transport routier, ferroviaire, et fluvial qui assurent les prestations d'acheminement terrestre des marchandises on parle de pré acheminement et de post-acheminement.

7- Une communauté d'acteurs

L'organisme ou les organismes chargés de gérer les installations portuaires et les équipements publics du port, cet organisme est généralement appelé l'autorité portuaire ainsi les organismes chargés d'apporter des services aux navires, aux marchandises et aux passagers, ces organismes qui sont souvent de droit privé, peuvent participer du service public portuaire à ce titre, ils sont souvent placés sous le contrôle de l'autorité portuaire, de la collectivité compétente sur le port ou de l'Etat.



Autorité portuaire
et administration



Transitaire/Commissionnaire



Chargeurs

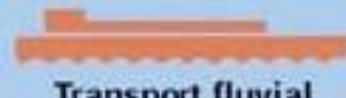


Pilote/Remorqueur

Grutier



Armateur/Équipage



Transport fluvial



Groupage et entreposage



Agent maritime

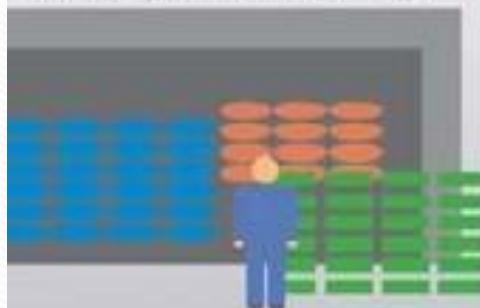


Lamaneur

Contrôles :
douanes vétophyto



Avitailleur



Manutentionnaire/Docker



Transport routier et ferroviaire

CHAPITRE 07

LES DIFFERENTS ACTEURS

I- Les acteurs publics

1- L'Autorité Portuaire

Le gestionnaire du port exerce de nombreuses missions à savoir la gestion des installations portuaires, prise en charge de l'accueil des navires, location de ses installations aux intervenants portuaires. Il met au point et fait respecter les divers règlements de police et d'exploitation.

Il est prestataire de services pour les entreprises portuaires et assure la promotion des activités du port, Il regroupe en un seul lieu de nombreux services :

- Les douanes ;
- Les banques ;
- Les services vétérinaires et phytosanitaires ;
- Les contrôles qualité.

2- L'autorité administrative portuaire

Des multiples autres services administratifs sont également présents dans les ports à savoir :

- Les services maritimes et les affaires maritimes
- La gendarmerie ;
- La police aux frontières ;
- Les services d'incendie et de sécurité.

II- Les acteurs privés

1- Les clients du port

■ Les armateurs (côté mer)

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement (POL – Port of Loading) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (POD – Port of Discharge). Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

Il a donc une grande part de responsabilité dans l'utilisation qui est faite du bateau et les conditions de vie de l'équipage.

Dans le cas d'un navire de pêche, il est souvent le propriétaire ou le co-propriétaire.

■ **Les chargeurs (côté terre)**

Ce sont les propriétaires et les expéditeurs de marchandises dans le cadre d'un transport international.

Le chargeur désigne le propriétaire de la cargaison d'un navire, ou d'une partie de cette cargaison. Le chargeur peut être l'importateur ou l'exportateur, selon la nature du contrat commercial, en d'autre terme il s'agit de propriétaire et/ou d'expéditeur de marchandises dans le cadre d'un transport international.

III- Les professions aux services des navires

Il s'agit des entreprises qui interviennent lors de l'escale des navires à savoir :

1- Capitainerie

C'est un acteur clés de l'autorité portuaire, elle est dirigée par un commandant de port qui a pour mission d'intégrer le navire dans le complexe portuaire à l'heure prévue en lui affectant les ressources nécessaires pour l'escale (quai, équipement,...) dans des conditions optimales. Seul le commandant du port est autorisé de réfuter un navire en fonction des éléments réunis.

La capitainerie s'occupe aussi de la sécurité intérieure du port et doit établir des files d'attentes selon la fréquentation des installations (zone mouillage), informé par le consignataire de l'heure d'arriver du navire, le capitaine informe à son tour les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs...pour se tenir prêt.



Poste de capitainerie

2- Les Pilotes Maritimes

Ils ont pour rôle de guider les grands navires près des côtes et à l'approche des ports. Le Pilote Maritime est chargé d'aider le Capitaine d'un navire lors de l'arrivée, du départ ou des mouvements de celui-ci dans les ports.

Il prend en charge le navire pour le guider vers les passes et défini la manœuvre d'accostage la plus adaptée, avec le soutien du remorquage, puis du lamanage. De même, pour les mouvements à l'intérieur du port et au départ d'un navire, le pilote est sollicité.

3- Les remorqueurs

Les remorqueurs sont des bateaux petits, très puissants et très manœuvrant qui servent à guider, tirer, pousser les bateaux plus gros qui entrent et sortent des ports et à les amarrer à quai.



4- Les lamaneurs

Ils désignent des opérateurs d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. Les lamaneurs sont des marins spécialisés.



lamanage d'un navire

5- L'agent maritime ou consignataire

C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc.), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc.)

6- Les sociétés d'avitaillement et de soutage

En navigation fluviale et maritime, un avitailleur est un petit bateau équipé pour ravitailler en carburant les autres bateaux, de plaisance ou de commerce. Il va les servir là où ils sont amarrés, mais peut aussi les ravitailler en navigation (eau douce, gas-oil, essence.).

7- Autres

Il y en a d'autres acteurs intervenants lors de l'escale des navires tels que les sociétés de réparation, location maintenance de conteneurs ; les sociétés de récupération des déchets des navires ; les services offerts à terre pour les marins...

IV- Les professions au service à la marchandise

Ce sont des organismes intervenant pour assister et assurer la logistique de la marchandise (les transitaires, les consignataires de la marchandise, les commissionnaires en douane, sociétés de groupage, de stockage, les sociétés de contrôle d'analyse d'échantillons, de surveillance- gardiennage).

1- Le Commissionnaire et organisateur de transport

Il organise le transport de la marchandise, de bout en bout, pour le compte de l'expéditeur. Son rôle c'est de désigner les routes, modes de transport, les ports, etc. C'est lui qui négocie le fret avec la compagnie maritime.

Il se charge complètement de l'exécution de tout ou partie du transport moyennant un prix déterminé et par des moyens à sa convenance.

2- Le Commissionnaire en Douane

Il réalise la déclaration en douane, paye les frais de douane et les droits de port au nom de son client le chargeur.

3- L'entrepositaire

Il assume les fonctions d'entreposage, d'emballage/dépotage, de groupage/dégroupage, de conditionnement, de distribution, de transformation,... bref, toutes les activités se déroulant dans un entrepôt.

4- Le transporteur terrestre

Comprend les transporteurs routiers, le rail, et le transport fluvial.

5- Commissaire d'avarie

C'est un expert en assurance qui évalue les dégâts, les marchandises endommagées, détermine la cause pour le compte des compagnies d'assurance.

6- Le Manutentionnaire

Les entreprises de manutention (ou acconiers):

Ce sont les entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, qui effectuent l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires.

Elles effectuent aussi les opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandises.

V- L'Escale du navire

« Une escale ne se justifie que si le port touché peut contribuer au chargement et au déchargement du navire à hauteur de 10 à 25% de sa capacité totale ».

Le choix par l'armateur d'un port d'escale se justifie par :

- la proximité d'un arrière-pays industriel
- la qualité des liaisons routières, ferroviaires et fluviales.
- La qualité du service portuaire pour la rupture de charge les marchandises qu'ils transportent (transbordement). Celles-ci sont déchargées d'un "navire mère" et sont aussitôt rechargées sur un plus petit navire appelé **Feeder**.

1- Les types d'escales

- **Escale commerciale** : dans le but de faire des opérations de chargement ou de déchargement de marchandises au port.
- **Escale technique** : dans le but d'effectuer des travaux de réparation ou de maintenance.
- **Escale pour relâche** : toutes autres escales qui n'est ni commerciale ni technique.

CHAPITRE 08

LES PORTS ET LEURS ROLES DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

Lieu de rencontre des navires et des marchandises ou des voyageurs, le port assure une double fonction ; l'une technique, l'autre commerciale et ceci au service des navires comme des marchandises et des passagers.

I- Les caractéristiques physiques du port

Le port est composé d'un ensemble d'ouvrages connus sous le vocable d'infrastructure et de superstructure.

1- L'infrastructure

Elle est composée de plusieurs éléments qui sont :

2- La jetée

Elle est encore appelée digue.

Elle permet d'emprisonner une zone d'eau relativement placide (calme) où le navire peut opérer en toute quiétude. Les digues sont protégées par des pierres spéciales d'un poids unitaire de 20 tonnes au moins.

3- Les chenaux d'accès

Il s'agit de couloirs de circulation d'une profondeur affichée, permettant aux navires d'accéder aux postes à quai. Ces chenaux d'accès sont matérialisés par des panneaux de signalisation et de feux tricolores dénommés phares et balises.

4- Les quais

C'est l'interface ou le point de jonction ou de contact entre la terre et le plan d'eau. C'est l'endroit où le navire accoste. Pour éviter le contact direct entre le navire et le quai, il est placé des amortisseurs de chocs (en général des pneus de tracteurs). Sur les quais on trouve des ouvrages de fixation dénommés bollards. Les lamaneurs ou amarreurs fixent les amarres ou aussières (cordes de fixation du navire) aux dits ouvrages.

5- Les terre-pleins

Ils constituent un vaste espace généralement non couvert destiné au stockage des marchandises.

6- Les voies de circulation intérieures

Elles permettent de relier le port à l'arrière-pays ou hinterland et d'assurer la fluidité des opérations portuaires et la sécurité d'exploitation.

Ces voies de circulation comprennent les routes, le chemin de fer et les voies navigables.

7- La superstructure

Elle comprend les magasins, hangars, le matériel de manutention et d'exploitation et les installations d'assistance aux navires.

8- Les aires de stockages

Ce sont des espaces aménagés pour recevoir les marchandises avant l'exploitation ou après leur déchargement du navire.

En fonction de leur nature, l'on aura recours soit aux hangars ou magasins soit les terre-pleins.

9- Les engins de manutention

L'entreprise de manutention ou d'accostage doit disposer en propre de matériels pour les opérations de chargement et de déchargement du navire.

Elle peut faire recours à la location si le matériel n'est pas disponible.

II- Le port au service des navires

Entre le moment où un navire se présente à l'entrée du port et celui où il le quitte, il requiert une multitude de services distincts qui constituent une source de revenus non négligeables pour la communauté portuaire. Ceci exige des équipements spécialisés, leur mise en œuvre s'exerce dans un environnement humain et économique particulier.

1- La fonction de quayage (système de gestion de quai)

Elle correspond à la prise en charge technique du navire entre le moment où il pénètre l'enceinte portuaire et celui où la quitte. A cette question, un ou des pilotes peuvent être requis pour l'aider à manœuvrer.

A l'entrée des opérations usuelles sont les suivantes :

- Pilotage dans le chenal d'accès puis dans les bassins ;
- Dans de nombreux cas, prise de remorqueurs pour aider aux manœuvres ;
- Accostage avec intervention des lamaneurs.

2- La fonction d'avitaillement

Elle est présente dans pratiquement tous les ports. Outre les équipements, les vivres ou l'eau, il s'agit de fournir aux navires le carburant (fuel) nécessaire pour la traversée. En tout état de cause, le coût auquel ces services sont rendus, conditionne le niveau de la demande. Donc plus le soutage à tendance à se concentrer dans un nombre limité de ports d'escale, suivant le long des principales routes maritimes, sont à la croisée de celles-ci.

3- Les fonctions d'armement et d'entretien

L'armement de navires et la gestion d'une flotte font vivre de nombreux sédentaires.

L'entretien et les réparations éventuels s'effectuent dans les ports ; c'est le cas particulier des tramps.

Quant à la réparation navale, c'est un service annexe que tout port d'une certaine taille se doit d'offrir à ses clients. Par contre, la construction navale n'est en aucune façon un service portuaire.

4- Le port au service de la marchandise

Au cours de son passage au port, la marchandise à besoin d'un certain nombre de services portuaires. Tout comme pour le navire, ces services constituent une source de revenus pour les communautés portuaires.

5- La fonction régionale

Cette fonction situe le port en tant qu'élément central assurant le lien entre l'arrière et l'avant pays et inversement. En ce qui concerne le volet terrestre, il convient de rappeler la distinction entre la satisfaction des besoins nationaux et l'exercice du transit international en particulier, le transit mer/mer.

Au niveau portuaire, cette fonction impose au port de disposer d'équipements et d'aires de stockage couvertes ou non dans la mesure où il y a rarement une correspondance parfaite entre le transport maritime et terrestre (discontinuité temps réel ou de capacité).

6- La fonction commerciale

Pour les marchandises relevant, de la fonction régionale, le port est un simple lieu de rupture de charges et de stockage temporaire. Les options sont en définitive, peu valorisantes. Dans le cas de la fonction commerciale, les marchandises font l'objet d'une valorisation allant du délai de manutention à celui de leur stockage à court terme. Plusieurs formes de valorisations de la marchandise sont reconnues :

- La mise en vente dans le port même ;
- L'entreposage à court terme ;
- La distribution physique.

III- Les différentes fonctions d'un port

1- la fonction d'entreposage

Elle trouve son origine dans le caractère saisonnier de certains produits en particulier les végétaux alors même que leur demande est continue (céréales, sucres, vins...). Ici, interviennent de nombreuses opérations lucratives liées à la manipulation, au conditionnement éventuel et à la conservation de ces produits.

2- la fonction de distribution physique

Liée à l'émergence de la logistique, cette fonction s'appuie sur une stratégie de rapprochement des marchés de consommation mise en œuvre par les producteurs. Selon le caractère ceux-ci confient leurs opérations à une entreprise locale, s'associent à l'une d'entre elles ou opèrent simplement sous leur propre étiquette. Ainsi plusieurs producteurs peuvent se réunir à l'initiative d'intérêts locaux au sein d'un complexe de stockage/distribution axé sur un type de produit ou sur l'origine donnée de ceux-ci. Deux critères sont particulièrement importants en matière de distribution physique :

- La situation du port ;
- Ses capacités d'entreposage.

3- La fonction industrielle

Elle est liée à l'implantation dans l'enceinte portuaire d'usines disposant d'installations de transbordement généralement privées, pour la satisfaction de leurs besoins d'importation et / ou d'exportation maritimes. Ces implantations dans les pays développés reçoivent généralement des matières et expédient les produits finis avec très souvent un net déséquilibre entre les réceptions et les expéditions.

4- Le port en tant que source d'emplois

Le port est une véritable plate-forme d'emplois qui concerne à la fois l'industrie, la manutention, le commerce et les services.

Dans l'industrie, les effectifs ont tendance à augmenter ; cela s'explique par le développement récent des activités industrielles dans les zones portuaires (hydrocarbure, automobile, chimie).

En ce que concerne la section de la manutention ; du transport et du transfert, le fait marquant est assurément la baisse du nombre d'ouvriers dockers.

IV- Notion de chaîne de transport

On définit la chaîne de transport comme une entreprise coordonnée et harmonisée, constituée d'une part des différents moyens de transport et d'autre part de services d'appui. En d'autres termes : c'est l'entreprise des services qui requièrent l'acheminement d'une marchandise depuis les locaux des fournisseurs jusqu'à ceux du client.

Elle implique des opérateurs (transporteurs, chargeurs auxiliaires de transport) et d'infrastructures (ports, aéroports, gares, routes...).

La Chaine de Transport International comporte trois phases :

- 1^{ère} phase : Une phase terrestre (locale) : le pré acheminement ou transport d'approche ;
- 2^{ème} phase : Une phase internationale : le transport principal ;
- 3^{ème} phase : Une phase terrestre dans le port d'un pays : (locale). Le post acheminement ou transport de fin de parcours.

Dans le concept de chaîne de transport interviennent les notions de pré et de post acheminement lesquels traduisent la prise en compte de toutes les activités qui ont lieu avant et après le transport international c'est-à-dire depuis **Ex-usine**, bord-champ ou tout autre lieu de prise en charge jusqu'au point de destination finale ou de remise entre les mains du destinataire.

La chaîne de transport ne peut et ne doit être considérée comme une simple succession d'activités.

Son fondement pèse en effet sur le coût de la marchandise transportée et plus elle sera performante, plus le coût d'acheminement sera maîtrisé.

Je vous
remercie