

Les intervenants du transport maritime

Plan

- 1-Transport maritime
- 2-Définition du transport maritime
- 3-Les types du transport maritime »
conteneur »
- 4-Les autres types du transport maritime
- 5-Contrat du transport maritime
- 5-Les intervenants du transport maritime
- 6-Conclusion

Transport maritime

- Le **transport maritime** est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Le transport de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières. On peut y ajouter pour être complet les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport.

Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays.

Définition du transport maritime

- Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants, par exemple).
- Plus de 6 milliards de tonnes empruntent ainsi la mer (en 2005), assurant 90% du trafic mondial.



Définition du transport maritime

- Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers »



Type du transport maritime: **Conteneur maritime**

- Depuis le milieu des années soixante, un nouveau marché de transport par mer s'est développé : celui des conteneurs maritimes. D'un format standardisé : 20 ou 40 pieds, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode de transport mais également toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final. Transport routier, ferroviaire ou même aérien se sont adaptés pour faire de ces boîtes une « unité de transport intermodal ». La marchandise, une fois empotée en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son destinataire final. Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu. Il n'y a plus de rupture de charge.



Avantage du Conteneur maritime

Le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va rapidement présenter un certain nombre d'avantages :

- **Rapidité** : Pour le client comme pour l'armateur, les pertes de temps lors de ruptures de charges sont réduites au strict minimum. De plus, une fois scellé, le conteneur constitue une unité documentaire et donc une simplification des formalités en général, douanières en particulier.
- **Bon marché** :
 - Économie sur l'emballage (matériel et temps) tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'un chargement F.C.L (Full container load).
 - Sécurité renforcée.
 - Économie de stockage, si besoin.

Avantage du Conteneur maritime

- Économie de temps donc d'immobilisation de capital entre vendeur et acheteur.
- Économie d'assurance, du fait d'une
- Souplesse:
 - Souplesse de stockage, car le conteneur pourra servir de magasin.
 - Souplesse et facilitation d'accord entre Compagnies (ex: accords de slots)
- Sécurité: Le conteneur va protéger la marchandise contre les intempéries, même pendant la manutention. Il sera aussi un rempart contre le vol, les incidents légers de manutention et les pertes.

Conteneur maritime

Le transport maritime de conteneurs se fait, de plus en plus, au moyen de porte-conteneurs intégraux, spécialisés. Les cales sont aménagées en cellules, véritables alvéoles, et un système de rails permet d'y guider par glissement les conteneurs.

Une véritable course au gigantisme s'est déclenchée pour atteindre aujourd'hui des 10000 équivalent vingt pieds, voire 14500 selon les dernières commandes des plus grands (le danois Maersk est numéro un mondial par exemple et possède également le plus gros porte-conteneurs au monde).

Cependant, cette course au gigantisme risque de s'essouffler, ces navires devenant difficiles à rentabiliser et exclus de beaucoup de ports européens ou autres par suite de faiblesse de profondeur de ces derniers ou d'insuffisance d'aliments.



DIVERS SORTES DE CONTENEURS

- a/ Les dimensions générales du conteneur sont:
 - 20' ou 40' de long
(6,058m ou 12,192m de long
 - hauteur normale de 8'6" (2,591m)
 - largeur de 8' (2,438m)

Sa capacité interne est comprise entre 30 et 33m³



DIVERS SORTES DE CONTENEURS

b/ On trouvera aussi des conteneurs de normes supérieures: des "high cubes" de hauteur de 9'6" (2,896m) de façon plus rare des "palet wides" qui ont un centimètre de plus en largeur que les conteneurs classiques et peuvent être mis à bord en quinconce avec d'autres conteneurs classiques. (à vérifier suivant le navire.) nouvellement des 45' qui ne pourront être mis qu'en pontée et en troisième plan de porte-conteneurs. Les conteneurs sont fait pour les dimensions des voies terrestres et facilitent ainsi leur transport par route, rail et voie fluviale.



DIVERS SORTES DE CONTENEURS

Il existe trois grandes sortes de conteneurs:

- Le conteneur divers : dry, open top, open side, base, flat, open top 1/2 hauteur.
- Les conteneurs isothermes : conteneurs ventilés (insulated), réchauffés (heated), réfrigéré (refrigerated). Ces conteneurs seront soit avec une prise bord (conair), soit avec un groupe accolé au conteneur (reefer).
- Des conteneurs citernes



Les autres types du transport maritime

- **Porte-conteneurs** Navires puissants et rapides, les porte boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds (environ 6 m) qu'ils peuvent arrimer. Les plus gros actuels font près de 400 m de long et transportent près de 14



Les autres types du transport maritime

- **Vraquiers** Ces navires transportent soit du grain, soit du minerai. Les plus grands vraquiers sont des minéraliers. Ceux de 300 000 tonnes s'appellent des capesizes.



Les autres types du transport maritime

- **Ro-Ro et Ropax** De l'anglais roll on/roll off. Navires équipés portes permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Ils assurent ainsi le prolongement des réseaux terrestres. Certains de ces navires sont mixtes et transportent passagers et véhicules, ils sont appelés Ropax



Les autres types du transport maritime

- **Réfrigérés** Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poissons ou viandes congelés.



Les autres types du transport maritime

- **Pétrole brut** Il est transporté par des tankers de différentes tailles. Les plus grands, baptisés VLCC (very large crude carriers) ou ULCC (ultra large crude carriers) peuvent transporter jusqu'à 300 000 tonnes de pétrole brut.



Les autres types du transport maritime

- **Produits raffinés** Les navires-citernes qui transportent des produits raffinés (trois ou quatre différents en même temps : essence, gazole, kerozène, fuel domestique) sont de taille réduite (guère plus de 1000 tonnes en lourd).



Les autres types du transport maritime

- **Chimiques polyvalents** Navires sophistiqués transportant presque tout type de liquide à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves.



Les autres types du transport maritime

- **Gaz** Avec des techniques de construction différentes, ces navires transportent des gaz à pression normale mais plus ou moins réfrigérés: butane, méthane, gaz naturel (LNG) ou gaz de pétrole liquéfiés (LPG).



Contrat du transport maritime

- A - Le contrat de transport

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié. Il est :

- A titre onéreux (il y a un prix à payer)
- Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur)
- Synallagmatique (obligations de parts et d'autres)

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

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

Contrat du transport maritime

- Les différents types de connaissements
- Ils sont :
- Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (remise)
- Le connaissement nominatif : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant)
- Le connaissement « Reçu pour embarquement » (Received for shipment)
- Le connaissement dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire)
- Les informations contenues dans le connaissement sont :
- Le nom du SHIPPER
- Le nom du consignataire
- La NOTIFY PARTY
- Le nom du navire
- Le numéro du voyage
- Le port de chargement / déchargement / transbordement

Contrat du transport maritime

- B - Le contrat d'affrètement

Il existe 3 types d'affrètements : l'affrètement coque nue, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps

- L'affrètement coque nue

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

- L'affrètement au voyage

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

- L'affrètement à temps

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

Les intervenants du transport maritime

- L'armateur C'est la personne qui s'occupe à proprement parler du **transport maritime**. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état. Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants : les transitaires ou commissionnaires qui sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises;
 - les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
 - les sociétés de remorquage, de pilotage ; les assureurs maritimes qui assurent le navire, la cargaison et qui assument la responsabilité en cas d'accident (*P&I protection and indemnity club*).Dans les ports où il n'est pas installé l'armateur va confier toutes ces tâches à un **agent maritime consignataire**.

Les intervenants du transport maritime

- L'agent maritime 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) et de la gestion de la cargaison. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place^[7].
- Le commissionnaire de transport Intermédiaire, professionnel qui organise de façon libre et autonome pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire la totalité ou une partie du transport. Il est responsable de ses fautes. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix, il est responsable des fautes de ses sous-traitants mais pas plus qu'eux. Il répond d'une obligation de résultats, il est présumé responsable et la charge de la non responsabilité lui incombe. Il peut agir dans différents mode de transport, terre, air et mer.

Les intervenants du transport maritime

- Le Non-Vessel
-Operating Common Carrier (ou NVOCC)
C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur, suivant le contenu (variable) de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime, et un commissionnaire de transport.
- Le shipchandler C'est la compagnie qui avitaille (approvisionne, en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demandes spécifiques.) les navires.

Les intervenants du transport maritime

- Le courtier maritime Le Shipbroker, en anglais, est un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf (p.ex. entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il "rapproche" les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution du contrat. En France, il existe une deuxième sorte de Courtier Maritime. Créé par Colbert, supprimé en 2003 pour des raisons de libre concurrence, le courtier maritime, interprète, conducteur de navires "conduit" les navires en douane, donc effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français. Il s'appelle à présent "conducteur en douanes de navires".

Conclusion

Au cours de notre exposé nous avons anticipé quelques réflexions sur les actions communautaires à entreprendre, dans le cadre de la politique commune des transports, en ayant pour objectif spécifique de promouvoir la marine marchande européenne. Dans ce paragraphe et ceux qui suivent, nous reprenons et développons ces réflexions.

Avant tout, il est bon de souligner l'incise du passage ci-dessus : dans le cadre de la politique commune des transports. Le transport maritime fait partie intégrante du secteur économique qui assure la mobilité des personnes et des marchandises, dont l'offre est le résultat de concours d'entreprises, publiques et privées, et d'infrastructures elles aussi publiques et privées, dans une relation inverse à celle des entreprises.