

FICHE 2

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
- 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 Wisby 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
Loi française du 18 juin 1966	2DTS/KG et 666,67 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, harbour dues, congestion surcharge...)
- Frais de manutention au port de départ et d'arrivée
- 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.

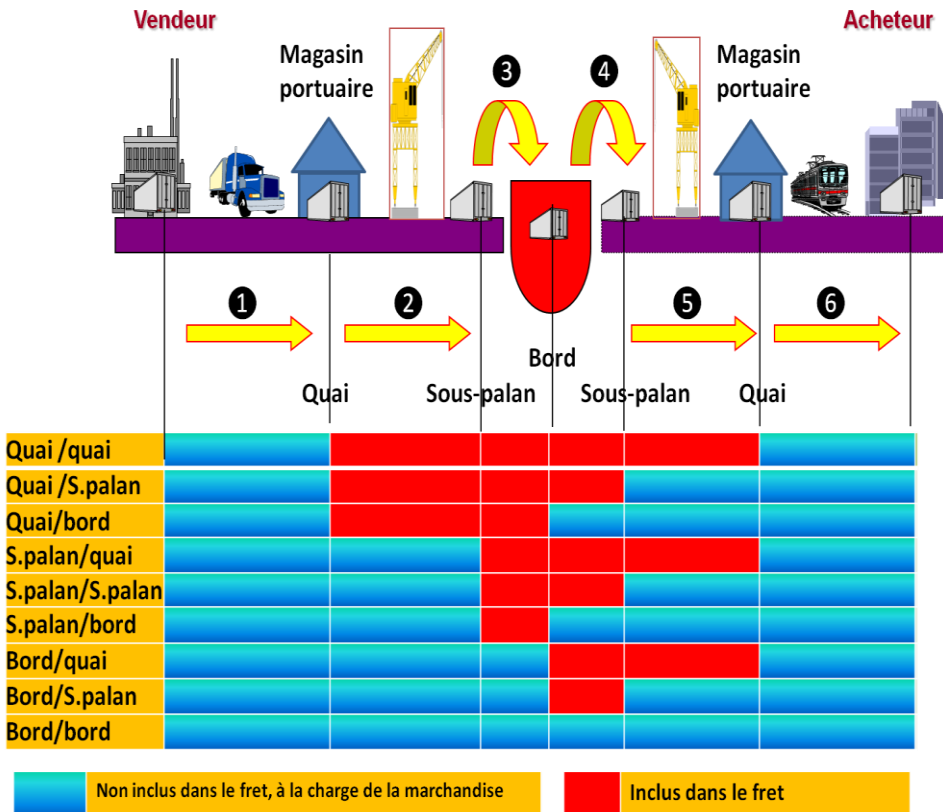
Le nombre d'Unités Payantes (UP) occupées par la marchandise s'obtient en arbitrant le poids de cette dernière en Tonnes et son volume en m³ à l'avantage du navire.

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

Mode d'expédition	Calcul du fret
<p align="center">Conventionnel</p>	<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 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>
<p align="center">Conteneur exclusif</p>	<p>Soit les données suivantes :</p> <p>Marchandise conditionnée en 2 x 20' Transport Le Havre - Lagos Tarif : 1500 USD/20', CAF : 5%, CAF : 4 %</p> <p>Calcul du fret :</p> <p>Fret de base = 2 x 1500 USD = 3000 USD BAF = 5 % x 3000 USD = 150 USD CAF = 4 % x (3000 + 150) = 126</p> <p>Fret maritime = 3000 + 150 + 126 = 3276 USD</p>
<p align="center">Conteneur de groupage</p>	<p>Principes de calcul identiques à ceux du transport conventionnel</p>

3 Les liner terms

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. Le schéma ci-dessous permet de visualiser les opérations qui sont à la charge de la marchandise (en bleu) et celles qui sont à la charge du navire (en rouge) depuis l'usine du vendeur jusqu'à l'entrepôt de l'acheteur. Les liner terms s'appliquent dans le cadre des navires de lignes ou liner desservant des ports de manière régulière et en aucun cas avec des navires affrétés.



4 Le bill of lading

Le connaissement maritime ou bill of lading est un document très utilisé dans le transport maritime. Il a 3 fonctions essentielles :

- C'est un reçu du transporteur
- C'est un contrat de transport
- C'est également un titre représentatif de la marchandise "négociable" qui permet la transmission de la libre disposition de la marchandise par endossement.

Il existe plusieurs types de B/L :

Ocean B/L	Couvre un transport de port à port uniquement
Combined Transport Bill of Lading (CTBL)	Le transporteur maritime unique prend la responsabilité de l'ensemble du transport (y compris pour les parties non maritimes)
Through B/L	Le transporteur maritime organise l'ensemble du transport mais, n'est responsable que de la partie purement maritime et intervient comme mandataire pour le reste
House B/L	B/L émis par une compagnie maritime tierce alors que le transport est en réalité effectué par une autre compagnie maritime (Master B/L). Le house B/L est très utilisé dans le cadre du groupage.

Le B/L existe principalement sous 2 formes : nominatif ou à personne dénommée (non négociable) et "à ordre" (négociable). La 2e forme est de loin la plus utilisée.

Le B/L présente des avantages et des inconvénients :

Avantages	Inconvénients
Le B/L est la clé de voute du crédit documentaire du crédit documentaire et permet d'assurer la sécurité de la procédure.	Transmis via le canal bancaire, le B/L arrive très souvent après la marchandise obligeant ainsi le réceptionnaire à attendre pour récupérer la marchandise et à payer des frais de stockage supplémentaires. Par ailleurs, la perte éventuelle du B/L est un vrai problème qui impose à l'ayant droit de la marchandise de mettre en place une garantie bancaire (LOI) pour être en mesure de récupérer la marchandise à l'arrivée

5 Formalités en cas d'avaries ou de manquant

En cas de dommages apparents constatés à l'arrivée, le réceptionnaire doit porter des réserves spéciales et motivées immédiates sur le document de transport.

En cas de dommage non apparent, les réserves doivent être déclarées au transporteur dans les 3 jours, par lettre recommandée.