

Le transport maritime

1 La responsabilité du transporteur maritime

Le transport maritime sur le plan international peut être régi par Différentes réglementations ou conventions :

- La convention de Bruxelles de 1924 (modifiée par le protocole de 1968)
- La convention de Hambourg de 1978
- Les règles de la CNUCED/CCI applicables au document de transport multimodal
- Code maritime algérien
- La loi française du 18 juin 1966
- Les règles de Rotterdam
- Des lois étrangères d'ordre public
- Des règles conventionnelles

D'une manière générale, une présomption de responsabilité pèse sur le transporteur qui a une obligation de résultat. Cette présomption de responsabilité peut être levée de 2 façons par le transporteur :

- Prise de réserves à l'expédition
- Cas prévus par les conventions (faute de l'expéditeur, fortunes de mer, vice propre de la marchandise...)

Le principe de présomption de responsabilité du transporteur est contrebalancé par le fait que cette responsabilité est toujours limitée comme le montre le tableau ci-dessous en fonction des conventions applicables :

Convention	Limitation
Convention de Bruxelles de 1924 (modifiée par le protocole de visby de 1968)	2DTS/KG et 666,67 DTS/Colis
Convention de Hambourg	2,5 DTS/KG et 835 DTS/colis
Règles de Rotterdam	3 DTS/KG et 875 DTS/colis

2 La tarification du transport maritime

Le transport maritime s'effectue soit en conventionnel soit en conteneur exclusif FCL (Full Container Load) ou de groupage LCL (Less than a Container Load).

La tarification du transport maritime s'articule autour du fret de base et se calcule en intégrant les paramètres suivants :

- Fret de base
- Correctifs conjoncturels ou permanents (BAF, CAF, peack saison,

Congestion surcharge...)

- Frais de manutention au port de départ et d'arrivée (Terminal Handling Charges)
- Autres frais (frais de dédouanement, frais de documents...)

Le fret de base se calcule "à la boîte" pour les conteneurs exclusifs (FCL) ou à l'Unité Payante (UP) pour le conventionnel ou les conteneurs de groupage.

Le nombre d'Unités Payantes (UP) occupées par la marchandise s'obtient en arbitrant le poids de cette dernière en Tonnes et son volume en m³ à l'avantage du navire.

Le tableau ci-dessous donne des exemples de calcul de fret en fonction du mode d'expédition.

Mode d'expédition	Calcul du fret
Conventionnel	<p>Soit les données suivantes :</p> <p>Marchandise (V = 7 m³ et P = 2 tonnes) Transport Le Havre - Lagos Tarif : 100 USD/UP, CAF : 5%, BAF : 3%</p> <p>Le fret se calcule de la façon suivante :</p> <p>Nombre d'UP = Max (V, P) = 7 UP Fret de base = 7 x 100 USD = 700,00 USD</p> <p>BAF = 5 % x 700 USD = 35,00 USD CAF = 3 % x (700 + 35) = 22,05 USD</p> <p>Fret maritime = 700 + 35 + 22,05 = 757,05 USD</p>
Conteneur exclusif	<p>Soit les données suivantes :</p> <p>Marchandise conditionnée en 2 x 20'</p> <p>Transport Le Havre - Lagos</p> <p>Tarif : 1500 USD/20', CAF : 5%, CAF : 4 %</p> <p>Calcul du fret :</p> <p>Fret de base = 2 x 1500 USD = 3000 USD</p> <p>BAF = 5 % x 3000 USD = 150 USD</p> <p>CAF = 4 % x (3000 + 150) = 126</p> <p>Fret maritime = 3000 + 150 + 126 = 3276 USD</p>
Conteneur de groupage	<p>Principes de calcul identiques à ceux du transport conventionnel</p>

2.1 Les types de fret conteneur

Fret All Kinds – FAK entre 1000 et 6000\$ selon destination et type de conteneur

Le FAK, ou "Fret All Kinds", est un tarif standard proposé par les compagnies maritimes aux transitaires, et in fine aux Chargeurs. Ces tarifs ne sont associés à aucune garantie d'équipement et d'embarquement, ce qui signifie que l'accès à l'équipement et l'embarquement des conteneurs dépend des conditions du marché.

Bien que cela n'implique pas nécessairement que les conteneurs ne seront pas chargés, il y a une incertitude liée à la disponibilité de l'équipement et à la capacité d'embarquement. Les taux FAK sont généralement valables pour une période de quinze jours à un mois.

Taux spot Premium

Les taux premium sont des taux spot qui garantissent un accès privilégié à l'équipement. Contrairement aux tarifs FAK, ces taux premium offrent des assurances supplémentaires quant à la disponibilité des conteneurs et à l'embarquement des marchandises. Ces taux proposés à des tarifs plus élevés que les taux FAK permettent aux chargeurs de sécuriser l'embarquement des conteneurs de manière spot.

Nominated Account Contract - NAC

Le NAC est un contrat dans lequel le client est reconnu par la compagnie maritime comme un client privilégié par l'intermédiaire du transitaire. Ce statut garantit l'accès à l'équipement et à la capacité. Les contrats NAC sont généralement de plus longue durée, allant de six mois à un an ou plus.

Il existe deux types de NAC :

- **NAC Strict** : Le client est directement identifié par la compagnie et dispose de capacité réservée sur les navires en son nom.
- **NAC Basket** : Le transitaire dispose d'une capacité réservée pour un panel de clients restreints.

Les transitaires proposent généralement ces allocations uniquement à leurs clients réguliers. L'accès à ces contrats nécessite le plus souvent de la part du Chargeurs un engagement sur un volume minimal.

Certains contrat prévoient des clauses de "dead freight", à savoir des pénalités si un volume minimal n'est pas fourni par le Chargeur.

Beneficial Cargo Owner - BCO

Le BCO, ou "Beneficial Cargo Owner", est réservé aux plus gros chargeurs qui contractent directement avec les compagnies maritimes. Ce type de contrat offre les meilleures garanties d'équipement et d'embarquement possibles. Les BCO bénéficient de contrats de longue durée, souvent annuels voire pluriannuels, offrant ainsi une grande stabilité.

Des entreprises comme Maison du Monde et Ikea utilisent ce type de contrat pour sécuriser leurs chaînes d'approvisionnement.

Le choix entre FAK, taux premium, allocations/NAC et BCO dépend de la fréquence et du volume des expéditions des Chargeurs ainsi que de leurs choix stratégiques.

Les transitaires jouent un rôle crucial en négociant et en offrant ces différentes options à leurs clients, permettant ainsi de répondre aux diverses exigences des Chargeurs.

2.2 Les ajustements en surcharges

Pour minimiser les coûts liés aux surcharges de fret maritime, il est important de comprendre les différents types de surcharges qui peuvent s'appliquer à votre entreprise, car cela vous permettra d'identifier les surcharges qui ont le plus d'impact sur votre entreprise et de prendre des mesures pour les réduire.

- Vous pouvez obtenir des tarifs préférentiels ou des remises sur les surcharges en négociant avec les transporteurs. Assurez-vous de négocier avec plusieurs transporteurs pour obtenir le meilleur tarif possible.
- En augmentant les volumes de commande, vous pouvez bénéficier de tarifs plus avantageux. Cela peut également réduire les surcharges liées à la manutention des marchandises dans les ports.

- Cela vous permettra de d'éviter les surcharges de Peak Season, qui sont appliquées pendant les périodes de forte demande, mais aussi d'éviter les surcharges liées aux retards causés par la congestion portuaire.

Surcharge	Libellé
THC	Terminal Handling Charges (Charges de manutention portuaires) entre 100 et 600 \$ suivant les ports et le type de conteneur
THC OOG	Out Of Gauge (marchandises hors gabarit) le prix supérieur à 500\$
BAF	Bunker Adjustment Factor (Surcharges combustibles) entre 50 et 500 \$ ou en pourcentage suivant le type de conteneurs 20 ou 40
CAF	Currency Adjustment Factor (Surcharge fluctuation de taux de change) en pourcentage suivant le type de conteneurs 20 ou 40
PSS	Peak Season Surcharge (Surcharges de saison) entre 200 et 700 \$ suivant le type de conteneurs 20 ou 40
RRI	RATE RESTORATION INITIATIVE (Restauration du taux de fret après une baisse aux environs de 250 \$ suivant le type de conteneurs 20 ou 40
PCS	Port Congestion Surcharge (Surcharge de congestion portuaire) aux environs de 200 \$ suivant le type de conteneurs 20 ou 40
LSS	Low Sulfur Surcharge (Surcharge sur le soufre dans le cadre du contrôle des émissions) entre 20 et 50 \$ suivant le type de conteneurs 20 ou 40

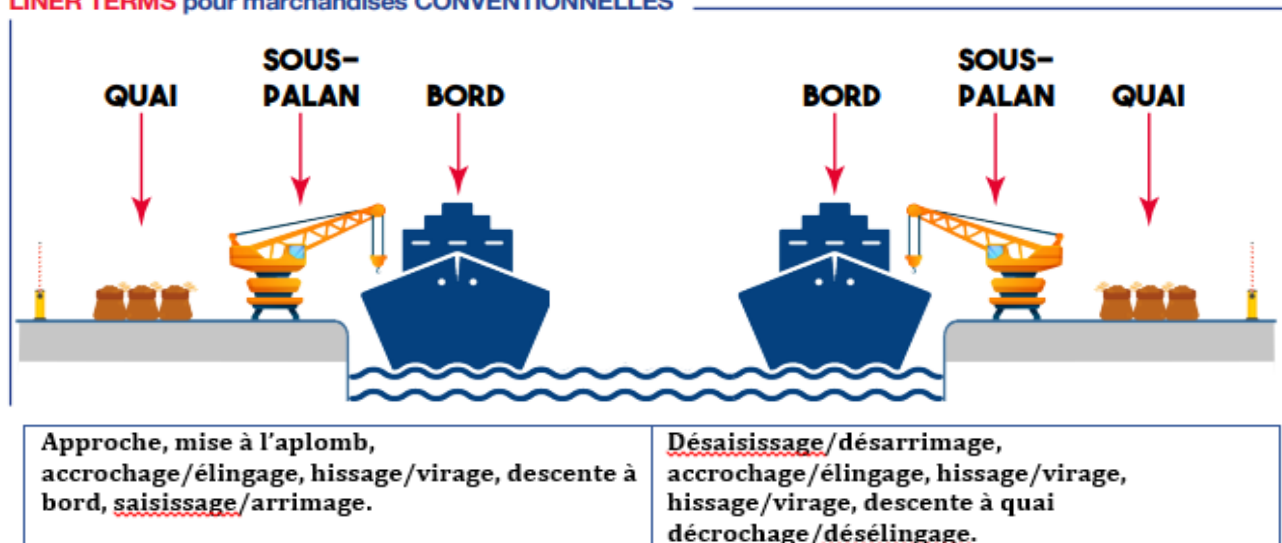
3 Les liner terms

En transport maritime les frais de chargement / déchargement, appelés aussi THC (Terminal Handling Charges) sont des frais complémentaires. Néanmoins ils peuvent être intégrés au connaissance maritime sous l'appellation de liner terms (les termes de ligne régulière) Les liner terms définissent différentes étapes au chargement et déchargement incluses dans le contrat de transport. Ces terms doivent apparaître sur le document de transport (connaissance / Bill of lading).

3.1 Le fret conventionnel

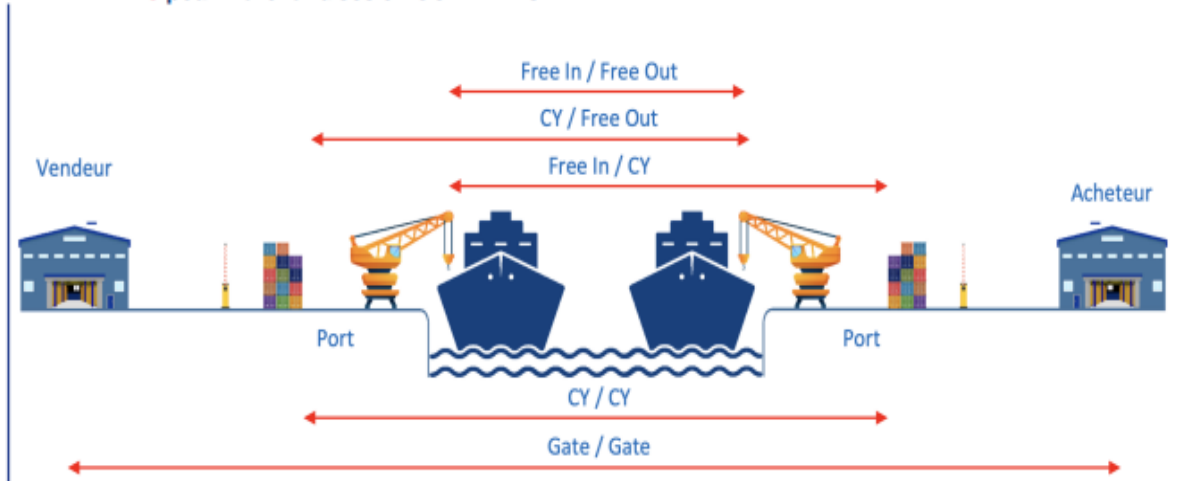
Les liner terms ou "conditions de ligne" sont des couples de termes tels que Bord/bord ou Quai/quai qui définissent quelles opérations de manutention sont à la charge de la marchandise au port de départ et au port d'arrivée.

LINER TERMS pour marchandises CONVENTIONNELLES



3.2 Le fret conteneurisé

LINER TERMS pour marchandises en CONTENEUR



- ✓ CY / CY : Depuis le terminal d'embarquement jusqu'au terminal de débarquement
- ✓ CY / Free Out : Depuis le terminal d'embarquement jusqu'au bout du navire au port de débarquement
- ✓ Free In / Free Out : Depuis le bord navire au port d'embarquement jusqu'au bord navire au port de débarquement
- ✓ Free in / CY : Depuis le bord navire au port d'embarquement jusqu'au terminal de débarquement
- Gate / Gate : Le fret inclut toutes les manipulations portuaires du conteneur full de bout en bout et les manutentions du conteneur vide avant / après positionnement (usine, lieu rempotage / dépotage)

4 Types d'expédition conteneur

C'est la taille de votre envoi qui va déterminer son mode d'expédition et le tarif qui va avec. Voici les deux manières principales de faire expédier ses marchandises par voie maritimes :

- Full Contenaire Load (FCL) ou Chargement Complet du Conteneur : Comme son nom l'indique, un envoi FCL est un envoi où votre cargaison occupe tout le conteneur à elle seule. Cela peut être la meilleure option d'expédition si votre envoi est volumineux, car cela signifie que vous ne partagez le conteneur avec personne d'autre, vous recevrez sans doute le meilleur tarif du transporteur et votre fret peut bénéficier d'une préférence de planification.
- Less than Container Load (LCL) ou Groupage de Marchandises sur un Conteneur : Pour les petits envois, l'option LCL va vous permettre de partager un conteneur avec d'autres petits envois. L'avantage est que vous bénéficiez sans aucun doute des économies de coûts de l'expédition. Néanmoins, vous pouvez rencontrer des retards en raison de la complication supplémentaire qu'apporte le partage de l'espace dans le même conteneur avec d'autres marchandises.

5 Le connaissance maritime Bill of Lading

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

En pratique, le **House Bill of Lading** est établi par le NVOCC ou un freight-forwarder (transitaire) à son nom, le remet au chargeur et reçoit de son sous-traitant, le transporteur maritime réel, un connaissance sensiblement identique souvent dénommé **Master Bill of Lading**. Pour l'armateur, le NVOCC n'est donc, sur le plan juridique, qu'un chargeur comme un autre. *Le NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) est un entrepreneur de transport multimodal ne possédant, en propre, aucun moyen de transport et qui offre aux chargeurs un service de bout en bout en sous-traitant la totalité des opérations de déplacement de la marchandise. Sur le plan juridique, c'est un commissionnaire de transport.*


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

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


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

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

5.2 Le connaissement

SHIPPER MELCO GROUP INTL., INC. 4421 CONLIN ST., SUITE 202 METAIRIE, LA 70006		Chargeur suivant l'incoterm ou Transitaire (cas du MBL)		N° du voyage VOYAGE NUMBER 009UAS	
CONSIGNEE DECIMAR DESPACHOS ADUANEROS S.A. AV. MERCEDES BENZ, NO. 679, PREDIO 4 D2, DISTRITO INDUSTRIAL 13054-750 CAMPINAS, SP, BRASIL ATTN: RENATA MARTINS BR CNP/CPF:		Destinataire : à ordre ou personne dénommée		BILL OF LADING N° du BL BILL OF LADING NUMBER NAM2035698	
NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify BO PACKAGING BRASIL LTDA RODOVIA BR 376 KM 501 PONTA GROSSA CEP:84043-450, GUILLERMO GALLARDO EMAIL: GGALLARDO@BO.CL 55-42-3320-5901 / 55-42-9905-8680		Personne à notifier à l'arrivée		Nom du transporteur ou du transitaire (cas du HBL)  CARRIER: CMA CGM - Société Anonyme au capital de 175 000 000 euros Head Office: 4, quai d'Arenç - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 B 562 024 422 R.C.S. Marseille	
PRE CARRIAGE BY* Pré acheminement		PLACE OF RECEIPT* Lieu réception		FREIGHT TO BE PAID AT Paiement Fret	
OCEAN VESSEL SHIPPAN ISLAND Navire		PORT OF LOADING MIAMI, FL Port chargement		PORT OF DISCHARGE SALVADOR DI BAHIA Port déchargement	
				NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING ONE (1) Nombre originaux	
				FINAL PLACE OF DELIVERY* Place livraison	

Container No.	Seal No., Marks & Nos.	No. of Containers or Pkgs	Kind of Packages; Description of Goods	Gross Weight	Measurement
N/M		19 PACKAGE(S)	SHIPPER'S LOAD, COUNT & SEAL ONE OF FOUR PARTS OF (1X20'GP) CONTAINER S.T.C. CY-CY SILICONE HOSE RUBBER HOSE	440.000KGS	2.500CBM
Informations relatives à la marchandise Customer Privacy: 20'GP/ZGL424949/440.000KGS/19 PACKAGE(S)/2.500CBM			Mentions de réserves SLAC SEAL (Scellé) STC CY CY : voir linerterms		
(*) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES OR UNITS (in words)			SAY ONE OF FOUR PARTS OF (1X20'GP)CONTAINER ONLY		

FREIGHT & CHARGES		R/Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect	Forwarding Agent Reference
Mentions sur le fret Payable à destination FREIGHT COLLECT							MET LTD UKRAINE, ODESSA, POLSKIY S-K, 11 +380487384020 Références transitaire
Ex. Rate	Prepaid at		Payable at	Place of B/L Iss. Issue Date SHENZHEN, MAY.06, 2015			
	Total Prepaid		Number of Original B/L	For and on behalf of BEST SHIPPING COMPANY LIMITED  Authorized Signature(s)			
Date May/06/2015		Date lieu d'émission					

5.3 Mentions sur le BL

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

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

5.4 Types de BL

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