



HAL
open science

Les aspects juridiques de la logistique et métiers annexes au port de Casablanca

Ibrahime Er-Ramach

► **To cite this version:**

Ibrahime Er-Ramach. Les aspects juridiques de la logistique et métiers annexes au port de Casablanca.
Droit. 2015. dumas-01625963

HAL Id: dumas-01625963

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01625963>

Submitted on 23 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DE SCIENCES POLITIQUES

D'AIX – MARSEILLE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



« Les aspects juridiques de la logistique et métiers annexes au port de Casablanca »

Mémoire de recherche pour l'obtention du

Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports

Présenté et soutenu par M. Ibrahime ER-RAMACH

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

Année universitaire 2014-2015

A mes très chers parents...

Je tiens tout d'abord à vous exprimer ma profonde gratitude

Pour votre soutien permanent

Pour vos sacrifices et votre confiance

A ma chère sœur Sara...

Merci pour ta présence et ton encouragement

A tout le corps professoral du CDMT...

Je vous remercie pour votre engagement

Pour votre bienveillance et votre responsabilité

A toutes les personnes ayant marqué mon parcours scolaire

A ma famille

A mes amis et collègues,

Je dédie cet humble travail...

Remerciements

Avant tout développement de mon mémoire de Fin d'Etudes, il me semble nécessaire de consacrer cette partie à l'expression de mes sentiments de reconnaissance et de remerciement à toute personne m'ayant assisté durant mon master au CMDT, et également à ceux qui ont contribué à la réussite de ce travail. Veuillez trouver dans ces lignes l'expression de mes remerciements les plus chaleureux.

Je tiens à exprimer en premier lieu ma gratitude à Pierre BONNASSIES et Maître Christian SCAPEL, professeurs à l'université d'Aix Marseille, qui m'ont fait partager leur savoir et leur passion pour le Droit Maritime. Je ne saurai jamais assez les remercier de leur soutien, leur aide et leurs conseils avisés, leurs encouragements, leur gentillesse et pour tout ce que j'ai appris grâce à eux.

Je tiens ensuite à exprimer mes remerciements à mes professeurs du CMDT pour cette année. Leurs remarques pertinentes m'ont aidé à cadrer le sujet. J'ai énormément appris à leur contact.

Je tiens particulièrement à exprimer toute ma reconnaissance à Marjorie VIAL responsable administratif au CMDT pour sa gentillesse inégalée, sa serviabilité, et son professionnalisme.

Je tiens à remercier la Direction Régionale du Port de Casablanca de l'Agence Nationale des Ports de m'avoir accordé le temps nécessaire à mes recherches.

Un remerciement à tous les cadres de la Capitainerie pour l'accueil chaleureux, leur disponibilité, leur aide et leur assistance malgré leurs multiples préoccupations ; En particulier, Rachid ELLAIA, Commandant du Port de Casablanca.

Je remercie tous mes amis, je pense que chacun pourra se reconnaître : les « ingénieurs », les « informaticiens », les « stagiaires », les « docteurs », les « marins », les « pilotes » vous me serez toujours très précieux. Une pensée aussi à toutes les personnes que j'ai rencontrées pendant cette année et avec qui j'ai passé d'agréables moments.

Enfin, je ne pourrais jamais assez remercier toute ma famille proche comme éloignée et particulièrement ma mère, mon père, ma sœur qui m'ont soutenu en toutes circonstances. Merci pour la confiance qu'ils ont placé en moi.

Résumé

Dans le cadre de la préparation de mon diplôme du master 2 en droit maritime et des transports, j'ai réalisé ce mémoire de fin d'études.

Les connaissances que j'ai acquises durant mes années d'études, en tant qu'élève officier de la marine marchande notamment en dernière année, m'ont motivé pour orienter ma carrière vers le droit maritime. C'est pourquoi j'ai choisi de travailler sur un sujet qui me tient à cœur et qui signifie énormément de choses pour ma Carrière professionnelle.

J'étais initialement amenée à décrire le port de Casablanca, sa structure, et son régime juridique avant et après la réforme portuaire, ainsi que l'organisation des activités logistique au sein de ce port

La deuxième partie de mon mémoire sera consacrée aux métiers annexes au transport maritime et l'interaction entre ces différents métiers

Grâce à ce mémoire, j'ai pu concevoir une vision globale mais particulièrement juridique permettant une connaissance et savoir-faire efficaces pour une meilleur gestion du port de Casablanca.

Abstract

As part of the preparation of my master 2 Diploma in Maritime Law and Transport, I realized that graduation memory.

The knowledge I acquired during my years of study, as a student officer in the merchant navy including last year motivated me to guide my career to the maritime law. That's why I chose to work on a subject dear to my heart and that means a lot of things for my professional career.

I was initially brought to describe the port of Casablanca, its structure, and its legal system before and after the port reform and the organization of logistics activities in this port

The second part of my presentation will focus on businesses related to marine and interaction between the various trades

With this record, I was able to develop a global vision but especially for legal knowledge and skills for better effective management of the port of Casablanca.

Table de figures

| | |
|--|---|
| Figure 1 : Photo satellite du port de Casablanca. ----- | 1 |
| Figure 2 : L'évolution du port de Casablanca. ----- | 1 |
| Figure 3 : L'emplacement du troisième terminal à conteneur.----- | 1 |
| Figure 4 : L'affectation des infrastructures au port de Casablanca. ----- | 1 |
| Figure 5 : Le terminal de Marsa Maroc.----- | 1 |
| Figure 6 : Le terminal SOMAPORT. ----- | 1 |
| Figure 7 : Le terminal RO-RO de Marsa Maroc. ----- | 1 |
| Figure 8 : Le terminal RO- RO de SOMAPORT. ----- | 1 |
| Figure 9 : Le terminal voiturier de Marsa Maroc. ----- | 1 |
| Figure 10 : Le terminal polyvalent de Marsa Maroc. ----- | 1 |
| Figure 11 : Le terminal marchandises de Marsa Maroc. ----- | 1 |
| Figure 12 : Le terminal SOSIPO.----- | 1 |
| Figure 13 : Le terminal MASS CEREALES.----- | 1 |
| Figure 14 : Le terminal OCP. ----- | 1 |
| Figure 15 : Le terminal minéralier de Marsa Maroc. ----- | 1 |
| Figure 16 : Le terminal passager.----- | 1 |
| Figure 17 : Le chantier Naval. ----- | 1 |
| Figure 18 : L'importance du trafic au port de Casablanca. ----- | 1 |
| Figure 19 : La répartition du tonnage du port de Casablanca par opérateur pour l'année 2013----- | 1 |
| Figure 20 : Le troisième terminal à conteneurs.----- | 1 |
| Figure 21 : Le projet du quatrième terminal à conteneurs. ----- | 1 |
| Figure 22 : Le transfert du chaniter naval vers l'Est du port. ----- | 1 |
| Figure 23 : Les directions régionales de l'ANP. ----- | 1 |
| Figure 24 : L'organigramme des directions régionales de l'ANP. ----- | 1 |
| Figure 25 : L'agence nationale des ports. ----- | 1 |

Liste de tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 1 : Les caractéristiques du port de Casablanca. ----- | 28 |
| Tableau 2 : Les deux concessionnaires principaux au port de Casablanca. ----- | 44 |

Table de matières

| | |
|---|-----------|
| Table de figures ----- | 7 |
| Liste de tableaux ----- | 8 |
| Table de matières ----- | 9 |
| Introduction générale----- | 11 |
| Partie 1 ----- | 23 |
| La logistique portuaire au Maroc : ----- | 23 |
| Structure et aspects juridiques ----- | 23 |
| Chapitre 1 : La structure portuaire ----- | 24 |
| Section 1 : Le port ----- | 24 |
| Définition ----- | 24 |
| 1.1 Le port de Casablanca ----- | 25 |
| 1.1.1 Introduction ----- | 25 |
| 1.1.2 Histoire ----- | 25 |
| 1.1.3 Exploitation du trafic ----- | 29 |
| 1.1.4 Perspectives : Le port de Casablanca à l’horizon 2030 ----- | 36 |
| 1.2 Le régime juridique au port de Casablanca ----- | 38 |
| 1.2.1 Historique ----- | 38 |
| 1.2.2 La réforme portuaire ----- | 42 |
| Section 2 : Les activités du port de Casablanca ----- | 49 |
| 2.1 L’organisation des activités au port de Casablanca ----- | 49 |
| 2.1.1 La communauté portuaire ----- | 49 |
| 2.2 Le développement de la logistique au port de Casablanca ----- | 57 |
| Chapitre 2 : Réglementation et aspects légaux de la logistique ----- | 59 |
| Section 1 : La réforme du transport routier de marchandises : Loi 16-99 ----- | 59 |
| 1.1 Contexte d’adoption ----- | 59 |
| 1.2 Adoption de la loi 16-99 ----- | 60 |
| 1.3 Les apports de la loi 16-99 ----- | 61 |
| Section 2 : La réforme maritimo-portuaire ----- | 62 |
| 2.1 La libéralisation du transport maritime ----- | 63 |
| 2.1.1 Processus de la libéralisation ----- | 63 |
| 2.1.2 Evaluation du processus de la libéralisation ----- | 64 |
| 2.2 La réforme portuaire : Loi 15-02 ----- | 65 |

| | |
|--|------------|
| 2.3 Agence Spéciale Tanger Méditerranée----- | 67 |
| Partie 2 ----- | 70 |
| Les intervenants de la logistique au port de Casablanca : ----- | 70 |
| Clients et services aux navires et à la marchandise ----- | 70 |
| Chapitre 1 : Les clients du port de Casablanca et les services offerts aux navires ----- | 71 |
| Section 1 : Les clients du port de Casablanca ----- | 71 |
| 1.1 L’armateur ----- | 71 |
| 1.2 Le chargeur ----- | 74 |
| 1.3 Le capitaine----- | 77 |
| Section 2 : Les services offerts aux navires ----- | 78 |
| 2.1 Les services pour l’accostage ----- | 79 |
| 2.1.1 Le pilotage..... | 79 |
| 2.1.2 Le remorquage..... | 82 |
| 2.1.3 Le lamanage | 84 |
| 2.2 Les services techniques ----- | 86 |
| 2.2.1 Le consignataire du navire | 86 |
| 2.2.2 Le courtier maritime..... | 89 |
| 2.2.3 Les autres services techniques..... | 93 |
| Chapitre 2 : Les services à la marchandise----- | 96 |
| Section 1 : Les principaux intervenants ----- | 96 |
| 1.1 Le consignataire de la marchandise----- | 96 |
| 1.2 Le commissionnaire de transport----- | 98 |
| 1.3 Le transitaire ----- | 102 |
| 1.4 Le courtier d’assurances maritimes ----- | 104 |
| 1.5 Conducteur en douane (commissionnaire en douane)----- | 106 |
| Section 2 : la manutention et les autres services à la marchandise ----- | 107 |
| 2.1 Les entreprises de manutention ----- | 107 |
| 2.2 L’expert maritime----- | 111 |
| 2.3 Les autres services à la marchandise ----- | 114 |
| 2.3.1 Les sociétés de gardiennage, d’entreposage et de distribution..... | 114 |
| 2.3.2 Les sociétés de groupage et de dégroupage | 116 |
| Conclusion générale----- | 118 |
| Bibliographie----- | 122 |
| Annexe A : Lexique ----- | 126 |
| LOGISTIQUE ET TRANSPORT ----- | 127 |

Introduction générale

La logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire, c'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et efficace les différentes opérations d'un port. La logistique portuaire se compose d'une multitude des maillons dont les plus importants sont : la manutention et l'entreposage.

Cette logistique est la clé de voute des grands pays maritimes- qui sont liés par le commerce international- et qui partagent des problématiques communes avec le même impératif, celui de demeurer « compétitif », ceci étant d'une part. D'autre part la mondialisation impose une adaptation permanente et chaque pays doit suivre et s'efforcer de trouver les solutions appropriées, selon sa culture et son histoire.

Dans les années 90 du siècle dernier, la globalisation, avec ses vastes mouvements de dérégulation et de libéralisation, a provoqué des changements dans la structure de l'économie mondiale. Pour s'adapter à ce nouvel environnement, marqué par des fusions et des alliances/coopérations des entreprises, etc..., l'industrie maritime s'est engagée dans des stratégies d'innovation, d'amélioration de la productivité et de baisse des coûts, les marchés s'émancipent par conséquent pour acquérir une dimension transnationale et mondiale et les ports ne sont plus ces simples interfaces dans le processus de transport entre des « *hinterlands* »¹ et des « *fore lands* »².

L'industrie portuaire est ainsi amenée à faire face aux nouveaux défis et opportunités de la globalisation où les ports sont de plus en plus appelés à répondre comme centres de transports intégrés et plates-formes logistiques, et aussi à faire face à l'évolution de l'industrie

¹ LAROUSSE : Région desservie par un port, une voie navigable.

² WIKIPEDIA : Un foreland ou avant-pays désigne la zone de desserte d'un ensemble de lignes régulières de transport à partir d'un port ou d'un aéroport. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et les relations économiques d'un port avec des territoires situés au-delà des mers.

(conteneurisation, navires de grandes tailles, nouvelles technologies de communications, etc.) qui implique des investissements lourds en équipements.

Les ports se transforment par conséquent en des nœuds locaux articulés dans un réseau logistique mondialisé (géographiquement) et structuré (fonctionnellement).

Ainsi, on sort de la vision traditionnelle et restreinte de ville portuaire où le port n'est qu'une simple desserte pour rentrer dans une nouvelle vision de pôle portuaire ou tout le système urbain à travers sa morphologie, sa structure, sa gouvernance, son système productif, son système éducatif, ses valeurs, et sa culture, ... rentre en compétition pour séduire et attirer les flux, synonymes de richesse, qu'ils soient : financiers, physiques ou informationnels.

Toutefois, il n'existe pas un « modèle » d'organisation portuaire, mais à chaque fois il convient de s'interroger sur : le rôle de l'Etat, est-il centralisateur ou coordonnateur ; la place des collectivités locales, sont-elles actrices ou spectatrices ; le poids des entreprises privées, partenaires ou leaders et ainsi de suite...

Des réformes (note) voient le jour un peu partout sur la planète afin de trancher ces questions qui débordent désormais les simples cadres nationaux. L'Europe, qui reste pour autant très présente tant par ses opérateurs maritimes que sur le plan de trafics également en progression, tente d'élaborer des orientations communes tandis qu'ailleurs notamment en Afrique parfois ce sont les opérateurs privés qui gèrent directement les terminaux. Un regard sur l'actualité de ces derniers mois montre que les politiques maritimes et les stratégies portuaires s'affûtent dans le monde entier.

En Afrique, les ports sont des acteurs extrêmement importants dans les économies nationales; ils jouent un rôle primordial pour faciliter l'intégration du continent dans le marché international, puisque 90 % des échanges internationaux de l'Afrique se font par voie maritime. Ainsi, l'existence d'un port performant est plus qu'une nécessité car le continent est de plus en plus le théâtre d'une compétition sévère entre ses partenaires occidentaux traditionnels et les puissantes économies asiatiques, ainsi donc il n'est pas épargné des mouvements de réforme même si leur ampleur est moindre.

Au Maroc, l'inauguration du port de Tanger Med 1, et du Tanger Med 2, est emblématique. En Tunisie, en Algérie, en Egypte, comme au Maroc, les Etats adaptent, de façon ambitieuse, leurs politiques maritimes de manière à rendre leurs ports plus compétitifs, notamment en facilitant les investissements étrangers et les partenariats publics - privé.

Ces politiques qui constituent avec les réglementations juridiques les atouts essentiels à promouvoir l'image d'un port et sa capacité à suivre les nouveaux mouvements économiques.

Parallèlement, le dynamisme créé par la modernisation des systèmes portuaires engendre une redéfinition des infrastructures de desserte et des schémas de transport. Les arrières pays s'organisent en développant de nouvelles zones logistiques créatrices d'activités économiques et d'emplois. Dès lors, les villes formalisent, à leur tour, des projets propres à soutenir ce regain d'activité. De ce dynamisme africain témoigne également l'implication de grands opérateurs mondiaux, mais différents projets apparaissent prometteurs et pourraient bien changer la donne.

J'ai choisi le port de Casablanca comme model pour mon mémoire vu l'attachement personnel et professionnel que j'ai avec cette entité et l'expérience de terrain que j'ai eu en effectuant divers stages et en ayant l'occasion de fréquenter les responsables du port.

La première partie de mon mémoire porte sur une description détaillée de la structure du port de Casablanca, son régime juridique, les réglementations et aspects légaux de la logistique.

J'ai opté pour une analyse d'état des lieux avant les différentes implantations et nouvelles législations qui régissent le port pour mettre en évidence à quel point le port de Casablanca avait besoin d'une nouvelle adaptation juridique.

Et ceci comme suit :

A. Etats des lieux, contexte et approches adoptées : cas du port de Casablanca

J'ai pu constater que l'importance stratégique d'un port est primordiale dans la croissance de l'économie nationale du fait de sa place de transbordement des marchandises et de complémentarité des transports maritimes et terrestres, et sa position stratégique. De surcroît, cette structure détient un statut actif et prometteur dans la région dont il est une composante motrice du développement régional, c'est le cas du port de Casablanca ; ce maillon économique doit être exploité avec une vision optimale privilégiant son aptitude à répondre aux exigences de cette fonction de transit.

Pour montrer l'énormité d'insuffisance juridique du secteur portuaire Marocain, les études se sont succédées et leurs constats se sont à chaque fois ressemblés. En effet, pour accompagner les exportateurs marocains dans leur conquête de nouveaux marchés, le ministère

de l'équipement et du transport a lancé une étude sur les services portuaires en vue de définir les actions à réaliser pour améliorer la compétitivité des ports marocains.

Dans une étude menée par la Banque Mondiale en 2003, la conclusion était que les tarifs portuaires sont d'environ 30% supérieurs à ce qu'ils sont dans les autres ports européens ce qui fait peser sur le commerce international marocain. Selon l'étude réalisée par l'Union Européenne, dans le cadre d'un accord pour la création d'une zone de libre échange en 2010, il s'est avéré que le Maroc avait besoin d'un plan d'action (réformes) pour encourager la croissance de son commerce extérieur.

Que ça soit des études internes, ou celles de la banque mondiale ou de l'Union Européenne, le diagnostic est le même : cherté des prix de transit, désorganisation, multiplication des intervenants.

Certes, l'état n'est pas le seul responsable des insuffisances et faiblesses du système portuaire marocain mais les autres intervenants ont leur part de responsabilité dans le dysfonctionnement du système portuaire au Maroc De plus, ces insuffisances ne sont pas compatibles avec les mutations de notre environnement économique.

Ce travail de recherche m'a permis de déceler quelques aspects de la défaillance du système portuaire marocain et de décortiquer la mise en œuvre de quelques lois et réglementations en relation avec la logistique portuaire qui permet au port de Casablanca de suivre les lois internationales et d'être conforme avec les nouvelles exigences juridiques mondiales.

B. Insuffisances du système portuaire au Maroc

Bien que le système portuaire marocain ait fait un saut qualitatif très important dans les années quatre-vingt via la création de l'ODEP et l'installation d'infrastructures et de compétences portuaires ; il présente un certain nombre de faiblesses sur le plan réglementaire et organisationnel.

a. Insuffisances juridiques et réglementaires

Le cadre juridique et réglementaire dans lequel s'exercent les activités portuaires devient obsolète devant les mutations que connaît notre environnement socio-économique.

Ainsi, les insuffisances sont concrétisées par :

- Vide juridique dans la définition des concepts : Absence de définition juridique d'un port, du domaine public portuaire ou d'une activité portuaire.
- Vide juridique dans l'organisation des activités portuaires par exemple une main d'œuvre dockers utilisée en commun par les sociétés stevedores sans appartenance juridique à ces sociétés³.
- cadre non incitatif ni attractif pour les opérateurs privés à cause du décalage entre les textes en vigueur et la réalité du terrain.
- Incapacité de l'administration d'assurer un contrôle des opérations.
- Absence des critères pour l'octroi d'autorisation, et qui est concrétisée par un vide juridique dans les modes d'octroi et de contrôle des autorisations et des concessions.
- Non obligation pour les ports de disposer d'un plan d'aménagement ou de règlement d'exploitation.

De plus, de nombreux opérateurs opèrent en l'absence d'autorisation ou de cahier de charges.

Ces carences sur le plan juridique et réglementaire entraînent certainement une désorganisation du secteur portuaire marocain. Donc un cadre juridique récent doit exister pour faciliter la fluidité de circulation des marchandises et une meilleure définition des responsabilités.

b. Insuffisances organisationnelle et opérationnelles

Les reproches adressés à l'organisation portuaire par les usagers sont nombreux :

³ Gestion de la main d'œuvre par une association ASSAMAT.

- Une confusion et un amalgame autour des missions de l'office des exploitations des ports acteur et régulateur du marché.
- Une multiplication des intervenants source de conflits, de retards et de mauvaise allocation des espaces et des ressources (le nombre des intervenants dans les activités principales et secondaires s'élève à 800 répartis, notamment entre les administrations publiques, les intervenants publics et privés, et les intervenants dans des activités non organisées).
- Une dualité dans la chaîne de manutention avec l'intervention de deux opérateurs sur le même navire. Cette dualité est en rapport avec d'autres éléments : -le manque de coordination avec la rupture des responsabilités à bord et à terre qui se traduit par le refus de désigner un responsable par navire pour coordonner les opérations à bord, L'incohérence dans la manutention entre le bord et la terre, les complications et les pertes de temps dans la constatation des litiges -Manque de discipline de travail de la part des dockers : manque de dockers qualifiés et professionnels, absentéisme sans motif apparent, pannes provoqués par certains dockers source de corruption permanente et d'actions occultes.- L'inadaptation des horaires de travail des divers opérateurs à ceux des manutentionnaires- l'inexistante de normes précises de manutention : absence du pré triage en cale des marchandises déchargées de façon ordonnée, mauvaise affectation des moyens disponibles aux opérations prévues, absence de plan de chargement par cale et donc impossibilité de connaître à l'avance la prédestination des marchandises à leur débarquement.
- Un monopole de fait et de droit dans l'aconage (manutention à terre). La question de ce monopole de est au premier plan des préoccupations des chargeurs, armateurs et auxiliaires des transports. Il est difficile de mesurer la qualité des services offerts en l'absence de concurrence. De même, il est difficile de mesurer cette qualité en regard des tarifs exigés. Ce monopole pénalise même les armateurs, en particulier dans le domaine des conteneurs. Il est presque impossible pour les armateurs de contrôler pleinement

l'acheminement de leurs cargaisons lorsque les opérations de transbordement et de manutention au terminal de conteneur leur échappent. Tous les intervenants au passage portuaire soutiennent que le monopole d'un seul exploitant a été acceptable pendant une certaine période, mais qu'actuellement ce monopole doit être remis en cause et le fonctionnement même de l'organisation revu, pour permettre au port de remplir sa mission de port international apte à promouvoir le commerce extérieur marocain et intégrer la globalisation et la zone de libre-échange avec succès.

- Un sureffectif important dans l'ensemble du secteur nécessitant des adaptations des effectifs aux besoins réels.
- La complexité des procédures et de la documentation du commerce international : une autre défaillance du système portuaire. En effet, vu le nombre des intervenants et leurs modalités d'intervention, il y a une diversité des documents produits par chaque intervenant à chaque étape de l'opération du transport maritime, notamment ceux exigés par les douanes dont le rôle est déterminant dans le passage de la marchandise par le port.

Au port de Casablanca, les intervenants utilisent les mêmes circuits documentaires classiques comprenant quatre sortes de documents :

- De prix, de vente et de quantité : factures ;
- De transport : connaissance, manifeste ;
- Attestant l'origine : certificat d'origine ;
- D'inspection, de qualité, d'analyse de marchandises : certificat par exemple.

Contrairement à ce que préconise le comité de facilitation du transport maritime international (FAL) qui a pour mission d'assurer le suivi et la coordination de la mise en œuvre des mesures destinées à faciliter et accélérer le trafic maritime international. A ce titre, il est notamment chargé :

- De mener ou faire mener des études relatives à la facilitation du transport maritime international ;

- De proposer un programme national de simplification et de réduction des procédures, des formalités et des documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux ;
- De faire des recommandations aux administrations, aux organismes publics et aux organismes professionnels privés intervenant dans le trafic maritime international sur les pratiques et les méthodes appropriées en vue de faciliter les opérations d'importation, d'exportation et de transit.

En outre, le nombre et la longueur des formalités administratives ainsi que le temps nécessaire à l'examen des dits documents, conjugués avec l'hétérogénéité des intervenants rallongent le circuit documentaire. En bref, ce formalisme et la complexité des techniques utilisées en matière de transport maritime nuisent à l'efficacité du commerce et du port, d'autant plus que l'erreur ou le défaut ou le retard dans la transmission entraîne le blocage de la marchandise dans le port⁴ et génère des surcoûts de passage⁵.

- L'entretien des portiques, cavaliers et grues s'avère de plus en plus difficile à cause de l'absence d'une logistique de soutien et du non renouvellement de l'outillage portuaire à temps.
- Insuffisance de coordination entre la capitainerie du port et les services administratifs de l'ODEP qui entraîne des retards dans les mises à quai, les appareillages et des risques d'accidents maritimes.
- Système d'exploitation entaché par une concurrence déloyale, un clientélisme source de corruption, manque d'autorité, stevedores en difficultés structurelles.
- Portes du port souvent congestionnées par une multitude de chariots élévateurs gérés par des personnes non officielles et par un stationnement chaotique des camions qui attendent d'éventuels affréteurs.

⁴ M.ELKHAYAT : enjeux logistiques et compétitivité du port de Casablanca N°-1.2_2002

⁵ REG-MED : la facilitation du transport maritime international et du passage portuaire en méditerranée 2003

- Problèmes sociaux successifs, grèves sporadiques avec ou sans raisons professionnelles acceptables ; parfois sans préavis, ni démarches de négociations préalables ; cette situation entraîne une activité portuaire non sécurisée avec blocage systématique de la chaîne portuaire.

Comme nombre de ports africains, le port de Casablanca connaît un manque de procédures de manutention, de mauvaises pratiques de travail, de mauvaises attitudes envers le travail, un manque d'autorité, de mauvais systèmes de communication, qui n'iront pas sans jouer sur la productivité de la manutention et les temps morts des navires.

La productivité de l'outil portuaire économique casablançais passe donc en partie par l'amélioration et l'adaptation des prestations de services de tous ses intervenants, c'est-à-dire par l'amélioration de leur productivité, l'instauration d'une parfaite coopération entre eux, la souplesse et l'adaptation de leurs pratiques aux impératifs des navires et de la marchandise ; C'est dire qu'en réalité, ce port s'est trouvé confronté à des difficultés dont les effets cumulés ont entraîné une dégradation de son rendement.

La deuxième partie de mon mémoire fera l'objet d'une description des métiers annexes au transport maritime qui font partie de la chaîne logistique portuaire. De ce fait ils vont mettre l'accent tantôt sur l'importance du transport maritime, tantôt sur le rôle de cette communauté portuaire et la nécessité de collaboration entre les différents intermédiaires.

1. Importance du transport maritime

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et donc de l'économie mondiale. Environ 70% des échanges commerciaux dans le monde s'effectuent par navire. Le choix de ce type de transport vient de sa compétitivité ; c'est un moyen de transport peu coûteux en gros volume qui nécessite peu d'infrastructure et qui offre une capacité d'emport pour plusieurs marchandises.

Cette place primordiale occupée par le transport maritime lui exige de développer les moyens utilisés y compris les infrastructures, l'état des navires, la qualification des différents intervenants et surtout la qualité des services offerts. On ne peut concevoir ce type de transport sans faire allusion aux ports, ces derniers représentent, sans erreur possible, le symbole des échanges intercontinentaux et révèlent l'ordre économique commercial mondial.

2. La communauté portuaire

Pour améliorer la rentabilité et la qualité d'un port qui dépendent de la rapidité et la fiabilité des opérations effectuées, les gens du port sont là. Ces derniers constituent ce qu'on appelle la communauté portuaire. La communauté portuaire est l'ensemble des acteurs qui donnent vie à l'espace portuaire.

Le magazine du groupe CMA CGM précise dans son édition numéro trente-cinq de printemps de l'année 2008 que « quand un non-initié pense 'transport maritime', il évoque d'abord capitaines, équipages, personnel de port... » Alors que, selon les mêmes sources, « ce sont environ cent cinquante métiers qui entrent en œuvre pour faire parvenir des marchandises d'un point A à un point B ».

Si les emplois embarqués semblent bien identifiables (les officiers et les marins subalternes), les professions à terre concernées directement par le trafic maritime sont très variées. Leur nombre et leur spécialisation ont beaucoup évolué qu'il s'agisse des services liés au traitement de la marchandise ou des services relatifs au navire.

3. Nécessité de collaboration entre les différents intermédiaires

La gestion portuaire et le transport maritime ont pour longtemps été considérés comme deux entités distinctes qui interagissent par l'intermédiaire de liens commerciaux. Aujourd'hui, sous la pression de certains facteurs comme les exigences des grands expéditeurs, l'augmentation du volume des échanges commerciaux mondiaux et les nouvelles pratiques en matière de gestion des chaînes d'approvisionnement, nous assistons à une fusion progressive de ces deux notions⁶.

Pour l'intégration des modes de transport et la réduction des temps de transit, il est devenu indispensable pour les intervenants du transport maritime de travailler de concert et en accord avec les intervenants de la gestion portuaire. Ce rapprochement est sans doute l'élément marquant de l'évolution de la gestion portuaire et transport maritime au cours des dernières années⁷.

Pour atteindre l'objectif tracé, le point sera mis sur les clients du port et sur le rôle du capitaine quant à l'exploitation du navire. Après la manière d'intervention de chaque acteur

⁶ http://cesr.paysdelaloire.fr/etudes_du_cesr/transport_telecommunication_et_energie/index.html

⁷ http://cesr.paysdelaloire.fr/etudes_du_cesr/transport_telecommunication_et_energie/index.html

portuaire sera traitée. Ensuite, la liaison entre ces différents intervenants sera montrée. À la fin, seront présentés la circulation des documents et l'échange de données informatisées avec un système de gestion relative aux places portuaires.

4. Objectif

Le but de ce mémoire est de mettre en lumière les différents aspects et réglementations juridiques de la logistique au port de Casablanca, de présenter les différents métiers annexes au transport maritime, et principalement les activités des acteurs portuaires. Ce serait donc une sorte de sensibilisation pour les profanes du domaine maritime, une panoplie de choix pour les navigants qui escomptent décrocher un poste à terre, mais aussi une projection des élèves officiers dans l'environnement de travail, à travers l'éclaircissement des liens unissant ces intervenants.

Partie 1

La logistique portuaire au Maroc : Structure et aspects juridiques

Chapitre 1 : La structure portuaire

Section 1 : Le port

Définition

Les ports sont les lieux du début ou/et l'achèvement des trajets maritimes, les lieux où s'effectuent les opérations d'entreposages des marchandises ainsi que leur transbordements. Ils constituent une plaque tournante en ce qui concerne le trafic d'import/export de l'international vers le pays et vice versa ; ainsi donc ils occupent une place importante sur l'échelle économique nationale et constituent un point de jonction du transport maritime avec celui terrestre ainsi qu'un maillon essentiel de la chaîne du transport maritime international.

Jusqu'aux années soixante du 20^{ème} siècle, les ports étaient essentiellement des interfaces entre le transport terrestre et celui maritime avec toutes les opérations qui pouvaient en découler. Au fur et à mesure que le volume des échanges augmentait les ports se développaient et se modernisaient eux aussi, ce qui nous a amené à trier les ports en trois catégories ; ceux de la première génération où on effectuait des opérations de chargement, de déchargement et de stockage à court terme ; une limitation du champ d'activité de la marchandise qui a entravé leur croissance et a donné lieu à l'apparition d'une deuxième génération des ports dits ports industriels, c'est-à-dire des ports qui assuraient outre les services nécessaires pour les marchandises, mais aussi qui disposaient de zones industrielles où on proposait d'autres services telle la transformation des marchandises.

De nos jours ce sont les ports de la troisième génération qui ont pris la relève ; ce sont des ports qui ont été intégrés dans le système de production et dans la chaîne du transport, ils se caractérisent par une attitude ouverte et une approche commerciale totalement orientée vers le client et se distinguent par un marketing actif et une bonne organisation de la communauté portuaire.

Les ports admettent plusieurs classifications, on en distingue :

- Une classification selon la construction.
- Une classification selon l'exploitation.
- Une classification selon le rayonnement économique du port.

La classification selon la construction est établit dans le but de distinguer entre les ports en lagune, ceux de front de mer ou côtiers et ceux fluviaux ou de fond d'estuaire c'est-à-dire ceux nécessitant un dragage permanent des chenaux de navigation.

La classification selon l'exploitation tient compte de l'activité principale dans le port en question, en d'autres termes l'activité prédominante à celles qu'on pourra rencontrer dans le dit port.

Ceci étant dit, tout en se modernisant, on assiste à l'apparition de ports de différents types ; ceux à fonctions multiples où toutes les fonctions sont aussi importantes les unes que les autres, et ceux spécialisés qui sont généralement situés à proximité des grandes routes maritimes ; les ports d'éclatement, de transbordement de transit ...etc. sont des ports spécialisés.

1.1 Le port de Casablanca

1.1.1 Introduction

Le port de Casablanca est le principal port du Royaume (à l'exception du port TANGER MED), il est situé par 33° 36',9 de latitude Nord et 007°36',4 de longitude Ouest, au cœur de la capitale économique et desservi par les différents réseaux routiers, ferroviaires et aériens. Il est abrité par deux digues de protection, longitudinale et transversale.

Le port est exposé au vent de secteur dominant Nord-Ouest et à la houle de secteur Ouest à Nord-Ouest. Certaines conditions météorologiques particulières peuvent amener l'autorité portuaire à consigner le port et/ou suspendre les opérations commerciales des bâtiments.

Le marnage dans le port de Casablanca varie entre 0,40 et 3,90 mètres et le tirant d'eau maximal admissible est de 14m.

1.1.2 Histoire

Le port de Casablanca est construit artificiellement au début du 20ème siècle, c'était un simple mouillage de pêche, très mal abrité de la houle, et dangereux en raison de rochers affleurant de part et d'autre de la darse.

La figure ci-dessous montre une image prise par satellite du port de Casablanca :

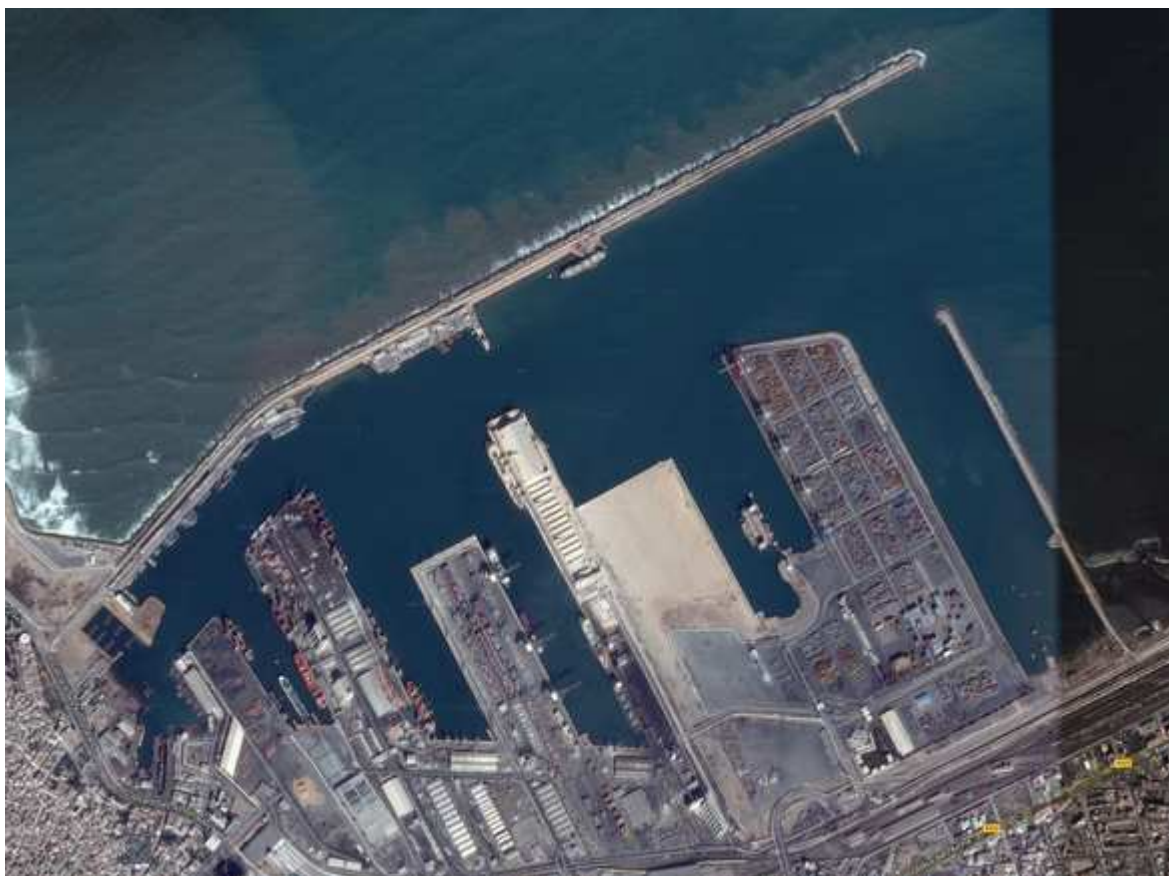


Figure 1 : Photo satellite du port de Casablanca.

○ **Quelques repères historiques**

- Une classification selon l'exploitation ;
- 1907 : démarrage des travaux de construction du port de Casablanca ;
- 1938 : le port avait pris forme (125 ha), avec des moles, des terres pleines et des quais pour l'accostage des navires ;
- 1996 : démarrage du Terminal à Conteneurs « Est » ;
- 2003 : achèvement des travaux d'extension de ce terminal (220 ml de quai et 6,5 ha de terre-plein) ;
- 2004 : le port est déclaré conforme aux normes ISPS ;

- Le 05/12/2006 : entrée en vigueur de la réforme portuaire ;
- De 2006 à 2009 : réaménagement d'autres terminaux à conteneurs et divers ;
- En Mars 2009 : entrée en service du 2ème Terminal à céréales (Mass Céréales) ;
- En Juin 2009 : démarrage de l'activité conteneur, Marchandises Diverses et Rouliers pour SOMAPORT ;
- Le 16/10/2008 : démarrage des travaux de construction du 3ème Terminal à conteneur ;
- 2013 : festivités du centenaire du port.
- 2014 : accueil du plus grand paquebot au monde.



Figure 2 : L'évolution du port de Casablanca.

○ Les caractéristiques du port de Casablanca

| | |
|--|--|
| Jetée principale Moulay Youssef | 2870 m |
| Contre-digue Moulay Slimane | 1150 m |
| Superficie (sans le 3^{ème} terminal à conteneur) | 462 Ha dont 226 Ha de terre-pleins |
| Capacité d'accueil (sans le 3^{ème} terminal à conteneur) | 35 navires à la fois |
| Nombre des escales | Entre 3000 et 3300 dont environ 30% de porte-conteneurs |
| Longueurs des quais | Environ 8,5 Km |
| Tirant d'eau | 7 à 12 m qui atteint -14m au niveau du 3^{ème} terminal à conteneur |

Tableau 1 : Les caractéristiques du port de Casablanca.



Figure 3 : L'emplacement du troisième terminal à conteneur.

1.1.3 Exploitation du trafic

Les concessionnaires du port de Casablanca se comptent au nombre de 7 :

- Marsa Maroc et Somaport pour l'activité conteneurs, rouliers et marchandises diverses ;
- SOSIPO (Société des Silos Portuaires) et Mass Céréales al Maghreb pour l'activité céréales ;
- OCP (Le groupe Office Chérifien des Phosphates) et Marsa Maroc pour l'activité Minerais ;
- ONP (l'Office Nationale des Pêches) pour l'activité de la pêche maritime ;
- CBM (Ciment Blanc Maroc) pour le ciment blanc.



Figure 4 : L'affectation des infrastructures au port de Casablanca.

○ L'activité conteneur

Le terminal de Marsa Maroc offre :

- Une superficie de **60 ha** ;
- **600 m** de quai à **-12 m** ;
- 6 portiques de quai ;
- **3 000 ml** de chemin de fer ;
- Capacité de **700 000 TEU**.



Figure 5 : Le terminal de Marsa Maroc.

Le terminal SOMAPORT offre :

- Une superficie de 30 ha ;
- 700 m de quai à -9.2 m ;
- 3 portiques de quai ;
- 10 Rubber Tired Gantry (RTG) cranes ;
- Capacité de 300 000 TEU.



Figure 6 : Le terminal SOMAPORT.

○ L'activité RO-RO

Le terminal Marsa Maroc offre :

- Une superficie de 12 ha ;
- 2 rampes de déchargement d'une capacité de 100 T.



Figure 7 : Le terminal RO-RO de Marsa Maroc.

Le terminal SOMAPORT offre :

- Une superficie de 10 ha ;
- 1 rampe de déchargement d'une capacité de 100 T.



Figure 8 : Le terminal RO- RO de SOMAPORT.

○ **Le Terminal Voiturier de Marsa Maroc**

- Espace de stockage vertical pour véhicules en 5 niveaux (RDC+3 étages+ terrasse exploitable) ;
- La superficie au sol est d'environ 20.000 m² ;
- La superficie couverte est de l'ordre de 75.000 m² ;
- La capacité nominale de stockage est de 6000 unités.



Figure 9 : Le terminal voiturier de Marsa Maroc.

○ **L'activité marchandises diverses**

Le terminal Marsa Maroc offre :

- Une superficie de 30 ha;
- 1500 m de quai de -9 m à -10m;
- 5 Ha d'aire de stockage;
- Grues de quai de capacité de 6 à 25 T.



Figure 10 : Le terminal polyvalent de Marsa Maroc.

Le terminal SOMAPORT offre :

- Une superficie de 20 ha ;
- 500 m de quai - 8 m ;
- 3 grues mobiles de 100 T.



Figure 11 : Le terminal marchandises de Marsa Maroc.

○ **L'activité céréales**

Le terminal SOSIPO offre :

- Capacité de traitement : 1.5 MT ;
- Capacité de stockage -70 000 T;
- 250 m de quai à - 10 m ;
- 1 Portique de 160 T/H ;
- 2 Portiques de 200 T/H chacun.



Figure 12 : Le terminal SOSIPO.

Le terminal MASS CEREALES offre :

- Capacité de traitement : 2,5 MT;
- Capacité de stockage 64000 T;
- 250 m de quai à 10 m ;
- 2 portiques de quai de 1200 T/H.



Figure 13 : Le terminal MASS CEREALES.

o L'activité Minerais

Le terminal OCP offre :

- Une superficie de 7 Ha ;
- Capacité de traitement de 10 MT;
- 600 m de quai à -12 m ;
- 4 portiques de quai à 650 T/H.



Figure 14 : Le terminal OCP.

Le terminal Marsa Maroc offre :

- Une superficie de 10 Ha;
- Traitement de 2 MT ;
- 700 m quai à -10 m ;
- 2 portiques à bennes de 16 T.



Figure 15 : Le terminal minéralier de Marsa Maroc.

○ **L'activité Croisières :**

L'ANP est chargée de la gestion des quais recevant les navires de croisière. Le port reçoit selon l'année, entre 150 et 170 navires de croisière pour un total de touristes croisiéristes variant entre 240 000 et 250 000. Il a enregistré 156 escales des paquebots en 2013 avec 241 886 touristes.



Figure 16 : Le terminal passager.

○ **L'activité Réparation Navale :**

L'ANP est chargée de la gestion du chantier naval qui offre :

- Quai de 350m à -6m ;
- Dry dock de 145m x 20m ;
- 4 Slipways pour la pêche ;
- La fourniture de l'eau, l'électricité et l'air comprimé.



Figure 17 : Le chantier Naval.

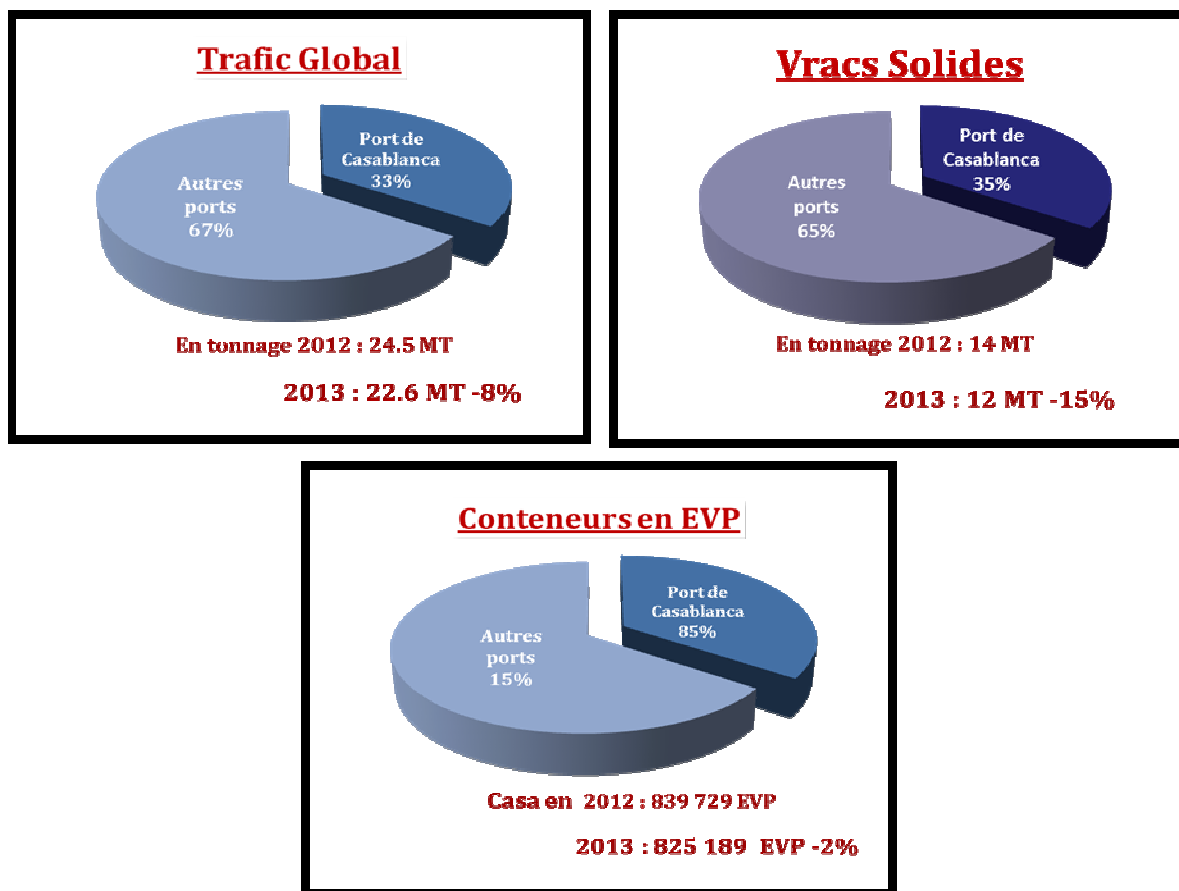


Figure 18 : L'importance du trafic au port de Casablanca.

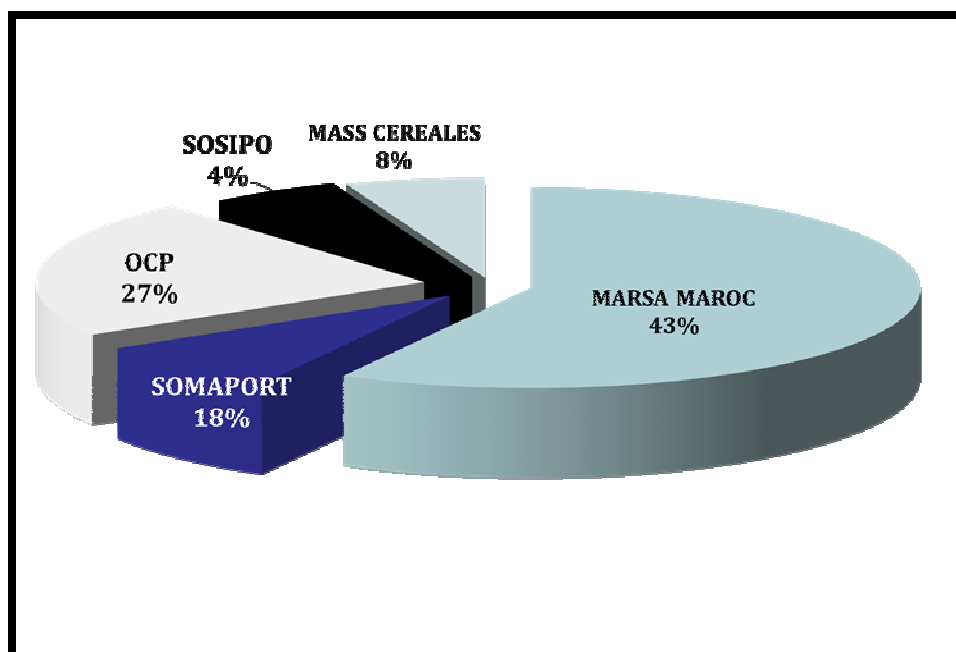


Figure 19 : La répartition du tonnage du port de Casablanca par opérateur pour l'année 2013

1.1.4 Perspectives : Le port de Casablanca à l'horizon 2030

La vision stratégique à l'horizon 2030 : « Aujourd'hui, une nouvelle approche du fonctionnement des services portuaires s'impose, intégrant la performance et la compétitivité logistique au cœur même des programmes d'aménagement des ports. Cette logique, en rupture avec le passé, a déjà démarré avec la mise en œuvre de la réforme portuaire, et doit être consacrée de manière à apporter plus de valeur ajoutée aux opérateurs portuaires et plus de compétitivité à l'économie marocaine.

Par ailleurs, et compte tenu du processus de régionalisation avancée dans lequel le Royaume est engagé, les ports se doivent d'accompagner le développement intégré et durable des régions sur le plan économique et social. En effet, chaque région devra tirer parti du rôle moteur de l'activité portuaire et du rôle structurant des grands chantiers lorsque de nouvelles infrastructures portuaires sont créées.

D'autre part, le Maroc, fort de sa position géographique et encouragé par la réussite de Tanger Med, a l'ambition de se positionner dans le marché du transbordement dans le bassin méditerranéen et de capter toutes les opportunités qui s'offrent dans la région pour booster son économie, créer des emplois et améliorer la qualité de vie des citoyens. »⁸

Cette vision stratégique pour le développement du port de Casablanca vise à :

1.1.4.1 Offrir un port moderne

- Améliorer la circulation à l'intérieur et aux alentours du port et aménager des dessertes et des accès ;
- Réduire les nuisances dues au trafic lourd et s'ouvrir sur la ville ;
- Augmenter la capacité du port et améliorer la productivité des opérations portuaires.

⁸ http://www.anp.org.ma/Publications/Documents/Strategie_portuaire/StrategiePortuaire_a_lhorizon_2030.pdf

1.1.4.2 Améliorer la compétitivité du port :

- Réalisation d'un 3ème Terminal à Conteneurs d'une capacité de 600.000 EVP, ce qui permettra de porter la capacité globale du port à 1,6 Millions d'EVP.



Figure 20 : Le troisième terminal à conteneurs.

- Développement de l'activité conteneurs (projet d'un 4ème terminal à conteneurs de 66 Ha) ;
- Développement de l'activité croisière (construction d'un terminal dédié à cette activité) ;
- Développement des zones logistiques en dehors de l'enceinte portuaire (à Zenâta, à 20 Km au nord-est du port, avec une liaison –route et rail– dédiée) ;



Figure 21 : Le projet du quatrième terminal à conteneurs.

- Aménagements visant une réorganisation des activités à l'intérieur du port de Casablanca (transfert de la zone des chantiers navals vers l'Est, migration du trafic phosphate vers un port minéralier...).



Figure 22 : Le transfert du chantier naval vers l'Est du port.

1.2 Le régime juridique au port de Casablanca

Le Maroc n'a pas été épargné, avec une tendance en faveur de la privatisation de certaines activités. Certains pays choisissent parfois d'autoriser l'appropriation privative des ouvrages et outillages portuaires dans le cadre de la concession.

1.2.1 Historique

Nous pouvons décrire l'évolution du régime juridique du port de Casablanca en quatre étapes :

- 1ère étape avant 1963
- 2ème étape de 1963 à 1984
- 3ème étape de 1984 à 2005
- 4ème étape à partir de 2006

○ **La 1ère étape**

- La gestion et l'exploitation des ports étaient assurées par des sociétés françaises de manutention, l'intervention de ces sociétés se limitait à la maintenance des équipements ;
- L'état à l'époque assure l'acquisition et les grosses réparations des équipements, ainsi que la réalisation des travaux des infrastructures et de dragage des bassins ;
- L'état accorde des subventions aux sociétés de manutention en cas de déficit.

* Arrêté ministériel du 15 juin 1913 (BO n°37), portant création du service d'aconage dans les ports de l'empire chérifien ;

* Dahir du 3 janvier 1916 (BO n°169), portant approbation du contrat relatif à la concession de l'aconage du Port de Casablanca ;

* Dahir du 1er mars 1920, portant création d'un service obligatoire de pilotage au port de Casablanca ;

* Dahir du 30 Aout 1914, portant approbation de la concession de port de Fedala ;

* Arrêté ministériel du 16 décembre 1916, réglant le service d'aconage, le magasinage et d'autres opérations dans les ports du sud (Mazagan, Safi, Mogador) ;

* Concession du 27 décembre 1916, relative à la convention et au cahier des charges des ports de Mehdiya Kénitra et rabat salé ;

* Arrêté ministériel du 17 aout 1921, étendant au port d'Agadir les règlements d'aconage des ports du sud ;

* Dahir du 23 juillet 1931 portant approbation de la concession du port de Tanger ;

* Dahir du 3 aout 1932 approuvant le contrat de concession du port de Safi à l'office chérifien des phosphates.

○ **La 2ème étape**

La gestion et l'exploitation des ports du royaume par la RAPC (régie d'aconage du port de Casablanca), créée par le dahir 1-63-278 du 12 novembre 1963 (BO n° 2665).

- Arrêté n°109-66 du 16 novembre 1965, instituant l'aconage libre au port Mehdi Kénitra ;
- Décret royal du 23 juin 1967, complétant le dahir n° 1-63-278 du 12 novembre 1963 ;
- Dahir du 2 janvier 1974, modifiant et complétant le Dahir n° 1-63-278 du 12 novembre 1963 ;
- Cette étape a été marquée par la multiplicité des intervenants et par l'absence d'organe régulateur et coordination ;
- L'intervention de l'état était forte en matière d'investissement pour développer le secteur et rattraper le retard enregistré durant la 1^{ère} étape ;
- Durant cette étape aucune amélioration significative n'a été enregistrée, le coût de passage a été augmenté à cause des attentes en rade des navires et de la faible cadence de la manutention, ce qui a pénalisé lourdement les exportations marocaines à l'époque, comme il a été mis en exergue par le rapport de la CNUCED.

○ **La 3ème étape**

- Année 1984, création de l'office d'exploitation des ports par le dahir n° 1-84-194 du 28 décembre 1984 ;

- De 1984 à 2003 plus de 30 décret et arrêté ont été publiés.

L'objectif escompté de cette réforme vise à doter le Maroc d'une organisation portuaire structurée afin de lui permettre d'assurer les échanges commerciaux dans les meilleures conditions d'économie et de sécurité.

Les attributions de l'office, consistent en un ensemble de services rendus aussi bien aux navires qu'aux marchandises, dans la manutention, l'entreposage et le magasinage.

- * La maintenance des terre-pleins, des voiries ferrés et des réseaux ;
- * La construction et la maintenance des magasins et des hangars ;
- * La maintenance des ouvrages d'accostage ;
- * La gestion des gares maritimes et leurs annexes ;
- * Les services aux navires : pilotage, remorquage dans certains ports (bien que cette activité soit exercée simultanément par l'ODEP mais aussi par des intervenants privés à Casablanca et Jorf - Lasfar) ;
- * La gestion du domaine public maritime dans l'enceinte portuaire a été confiée à l'ODEP à partir de 1993 ;
- * La gestion des capitaineries a été confiée également à l'ODEP à partir de 1993 ;
- * L'extension du champ d'intervention de l'ODEP à d'autres activités relevant de son activité principale ;
- * La prise en charge par d'autres intervenants (public ou privé) de services relevant des missions de l'ODEP.

Les conséquences de cette politique se matérialisent en fait par :

- * Un redéploiement des activités de l'ODEP ;
- * La libéralisation de certaines activités par exemple, la manutention du poisson congelé aux ports d'Agadir et de TanTan a été confiée à des entreprises du secteur privé ;
- * Des opérations de cessions, comme celle matérialisée par la concession d'un terminal charbonnier au port de Jorf Lasfar à l'ASLER, concessionnaire de la centrale électrique de l'ONE ;

* Des actions d'associations : en fait, il s'agit d'entreprises mixtes mises en place entre l'ODEP et des opérateurs privés pour assurer notamment des opérations de manutention à bord de navires, etc. (Création de filiales COMAJORF et MANUJORF).

o **La 4ème étape : La réforme portuaire de 2008**

La partie qui suit, fera l'objet d'une présentation de la réforme portuaire.

1.2.2 La réforme portuaire

La réforme du secteur portuaire s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale qui tient compte du nouveau contexte de la mondialisation et des nouvelles contraintes socio-économiques, technologiques et environnementales. Cette réforme, qui a pour objectif principal l'amélioration de la compétitivité globale du secteur, est basée sur les principaux axes : la séparation des fonctions, l'introduction de la concurrence, et la suppression de la dualité dans l'exercice de l'activité de manutention.

Je vais pouvoir détailler l'aspect juridique de la dite réforme dans le prochain chapitre.

1.2.2.1 Axes de la réforme portuaire

Pour répondre à l'objectif principal de compétitivité en tenant compte des contraintes et exigences économiques et sociales, la réforme du secteur portuaire s'articule autour de trois principes : la séparation des fonctions régaliennes, d'autorité et commerciale, puis l'introduction de la concurrence entre ports et entre opérateurs au sein du port, et enfin l'unicité de la manutention pour mettre fin à la rupture de responsabilité juridique.

1.2.2.1.1 La séparation des fonctions

Dans un souci de clarification des rôles et des missions des différents intervenants, de recherche de la meilleure synergie entre eux et de doter les futures entités de la souplesse nécessaire à une gestion efficace et efficiente, la réforme du secteur portuaire préconise la séparation de trois principales fonctions portuaires.

1.2.2.1.1.1 La fonction régalienne

Le rôle régalien au niveau national à la charge de l'Etat dévolue à une administration centrale pour l'ensemble des ports et dont les missions sont concentrées sur la définition et la

mise en œuvre de la politique sectorielle et du cadre réglementaire légal, la planification et la réalisation de nouvelles infrastructures portuaires et enfin la gestion et la protection du domaine public maritime et du littoral.

A cet effet, le renforcement du rôle régalien de l'Etat est recherché par le regroupement des services de l'administration au niveau d'une administration centrale forte cohérente et homogène pour assurer les missions qui lui incombent.

1.2.2.1.1.2 La fonction d'autorité portuaire

Elle incombe à une agence nationale qui assure la police portuaire, la régulation, ainsi que l'octroi et le suivi des concessions et des autorisations d'exercice des activités portuaire. Elle s'occupe également de la maintenance, développement et de la modernisation des infrastructures et des superstructures, en plus de la gestion du domaine public portuaire. (l'ANP).

1.2.2.1.1.3 La fonction commerciale

L'exercice de la fonction commerciale est dévolu, dans le cadre de la concurrence, à des entités privées ou publiques en tant qu'opérateurs ou prestataires de services sur la base de procédures (licences, autorisations, concessions...etc.) et de cahiers de charges à établir par l'organisme d'autorité portuaire. Ces fonctions portent principalement sur les services aux navires, les services aux marchandises et les services accessoires.

1.2.2.1.2 L'introduction de la concurrence

L'introduction de la concurrence entre ports et au sein d'un même port vient de la nécessité de, d'une part, mettre fin au monopole de fait exercé par l'ex-ODEP et à l'oligopole exercé par les sociétés de stevedoring et, d'autre part, encourager la participation du secteur privé dans les activités du secteur.

Ainsi, l'examen des possibilités d'introduction de la concurrence, abordée par catégorie de trafic, a permis d'identifier les différents ports qui peuvent supporter, dès à présent, plus d'un opérateur et de déterminer les aménagements et les actions à mener pour étendre cette concurrence au sein des ports et entre ports.

Ainsi, à titre d'exemple, dans chacun des ports de Casablanca et de Nador, le trafic de divers peut être traité par deux opérateurs distincts. De même pour les ports de Nador, Mohammedia, Jorf Lasfer et Agadir le trafic des produits raffinés peut être traité par des opérateurs éventuellement différents.

Par ailleurs, le projet de construction d'un terminal céréalier existe déjà à Jorf Lasfar. Il viendra donc concurrencer le terminal de Casablanca qui assure plus de 70% du trafic des céréales à destination du Maroc.

En effet, la concurrence au port de Casablanca a été réalisée par la constitution d'un deuxième opérateur manutentionnaire (SOMAPORT) à partir des sociétés de stevedoring qui opéraient au port de Casablanca. Parallèlement, et afin d'introduire également la concurrence dans la manutention du trafic des céréales, un deuxième opérateur (Mass Céréales Maghreb) a été autorisé pour la réalisation et l'exploitation d'un terminal spécialisé au niveau du poste 60 pour le traitement de ce trafic dans un cadre concurrentiel avec SOSIPO qui opère au niveau des postes 20-21.

La concurrence a été effective qu'en juillet 2008. C'était l'année d'entrée en scène de Somaport pour la prise en charge de son terminal à conteneurs. Mais dès Mars 2008 ; il a déjà entamé la gestion du transport TIR et le traitement du vrac. Il s'agit de l'ouverture des activités portuaires à la concurrence, lequel axe conditionne la qualité et la compétitivité des services.

Plus important encore est l'intérêt manifesté par les investisseurs privés. Ainsi Somaport a investi quelque 700 millions de DH pour la préparation des quais et l'acquisition du matériel de manutention. Et l'autre opérateur céréalier, Mass-céréales-Maroc a engagé un montant équivalent dans la construction des silos aux ports de Casablanca et de Jorf Lasfar.

Les périmètres de concession des deux opérateurs se présentent comme suit :

| TRAFIC | MARSA MAROC | SOMAPORT |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|
| Conteneurs | Terminal EST | Ex Môle des Agrumes |
| Roulier | Postes T4 et T5 | Nouveau poste T6 à réaliser |
| Divers | Môle de Commerce | Terminal Tarik |

Tableau 2 : Les deux concessionnaires principaux au port de Casablanca.

1.2.2.1.3 *L'unicité de la manutention*

La nouvelle réforme du secteur portuaire met l'accent sur la nécessité de l'adoption pour la manutention portuaire du mode de l'unicité de la manutention qui constitue une condition absolue et incontournable pour l'amélioration de la compétitivité des ports marocains. Elle va se traduire par la suppression de la rupture de responsabilité bord/terre ; la maîtrise de la chaîne de la manutention par l'optimisation des moyens humains et matériels ; l'introduction de nouvelles technologies de manutention et enfin le gain de la productivité et par conséquent la diminution des délais de séjour des navires et la réduction des coûts de passage portuaire.

1.2.2.2 *Les objectifs*

Pour réorganiser et harmoniser le secteur portuaire pour le mettre en conformité avec les exigences actuelles et futures, la réforme portuaire tend à améliorer la compétitivité portuaire, à adapter l'offre des services portuaires à la demande du trafic et doter l'économie marocaine d'un outil portuaire performant à même de répondre à l'ambition du pays.

1.2.2.2.1 *Amélioration de la compétitivité du port de Casablanca*

L'un des objectifs de la réforme est la baisse du passage portuaire à peine de 30% nécessaire pour l'amélioration de la compétitivité des ports. En effet, avec la réforme, un bateau qui arrive au port a plus de choix (coûts, délais, qualités) en introduisant la concurrence, en termes de prestataires, pour débarquer sa cargaison, donc le choix sera porté sur le port le plus compétitif par rapport aux autres ports voisins.

Pour bien illustrer les aspects de la compétitivité d'un port, seule une modélisation permettrait d'éclairer le problème pour les décideurs. Ainsi, la CNUCED a proposé un modèle simplifié qui permet de comparer la compétitivité d'un port par rapport à un autre pour une activité déterminée, pour un chargement ou une catégorie de marchandises spécifiques transportées par un ou plusieurs navires déterminés à destination ou en provenance d'un lieu précis (CNUCED, 1992).

Ce modèle se présente de la manière suivante :

$$Ca.i.j = \frac{(Rm1Cm1+Rm2Cm2+Rt1Ct1+Rt2Ct2) j - 1}{(Rm1Cm1+Rm2Cm2+Rt1Ct1+Rt2Ct2) i}$$

$Ca.i.j$ = compétitivité portuaire pour une marchandise « a » utilisant le port « i » comparé au port « j ».

$Cm1$: coût monétaire pour le navire par tonne ou EVP (Equivalent Vingt Pieds) de marchandises manutentionnées (tous les frais liés au navire au port)

$Cm2$: coût pour les marchandises par tonne ou EVP (tous les frais liés à la marchandise)

$Ct1$: coût de l'immobilisation du navire par tonne ou EVP de marchandises manutentionnées

$Ct2$: coût du facteur temps pour les marchandises par tonne ou EVP

$Rm1$: coût du facteur risque pour les navires

$Rm2$: coût du facteur risque pour les marchandises

$Rt1$: risques d'immobilisations du navire

$Rt2$: risques d'immobilisations des marchandises

On peut prendre l'exemple du port de Casablanca i pour comparer sa compétitivité par rapport au port de Marseille j pour les conteneurs :

$$- 0,36 = \frac{(0,02 \times 90 + 0,07 \times 70 + 0,2 \times 18 + 0,18 \times 6,5) j}{(0,03 \times 80 + 0,08 \times 100 + 0,3 \times 21 + 0,20 \times 7,4) i} - 1$$

La valeur C est négative, cela veut dire que le port de Casablanca est moins compétitif que le port de Marseille pour la marchandise « conteneurs ».

Ainsi, si C est positif, cela veut dire que pour la marchandise a le port i est plus compétitif que le port j. Si C est négatif, cela signifie que le port i est moins compétitif que le port j. c'est la variation de la valeur de C qui constitue l'indicateur pour les actions à mener sur le plan marketing afin de renforcer ou dynamiser la compétitivité du port i par rapport au port j. Ce modèle peut servir comme instrument de communication vis-à-vis des clients réels et potentiels du port i pour leur montrer combien ils peuvent économiser et comment ils peuvent résoudre leurs problèmes en utilisant le port i, et pour quelles raisons.

1.2.2.2 Amélioration de la performance de l'outil portuaire

La performance est une condition déterminante pour assurer le développement durable. En effet, pour arrimer le développement économique du pays aux marchés européens et méditerranéens, il faut mettre à la disposition des opérateurs économiques et des entreprises nationales des infrastructures et des équipements performants pour l'amélioration de leur propre compétitivité. Ainsi, par la massification des flux, un port dégage des ressources qu'il peut investir dans du matériel (très coûteux) de manutention et dans l'aménagement de l'infrastructure portuaire. Les compétences techniques et organisationnelles ainsi améliorées, le port verra son attrait accru auprès des opérateurs économiques. La massification des flux entretient le cercle vertueux de la compétitivité.

1.2.2.3 Adapter l'offre des services portuaires aux besoins du marché

Compte tenu de la spécificité des produits transportés et surtout des contraintes géographiques, la concurrence des services portuaires est à caractère oligopolistique. En effet, il n'existe qu'un nombre limité de ports aptes à offrir une aire de transbordement attendu, particulièrement pour les marchandises lourdes et conteneurisées. Ce caractère oligopolistique serait mieux apprécié à travers l'analyse des choix des différents partenaires, à savoir les chargeurs, les transporteurs, les autorités portuaires et les prestataires de services connexes.

1.2.2.3.1 La demande des services portuaires (besoins du marché)

o Les chargeurs

Le chargeur est le propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'une partie de cette cargaison, représentée par un connaissement. En régime concurrentiel, les chargeurs auraient joué un rôle déterminant dans la politique portuaire ?

En fait, le niveau de services escomptés par les chargeurs inclut le prix et la qualité de service. Or la qualité de service suppose essentiellement : rapidité, régularité et sécurité. C'est le cas particulièrement des opérateurs travaillant dans les secteurs textile et agroalimentaire qui ne cachent plus leurs exigences quant au rapport qualité/prix. Des exigences qui ont donné des idées à certains hommes d'affaires et groupes privés, les poussant à s'intéresser de plus en plus à l'activité portuaire.

S'agissant d'un acte commercial, les conditions de transport exigent du chargeur la maîtrise de deux atouts essentiels qui influent sur les prix : pouvoir et savoir négocier. Mais en réalité, est-il vraiment en position de négocier et donc libre de choisir l'armement ainsi que les ports de chargements et de déchargements ?

Le choix du chargeur se réduit alors à opter pour tel port en fonction d'un certain nombre de facteurs, dont la pondération varie selon la marchandise à transporter. La variation de la valeur et de la catégorie de marchandises affecte énormément les tarifs portuaires. Il convient de retenir que l'élasticité des prix est plus grande pour les marchandises à faible valeur unitaire, alors que les produits à haute valeur sont plus sensibles à la qualité du service.

D'autres facteurs peuvent influencer sur le choix du chargeur. Il s'agit principalement de la localisation du port d'embarquement par rapport au port de départ et de destination de la marchandise. On pourrait ajouter également le taux de fret demandé par les lignes qui desservent tel port, la vitesse et la stabilité de temps de chargement et de déchargement, ainsi que l'importance des flux de trafic qui attire davantage les armements maritimes. La qualité de service ne se limite donc pas aux seules opérations de chargement et de déchargement, mais couvre d'autres aspects tel que l'encombrement des quais et hangars, la rapidité et la régularité du transport et de manutention, la fréquence des touches, le nombre de lignes de desserte, voire même les risques de grèves, de vols et de tracasseries administratives, sécuritaires et douanières (pourtant nécessaires).

La préoccupation essentielle du chargeur est alors d'effectuer le transport de sa marchandise de bout en bout, avec le minimum de rupture de charge génératrice de retards, de pertes et de détériorations. Le chargeur rationnel essaie de se placer par conséquent, dans une perspective logistique intégrée regroupant les opérations de production, de transport, de stockage, de manutention et de livraison à ses clients contractuels. Il cherche à optimiser son insertion particulièrement dans la chaîne de transport.

Il n'en demeure pas moins que le transport terrestre reste déterminant dans le choix des ports, favorisé par les meilleures qualités d'approche qu'il offre. Un réseau de liaisons routières et ferroviaires performant à l'arrière-pays et l'accueil au port feraient certainement pencher vers tel ou tel port, aussi bien le choix des chargeurs que les armateurs (ou transporteurs).

○ **Les armateurs**

Les entreprises d'armement sont des producteurs de service de transport maritime essentiellement pour le compte d'autrui. Elles exercent leurs activités de transport par l'exploitation de navires battant pavillon national ou étranger. Elles peuvent en être propriétaires, en assurer l'affrètement ou simplement la gestion.

A l'instar des chargeurs, le choix des armateurs est conditionné par le coût et la qualité des services portuaires offerts, en plus du volume de trafic, de la durée des escales et des liaisons terrestres intérieures. Mais ce qui attire davantage l'armateur, c'est d'abord la qualité des services rendus à la fois au navire et à sa cargaison, tels que la réparation navale, les capacités du stockage (aires à conteneurs), capacité d'accueil (quais pour vraquiers) ainsi que la rapidité des opérations douanières et de transit par la simplification des procédures. Deux modes d'exploitation commerciales peuvent se présenter : la ligne régulière et le tramping, que le navire soit affrété ou possédé en propre. A ces deux modes de gestion commerciale s'ajoute une troisième forme de prestation de services à considérations techniques : c'est celle des navires spécialisés.

Section 2 : Les activités du port de Casablanca

2.1 L'organisation des activités au port de Casablanca

2.1.1 La communauté portuaire

La communauté portuaire au port de Casablanca comprend différents opérateurs dont on distingue :

- L'autorité portuaire.
- L'exploitation du port, d'un terminal.
- Les administrations et les entreprises publiques.
- Les opérateurs privés.
- Les organes de support.

2.1.1.1 L'autorité portuaire

2.1.1.1.1 Création

Créée par la Loi 15-02 (23 novembre 2005), l'Agence Nationale des Ports est un « Etablissement Public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière ». La tutelle technique de l'Agence est assurée par le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

L'agence est soumise au contrôle financier de l'Etat applicable aux établissements publics conformément à la législation en vigueur.

L'Agence exerce ses attributions sur l'ensemble des ports du Royaume à l'exception du port de Tanger Méditerranée.

Pour assurer la police du domaine public maritime⁹, la gestion du port par l'État¹⁰ ou par une agence privée ou autres entités dotées de prérogatives et de pouvoirs publics¹¹ est nécessaire. Le but de l'autorité portuaire est le service du navire (capitaine et armateur) et de ses partenaires (chargeurs et autres auxiliaires) pour une escale performante, rapide et sûre qui facilite le passage des marchandises par le port.

Les gestionnaires du port qui vont se charger de cette mission sont la capitainerie et la direction du port. Or le gestionnaire du port exerce de nombreuses missions : gestion des installations portuaires, prise en charge de l'accueil des navires, location de ses installations aux intervenants portuaires. Il met également 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. La partie prépondérante de ces tâches sont effectuées par la capitainerie. À la tête de la direction du port on trouve le commandant de port, et sous sa responsabilité travaillent les autres officiers de port.

⁹ Dahir du 2 novembre 1926 sur la police du domaine public maritime.

¹⁰ Comme l'Agence National des Ports (ANP) au port de Casablanca

¹¹ Comme l'Agence Nationale Tanger-Méditerranée (TMSA) au port de Tanger-Med.

2.1.1.1.2 Organisation

L'Agence Nationale des Ports est constituée de :

- **Une Direction Centrale qui est chargée de**
 - Garantir la cohérence des actions entreprises dans le cadre des orientations données par le Conseil d'administration ;
 - Assister les Directions régionales et les ports dans la réalisation de leurs missions.
- **Directions Régionales qui ont pour rôle d'assurer la représentation de la Direction Nationale au niveau de la Région sur l'ensemble de ses missions et attributions.**

Chaque région est responsable de son budget, de ses engagements ainsi que de ses ressources et investissements.

La Région veillera au respect des règles communes édictées par les Fonctions Centrales et animera l'ensemble des fonctions « supports » nécessaires à l'activité des ports de sa région.

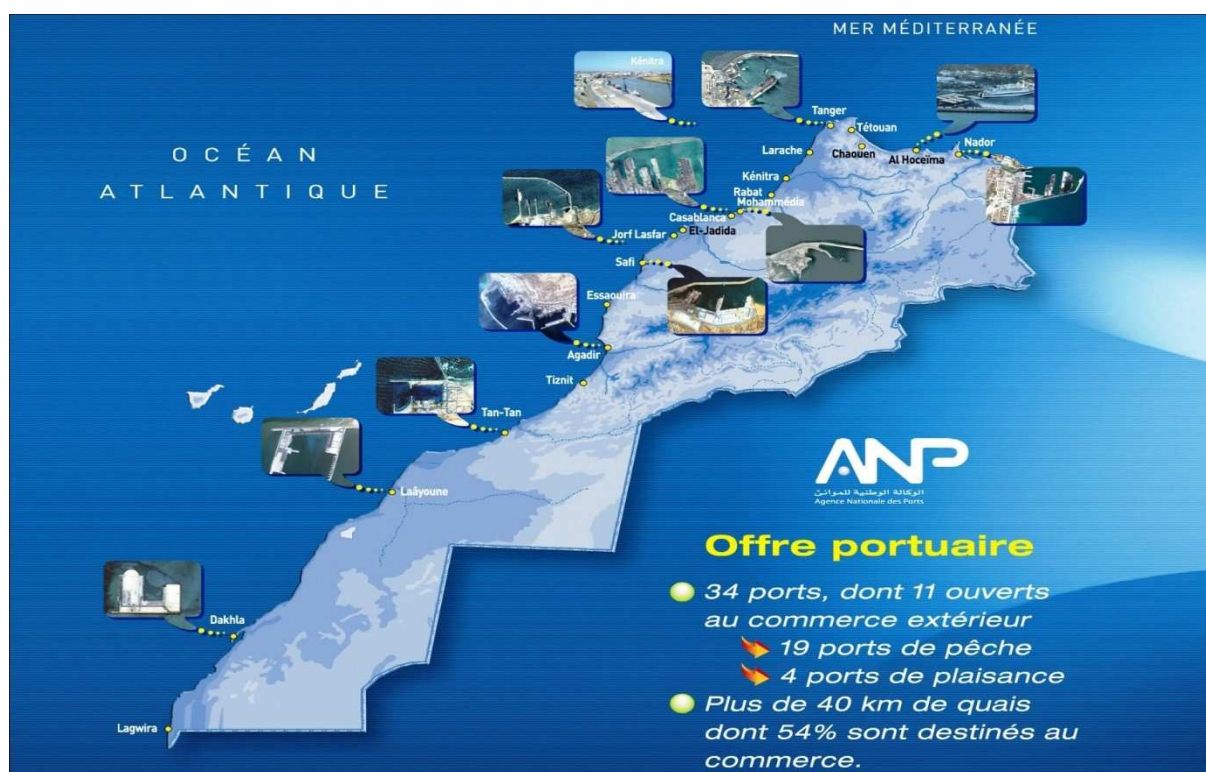


Figure 23 : Les directions régionales de l'ANP.

Ainsi, l'Agence Nationale des Ports adopte une organisation centralisée autour d'une Direction Générale qui s'appuie sur sept Directions Régionales, chacune encadrant un ensemble de ports majeurs et locaux. Ces régions se présentent comme suit :

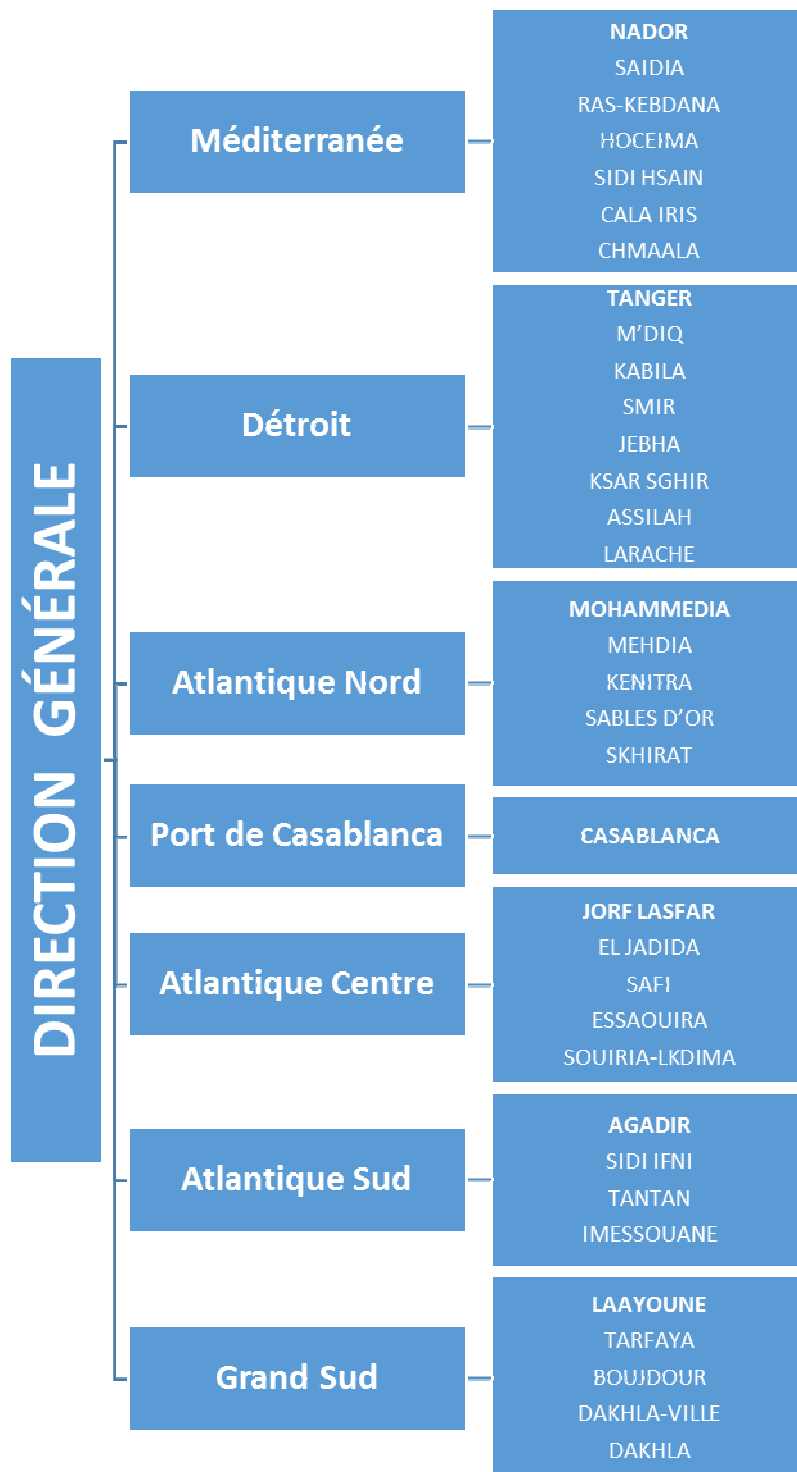


Figure 24 : L’organigramme des directions régionales de l’ANP.

Le présent organigramme met en exergue l’importance de la direction régionale de l’ANP implantée au port de Casablanca.

2.1.1.1.3 Missions

L'Agence Nationale des Ports a notamment pour mission :

- D'assurer le développement, la maintenance et la modernisation des ports nationaux ;
- De veiller à l'optimisation de l'utilisation de l'outil portuaire par l'amélioration de la compétitivité des ports, la simplification des procédures et des modes d'organisation et de fonctionnement ;
- De veiller au libre jeu de la concurrence dans l'exploitation des activités portuaires ;
- D'arrêter la liste des activités à exploiter et le nombre d'autorisations et de concessions à accorder dans chaque port ;
- D'exercer le contrôle de l'application des dispositions de la loi 15-02 et des textes pris pour son application ;
- De veiller aux règles de sécurité, d'exploitation, et de gestion portuaires prévues par la législation et la réglementation en vigueur.



Figure 25 : L'agence nationale des ports.

2.1.1.2 L'exploitation du port

L'exploitant du port est généralement l'entité chargée de la gestion et de la maintenance du port ou d'un terminal au port. Elle peut être distincte de l'autorité portuaire. Ses attributions sont multiples et peuvent couvrir des domaines divers : pilotage et remorquage des navires, manutention des marchandises, services aux navires, construction et entretien des infrastructures, achat et maintenance des équipements... etc.

Dans le cas du port de Casablanca l'exploitant portuaire principal est Marsa Maroc.

« Quant à la définition juridique de l'exploitant du terminal, notion qui nous intéresse le plus, un seul texte international y fait référence, en l'occurrence la convention internationale de Vienne du 17 avril 1991 sur « la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international ». Elle énonce dans son article 1er que ce terme désigne « toute personne, qui dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a droit d'accès ou d'utilisation... ».

En ce qui concerne la loi marocaine 15-02, dans son article 16, qui distingue les types de contrats susceptibles de découler de l'occupation du domaine public pour l'exploitation d'un terminal portuaire. L'autorité portuaire a deux options. Elle peut choisir le régime de la concession ou bien opter pour le régime de l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public. Comme son nom l'indique il s'agit d'un régime d'exploitation privative assortie d'une obligation imposée à l'opérateur, qui aura satisfait ses propres besoins, de mettre ses équipements à la disposition des usagers. L'opérateur est tenu de respecter le règlement d'exploitation établi par l'Agence nationale des ports qui fixe les règles d'utilisation des différentes infrastructures du port, ainsi que les clauses d'un cahier des charges qui sera en mesure de préciser les droits et obligations particuliers du concessionnaire, ainsi que ses rapports

avec l'autorité concédante, ou avec les usagers du service public. C'est le cas pour le port de Casablanca ».¹²

2.1.1.3 Les administrations et les entreprises publiques

Ce sont généralement les douanes, la marine marchande, la marine nationale, les pêches maritimes, la police des frontières, les services sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires, les transports publics (l'office national des chemins de fer dans le cas du Maroc).

2.1.1.4 Les opérateurs privés

Les opérateurs privés constituent une population importante et comprennent :

- Les sociétés d'armement de navires ;
- Les concessionnaires ;
- Les sociétés de remorquage de lamanage ou pilotage ;
- Les agents maritimes ;
- Les consignataires de navires ;
- Les stevedores ;
- Les transitaires ;
- Les transporteurs routiers ;
- Les sociétés d'avitaillement ;
- Les chantiers de construction et de réparations navales ;

¹² NAJIH Nabil, Docteur en Droit, L'exploitation des terminaux portuaires marocains à l'heure de la mondialisation des échanges.

- Les industries exerçant à l'intérieur des enceintes portuaires.

2.1.1.5 Les organes de support

Ces entités assument le soutien de l'activité portuaire par certains services qu'ils assument. On y trouve notamment :

- Les services de la ville ;
- Les chambres de commerce, d'industrie et d'agriculture ;
- Les banques ;
- Les assurances.

Dans le cas du Maroc tout ce qui a été cité précédemment reste valable avec les précisions citées ci-après.

L'autorité portuaire est assumée par le ministère de l'équipement et du transport par le biais de deux entités :

- La direction des ports et du domaine public maritime (DPDPM) ;
- L'agence nationale des ports (ANP) ;
- Alors que l'exploitant portuaire issu de l'ODEP (office d'exploitation des ports) est la société d'exploitation des ports (Marsa Maroc).

2.2 Le développement de la logistique au port de Casablanca

L'émergence dans les dernières années des préoccupations relatives à la logistique et la maîtrise de la chaîne de transport, prend une place de plus en plus importante dans la réflexion sur la compétitivité externe des nations et l'amélioration des marges bénéficiaires des entreprises. Aujourd'hui la logistique est devenue un élément déterminant de compétitivité des entreprises productrices de biens pour au moins deux raisons :

-L'exigence de la part du client, de livraisons dans des délais plus brefs, au moment exact et à l'endroit où une demande existe.

-l'exigence d'une bonne qualité du service rendu, la marchandise doit arriver au client dans les délais et les états convenus.

Créatrice de valeur ajoutée et essentielle pour la création de l'emploi, la logistique pourrait dynamiser l'économie en faisant apparaître de nouveaux services indispensables aux multinationales comme l'émergence de prestataires et de plateformes logistiques. Ainsi, les entreprises nationales devraient apprendre à maîtriser et optimiser les maillons des chaînes d'approvisionnement avec des contraintes de temps et de qualité, sachant que les donneurs d'ordre évoluent vers la livraison « juste à temps » celle-ci se traduit généralement pour le partenaire marocain par des délais très courts.

Ce que l'on retient est que l'avantage comparatif du Maroc sur son marché traditionnel réside tout de même dans sa capacité à s'intégrer dans des cycles courts de production.

D'un point de vue logistique, le port de Casablanca reposera de plus en plus sur le transport routier international (TIR) qui doit être rapide, fiable et pas très onéreux. Une coopération devrait être mise en œuvre entre l'Etat, les entreprises et les organismes spécialisés. Et le facteur clé de la réussite d'un plan d'action serait la capacité à impliquer les entreprises directement concernées. L'on retient également qu'une logistique performante doit s'appuyer sur quatre niveaux de métiers complémentaires, à savoir : la conception, le pilotage des flux logistiques, l'encadrement et l'exécution des opérations.

Dans le cas d'espèce, le Maroc, en particulier le port de Casablanca, est dans une situation intermédiaire puisque les fonctions classiques d'exécution sont les plus répandues tandis que les métiers de conception ne font qu'émerger. Comme en témoigne la quasi-inexistence du secteur conseil.

Autre constat et non des moindres : les coûts et délais de transport pour rejoindre les grands marchés sont importants. Le problème ne réside pas uniquement dans la qualité des infrastructures mais aussi dans l'addition de politiques tarifaires désavantageuses. A cet effet, une révision des tarifs devrait être mise en valeur, le Maroc devra donc saisir cette opportunité pour obtenir des partenaires concernés une tarification plus compétitive des services portuaires RO-RO. Ainsi, le coût de passage portuaire devrait être de nouveau étudié ; c'est un point important pour la compétitivité logistique et portuaire.

Chapitre 2 : Réglementation et aspects légaux de la logistique

Section 1 : La réforme du transport routier de marchandises : Loi 16-99

Le transport routier assure trois quarts des flux de marchandises (hors phosphates). L'impact de son coût sur la compétitivité des produits nationaux destinés à l'exportation est à ne pas négliger.

Eu égard au fait que le régime de transport de marchandises au Maroc ne permettait guère l'exercice d'une activité dynamique de transport, ni l'émergence d'entreprises de transport organisées et capables de relever les défis de la concurrence des transporteurs étrangers, le Maroc a entrepris depuis le 13 Mars 2003, une réforme globale, à travers la loi 16-99, visant la libéralisation des transports routiers de marchandises et incitant l'entreprise de transport marocaine à moderniser sa gestion, appliquer des standards de fonctionnement de niveau international et s'aligner sur les pratiques de la concurrence.

1.1 Contexte d'adoption

Le secteur du transport de marchandises par route fut réglementé, avant la réforme, par le Dahir de 12 novembre 1963 relatif aux transports par véhicules automobiles sur route. Cette vieille réglementation était considérée comme un battant dans les roues du développement du secteur. Les problèmes du secteur pouvaient être résumés dans ce qui suit :

- Une prédominance du secteur informel, estimé à 70-75% du transport annuel total ;
- Une offre de transport particulièrement atomisée : 90% des entreprises possédant 1 ou 2 camions et seulement 50 entreprises ayant une flotte de plus de 20 camions ;
- Une limitation des opérations internationales à quelques entreprises ;
- Une vétusté du parc de camions (avec une moyenne d'âge du parc de 13 ans) ;
- Difficulté d'accès au financement ;
- Concurrence déloyale du transport informel ;

- Un monopole d'affrètement dévolu au profit de l'office national des transports (ONT) instaurant par conséquent un modèle non équitable de relations entre le transporteur et le chargeur à travers l'intervention obligatoire de celui-ci dans toute opération de transport en tant que commissionnaire arbitraire générateur d'un surcoût sur le plan des tarifs ;
- Laxisme au niveau des règles d'accès à la profession.

1.2 Adoption de la loi 16-99

Le Maroc a entrepris, depuis le 13 Mars 2003, par la mise en œuvre effective de la loi 16-99 modifiant et complétant le dahir 1.63.260 du 12 Novembre 1963 relatif aux transports par véhicules automobiles sur route et portant libéralisation des services du transport routiers de marchandises, une réforme globale de ce secteur visant son ouverture à la libre concurrence et l'encouragement à l'investissement afin de permettre l'émergence d'entreprises de transport marocaines compétitives et de standards internationaux.

La réforme a prévu :

- ✓ La professionnalisation du secteur ;
- ✓ L'instauration de mécanismes de régulation de l'offre sur la base de critères financiers ;
- ✓ L'intégration du parc informel dans le secteur organisé en adoptant des facilitations d'ordres procédural et administratif ;
- ✓ La mise en place de mécanismes et règles garantissant la concurrence saine et loyale et le bon fonctionnement du système;
- ✓ La démonopolisation de l'affrètement dévolu à l'ONT.

La loi 16-99 a été accompagnée également par l'adoption de la loi 25-02. Celle-ci a prévu notamment la transformation de l'ONT en Société Nationale du Transport et de la Logistique (SNTL). La Société a notamment pour objet d'assurer les services de commissionnaire dans le domaine des transports de marchandises sur les plans national et international ainsi que l'établissement et l'exploitation de bureaux de chargement et de centres logistiques pour le groupage, le dégroupage, l'entreposage sous douane ou hors douane des marchandises. Elle peut également assurer, conformément à la réglementation relative à la passation des marchés publics, l'organisation d'opérations de transport pour le compte de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics.

1.3 Les apports de la loi 16-99

Les apports de la loi 16-99 sont à la fois d'ordre structurel et d'ordre professionnel. On en distingue :

L'instauration de contrats types :

La loi 16-99 a prévu l'instauration de deux contrats types à travers son article 11 qui dispose dans son alinéa 7 que "A défaut de contrat écrit définissant les rapports entre les parties pour le transport pour compte d'autrui de marchandises, ou pour la location de véhicules automobiles de transport de marchandises, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit".

Les contrats types sont des contrats rédigés et négociés par des organisations professionnelles sous l'égide de l'administration. Ils sont utilisés dans la pratique dans le but d'aider les parties de trouver un commun accord en l'absence d'un contrat légal. Leur contenu cherche à refléter les usages de la profession et du marché et non à traduire des réglementations existantes.

Création de centres de formation :

Depuis l'entrée en vigueur de la loi 16-99, des établissements privés d'enseignement créent des filières pour la formation de candidats aux métiers du transport routier auxquels ils délivrent des attestations justifiant l'aptitude professionnelle conformément à l'article 8 de l'arrêté n°664-03 du 26 mars 2003 du Ministère de l'Équipement et du Transport.

Par ailleurs, l'Office de la Formation Professionnelle et de la Promotion du Travail (OFPPPT) s'est investi, en collaboration avec le Ministère de tutelle, dans le développement de la formation aux métiers du transport routier.

Libéralisation des prix

Les tarifs du transport routier de marchandises pour compte d'autrui ont été libéralisés et le Ministère de tutelle a été chargé d'établir et de publier des tarifs de référence.

A cette fin, le Ministère de l'Équipement et du Transport a procédé à l'établissement des coûts de référence moyens du transport routier de marchandises au niveau national selon les différents types de véhicules exploités, ainsi que toutes les dépenses supportées par une entreprise citoyenne, offrant des services de transport satisfaisants pour la clientèle, dans le respect des conditions de sécurité routière, de protection de l'environnement, des normes techniques en vigueur et des dispositions législatives et réglementaires, notamment celles se rapportant aux volets social et fiscal.

Ces coûts moyens sont élaborés dans un objectif d'information et d'orientation des différents intervenants notamment les chargeurs, les commissionnaires et les opérateurs de transport routier de marchandises, et constituent la référence en matière de tarifs à appliquer dans un cadre concurrentiel, libre et transparent.

Des métiers nouveaux

Deux métiers ont été introduits par la loi 16-99 vu leur importance dans le secteur. Il s'agit, tout d'abord, du commissionnaire de transport. La commission de transport est une création juridique récente. En effet, le code de commerce consacre plusieurs articles à la commission en général, en tant que contrat commercial. L'activité du commissionnaire de transport est également régie par la loi 16.99 dont l'article premier dispose que « Est réputé commissionnaire de transport routier, toute personne physique ou morale qui organise ou fait exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom, des opérations de groupage de marchandises ou d'affrètement pour le compte de commettant. »

La loi 16-99 a également réglementé le métier du loueur de véhicules. Celui-ci peut être défini comme toute personne physique ou morale qui met à la disposition d'un locataire un véhicule, avec ou sans conducteur, conformément au contrat de louage de chose qui établit entre eux.

Toute personne, désirant exercer l'un de ces métiers, doit remplir les conditions d'accès à la profession qui porte notamment sur l'inscription à des registres spéciaux ; l'honorabilité ; la capacité financière et l'aptitude professionnelle.

Section 2 : La réforme maritimo-portuaire

Le commerce international ne doit sa prospérité qu'au développement du transport maritime. Celui-ci demeure le mode de transport le plus sollicité par les opérateurs de commerce mondiaux, c'est un transport peu coûteux, sûr, et moins polluant que les autres modes.

Pour le Maroc, plus de 90% des échanges commerciaux passent par la mer. Quoi de plus significatif pour démontrer l'importance du transport maritime pour la compétitivité de l'économie nationale ?

Ayant fait ce constat, le Maroc a entrepris une action visant à restructurer le secteur du transport maritime de sorte à lui doter de l'immunité nécessaire pour évoluer dans un milieu concurrentiel. Par ailleurs, nous pouvons affirmer qu'entre le transport maritime et les ports, il y'a bel et bien un mariage catholique. On ne peut envisager une expédition maritime sans devoir passer par des installations portuaires. Ainsi, les pouvoirs publics ont tenu également à améliorer la compétitivité des ports Marocains en instituant la loi 15-02.

Enfin, on ne peut évoquer la politique portuaire du Royaume sans citer la zone de développement Tanger Méditerranée. Ce hub qui obéit à un statut juridique spécial pèse positivement sur la compétitivité logistique du Maroc.

2.1 La libéralisation du transport maritime

Dans un diagnostic de libéralisation, l'Etat ne dirige rien et ne gère rien, mais elle doit veiller au bon déroulement du transport à travers une main invisible par le biais d'une réglementation qui constitue l'architecture de l'économie maritime.

Force est de constater qu'avant de lancer tel processus de libéralisation, l'Etat a essayé de préparer un climat adéquat pour éviter des effets néfastes sur le plan financier, et notamment le plan social.

2.1.1 Processus de la libéralisation

La COMANAV, l'ex opérateur principal public dans le domaine du transport maritime, s'est engagée à exécuter le programme d'investissement retenu dans le cadre du contrat programme la liant à l'Etat et selon lequel, la flotte devait être réduite à 9 navires au terme de l'exercice 2002, après le désarmement de 2 rouliers, 3 porte-conteneurs et 2 réfrigérés. A cet effet, le gouvernement a décidé d'accompagner la compagnie en vue de réaliser un plan de restructuration visant notamment à améliorer sa compétitivité, de rétablir sa viabilité financière et économique dans un souci de la privatisation de la compagnie à moyen terme. L'évaluation de ce contrat programme, arrivé à terme en 2005, a démontré que la COMANAV a effectivement respecté ses engagements, notamment son résultat net, ainsi que sa réalisation dans les volets social et organisationnel.

Ensuite, et au cours de 14 mois la COMANAV est privatisée conformément aux dispositions de la loi 39-89 autorisant le transfert d'entreprises publiques au secteur privé, telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi n°35-98, promulgué par Dahir n° 1-99-132 du 13 mai 1999 modifié et complété par la loi n° 31-04, promulguée par Dahir n° 1-04-220 du 4 novembre 2004. L'offre étant conférée au géant Français CMA CGM. Il s'agissait là d'une des privatisations les plus rapides de l'histoire du Maroc.

Outre le plan de restructuration de la COMANAV, le secteur des transports maritimes a connu la création d'un pavillon Marocain « offshore », ainsi, que l'amélioration des conditions de sécurité, de fiabilité et de services clients conformément aux normes et standards internationaux, l'amélioration de la productivité de toute la chaîne logistique caractérisant le transport maritime.

2.1.2 Evaluation du processus de la libéralisation

Pour mieux apprécier une telle opération de libéralisation, il convient d'analyser son impact et ses effets tant sur le plan stratégique que social.

La libéralisation progressive du secteur de la ligne régulière permettra à l'armement marocain de s'adapter aux fluctuations du marché et d'initier des services sans être obligé de solliciter une autorisation administrative. De même, elle vise à garantir aux chargeurs une diversité de l'offre de transport avec une amélioration de la qualité et du délai d'acheminement de leurs produits aux marchés à des taux de fret compétitifs.

Sur le plan d'effets appréciables sur l'ensemble des entreprises cédées, le processus a donné accès à de nouveaux marchés grâce aux réseaux internationaux de partenaires stratégiques et amélioration de leurs savoir-faire, de leur productivité et renforcement de leurs positions concurrentielles.

Il s'agit, en effet, d'adopter une nouvelle approche visant la modernisation des services publics dans lesquels l'Etat doit conserver ses prérogatives de régulation et de garant du service public. Sur le plan financier, il a allégé les charges du budget de l'Etat en matière de soutien aux entreprises publiques.

Hormis l'impact micro-économique de la libéralisation qui concerne l'évolution des situations financière et concurrentielle de chaque entreprise transférée au secteur privé, d'autres impacts à caractère macroéconomiques ont été relevés.

Les acquisitions faites par des partenaires industriels, marocains et étrangers, ont permis aux entreprises privatisées de s'insérer dans des stratégies de développement de groupe, d'accéder à de nouveaux marchés grâce aux réseaux internationaux de partenaires stratégiques. Sur le plan tarifaire, et en dépit de la graduelle libéralisation maritime, il reste encore des tarifs ayant des niveaux élevés, notamment sur des secteurs où les importations peuvent concurrencer les productions marocaines. La dispersion de la structure tarifaire reste assez forte, ce qui introduit des distorsions importantes sur la structure des incitations, avec des effets pervers de mauvaise allocation des ressources. Aussi, le Maroc ne respecte pas toutes les limitations tarifaires qui ont été accordées lors de la Ronde Uruguay; un premier pas serait de réduire les tarifs sur ces produits jusqu'aux niveaux fixés.

En outre, cette libéralisation progressive et depuis le 1er juillet 2007, date de la dernière phase de libéralisation de ce mode de transport, a permis de créer neuf nouvelles lignes maritimes régulières de fret conteneurisé et une ligne maritime dédiée au trafic roulier ont été initiées par des compagnies maritimes nationales et étrangères.

A cet effet, pour ouvrir une nouvelle ligne maritime ou renforcer celle déjà existante par de nouveaux services, il n'y a plus besoin d'une autorisation préalable. Il suffit en effet d'envoyer une lettre de notification à la Direction de la marine marchande, ce qui a permis la création de plusieurs nouvelles liaisons.

2.2 La réforme portuaire : Loi 15-02

Le Maroc a affirmé dans le préambule de la loi 15-02 que « Les ports jouent un rôle primordial dans l'économie nationale et dans les échanges commerciaux de notre pays, dont la quasi-totalité emprunte la voie maritime. Ils sont l'un des principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique et social du pays ».

Au Maroc, le temps, les frais et les procédures de passage portuaire furent très élevés par rapport à d'autres pays tels que la Turquie ou la Tunisie. Ainsi, l'activité portuaire a constitué un frein au développement du commerce extérieur du Maroc, alors qu'elle est censée le stimuler, notamment avec le contexte de mondialisation dans lequel le Royaume s'est inscrit.

Tenant compte de cette réalité, le législateur Marocain tire la conclusion selon laquelle « Le secteur portuaire doit alors s'adapter, d'une part, aux mutations socio-économiques caractérisées par des exigences de développements internes au pays, par des engagements du pays dans des accords de libre-échange et par les nouveaux contextes de la mondialisation et de la globalisation du commerce et, d'autre part, aux nouvelles contraintes et évolutions économiques, institutionnelles, technologiques, environnementales du transport maritime ».

2.2.1 Contexte d'adoption

L'organisation des ports Marocains a, donc, prouvé ses limites avant la réforme. Celles-ci peuvent être soit d'ordre juridique, soit d'ordre organisationnel et opérationnel.

Insuffisances juridiques

- Caducité du cadre juridique et réglementaire ;
- Décalage entre les textes en vigueur et la réalité du terrain ;
- Vide juridique dans l'organisation des activités portuaires ;
- Aucun lien légal ni contractuel entre la main d'œuvre dockers et les employeurs ;
- Vide juridique dans les modes d'octroi et de contrôle des autorisations et des concessions.

Insuffisances d'ordre institutionnel et opérationnel

- Incompatibilité avec les impératifs de l'ouverture économique et de la mise à niveau de la compétitivité économique nationale ;
- Monopole de fait de l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP) ;
- Rupture entre la manutention à bord et à terre qui renchérit les coûts.

2.2.2 Objectifs de la réforme

A travers la loi n° 15-02, les pouvoirs publics ont recherché un nouveau régime juridique pour les ports qui leur permettra non seulement d'être plus performants et faire face à la concurrence des ports voisins, mais aussi de booster la compétitivité de l'économie nationale.

Ainsi, la loi vise :

- L'actualisation et la mise à niveau de l'arsenal juridique ;
- La clarification des rôles et des missions des différents intervenants publics et privés ;
- La séparation des missions régaliennes, commerciales et de contrôle ;
- L'assainissement de la situation juridique des intervenants dans le secteur ;

- La mise en place d'un cadre réglementaire clair et transparent pour l'octroi et l'exercice de toute activité portuaire ;
- La création d'un environnement propre, encourageant et attractif pour l'investissement privé ;
- La définition des modes de gestion et d'exploitation des ports ...

2.2.3 Axes de la réforme

La loi 15-02 offre l'intérêt majeur de remettre en cause la situation monopolistique de l'ODEP. C'est ainsi que la loi a créé deux nouvelles entités pour remplacer l'ex ODEP. Il s'agit d'abord de l'Agence Nationale des Ports (ANP). C'est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'Agence est chargée principalement de la fonction régaliennne, dévolue auparavant à l'ODEP, définissant la politique générale pour les ports Marocains, et veillant au respect de la concurrence et encourageant l'introduction du secteur privé dans l'exploitation portuaire. L'autre entité est la Société d'exploitation des ports (SODEP) qui a repris les fonctions commerciales de l'ODEP, et sera amenée à opérer dans la sphère portuaire nationale concurrentiellement avec d'autres exploitants portuaires. Autrement dit, l'activité portuaire s'est ouverte sur un contexte nouveau et concurrentiel.

La réforme a prévu également l'unicité de la manutention qui vise :

- La maîtrise de la chaîne de manutention par la suppression de la rupture de charge Bord/Terre ;
- L'optimisation des moyens humains et matériels ;
- L'optimisation des coûts de passage portuaire ;
- L'amélioration de la productivité globale.

2.3 Agence Spéciale Tanger Méditerranée

Le 30 juillet 2002, Sa Majesté le Roi Mohammed VI annonça la décision de réaliser un « grand ensemble structurant, portuaire, commercial et industriel sur les rives du détroit, 45 km à l'est de Tanger ». A cet effet, un Décret-loi n° 2-02-644 du 10 septembre 2002 porte création de la zone spéciale de développement sur une superficie de 550 km². Ce texte crée une société anonyme à directoire et à conseil de surveillance dénommée « Agence spéciale Tanger-Méditerranée » (TMSA), chargée de réaliser au nom et pour le compte de l'Etat, le programme de développement de la zone spéciale impliquant la création d'un port maritime.

Ce port multifonction (pétrole, conteneur, roulier, céréales) repose sur une ambitieuse stratégie de développement, d'un grand port de transbordement et d'échange (4 M d'EVP de capacité) adossé à une zone franche logistique, commerciale et industrielle.¹³

La Société intervient en tant qu'autorité portuaire au niveau du port Tanger-Med à travers sa filiale dédiée Tanger Med Port Authority (TMPA).

Avec l'accord de l'Etat, la Société peut également déléguer certaines de ses missions à des opérateurs de droit public ou de droit privé¹⁴, nationaux ou étrangers sur le fondement de conventions de concession.

Par ailleurs, l'Agence doit assurer l'organisation et la régulation des relations et des échanges entre les acteurs de la communauté portuaire.

Selon l'article 5 du décret-loi du 10 septembre 2002, « Sont transférés à la Société, en pleine propriété et à titre gratuit, les biens du domaine privé de l'Etat qui lui sont nécessaires pour la réalisation de ses missions de service public ... Ce transfert ne donne lieu à la perception d'aucun impôt, droit ou taxe. »

La Société est également autorisée à acquérir tout immeuble ou droit réel immobilier quelle que soit sa nature juridique, y compris par voie d'expropriation.

La Société bénéficie de tous les droits et avantages prévus par la législation et la réglementation en vigueur au profit des investisseurs ou promoteurs des zones industrielles ou touristiques. Ses revenus résultant des activités qu'elle accomplit au nom et pour le compte de l'Etat sont exonérés des impôts d'Etat, elle est également exonérée de la TVA sur l'ensemble de ses actes, activités ou opérations.¹⁵

¹³ TOURRET (P), « *Les ports et les armements du Maghreb* », ISEMAR, Note de synthèse n° 80, Décembre 2005

¹⁴ SAHRAOUI (R), « *Partenariat public-privé dans le secteur portuaire au Maroc* », Mémoire de Master 2 « Droit des activités transnationales – Mention droit de la mer », Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Lille (2006) citée in REZENTHEL (R), « *Le nouveau régime des ports Marocains : une adaptation au monde contemporain* », DMF, n° 681, Mai 2007, p : 457.

¹⁵ REZENTHEL (R), « *Le nouveau régime des ports Marocains : une adaptation au monde contemporain* », DMF, n° 681, Mai 2007, p : 458.

On constate, alors, que Tanger-Méditerranée a profité et profite toujours d'un lourd appui Etatique, ce qui lui a permis de s'imposer comme un complexe portuaire de taille dans la région de la Méditerranée, et donner naissance à une concurrence acharnée, que ce soit à l'échelon national avec le port de Casablanca, ou au niveau régional avec des ports voisins : celui d'Algésiras entre autres.

La réussite de ce projet faramineux à encourager l'Etat à prévoir éventuellement d'autres similaires notamment à la ville de Nador avec le « Nador West Med »¹⁶, censé être un ensemble portuaire de transbordement pétrolier.

¹⁶ La réalisation du projet demeure toujours incertaine. Il ne figure pas dans les prévisions budgétaires du projet de loi de finances 2011. Ceci alors que plusieurs études préliminaires ont été déjà lancées par le département de l'Equipement et des Transports, notamment celle relative aux travaux géotechniques.

Partie 2

Les intervenants de la logistique au port de Casablanca : Clients et services aux navires et à la marchandise

Chapitre 1 : Les clients du port de Casablanca et les services offerts aux navires

Le port est un point frontalier de l'État mais aussi une source d'alimentation de ses caisses à travers le paiement des droits de port qui sont dus à raison des opérations commerciales, des séjours des navires effectués dans le port, ou du transit de la marchandise.

Les navires doivent donc payer une redevance sur le navire, une redevance de stationnement, une redevance sur les marchandises, une redevance sur les passagers et une redevance sur les déchets d'exploitation des navires...etc.

Mais pour pouvoir effectuer ces entrées d'argent, le port doit répondre aux attentes de ses clients et satisfaire à leurs besoins en présentant des services adéquats et en se dotant d'installations convenables aux types de navires et de cargaisons.

Section 1 : Les clients du port de Casablanca

Par clients du port on désigne l'armateur et le chargeur, l'exploitant du navire et le propriétaire de la cargaison. Ils matérialisent l'interface entre la mer et la terre et le besoin de collaboration en vue d'effectuer une opération de transport maritime.

En effet, l'armateur et le client du port du côté mer alors que le chargeur est le client du port du côté terre et le port joue donc le maillon de jonction entre ces deux figures de transport maritime.

1.1 L'armateur

Avant de définir l'armateur, voyageons un peu dans l'histoire pour connaître l'évolution de cette notion. Des proverbes du XV^{ème} siècle comme « Naviguer est indispensable, vivre n'est pas indispensable » et « Si tu veux apprendre à prier prend la mer » illustrent combien

l'armateur est un personnage hors du commun qui fascine par son esprit d'aventure et son goût de risque¹⁷.

Il apparaissait aux yeux de la plupart des gens comme un homme muni d'un esprit aventureux, qui multiplie sa fortune en armant des navires et encaisse d'énormes profits en revendant fort cher ce qu'il a acheté bon marché.

Armer un navire, c'est l'équiper de personnel aguerri afin de lui permettre de prendre la mer et d'en affronter les périls¹⁸. Donc l'armateur est celui qui, ayant armé le navire, c'est-à-dire l'ayant doté de moyens en hommes et en matériel qui lui permettent d'entreprendre une expédition maritime, tire profit de cette expédition.

Progressivement la notion d'armateur s'est fondue avec celle d'exploitant du navire. La loi le définit comme « celui qui exploite le navire en son nom, qu'en il soit ou non propriétaire ». L'armateur est aussi un débiteur : il est responsable des dommages causés à la marchandise ou par son navire, il répond en outre de ses préposés maritimes et terrestres.

On retient donc que l'armateur est le client du port du côté mer, il est le propriétaire, l'exploitant ou l'affrètement d'un navire. Son activité est le transport maritime des marchandises ou des passagers d'un port à un autre dans le cadre de la navigation commerciale.

L'armateur est en relation avec :

- Les transitaires et commissionnaires de transport ou les chargeurs qui sont les clients pour les marchandises ;
- Les entrepreneurs de manutention qui effectuent sur le port, pour son compte ; les opérations d'embarquement et de débarquement, de réception et de livraison du fret ;
- Les sociétés de remorquage, de lamanage et de pilotage ;
- Les courtiers d'assurance ou assureurs ;

¹⁷ Isabelle CORBIER, « l'évolution de la notion d'armateur ».

¹⁸ Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Ed n° 2 1988, infra 142.

- Les experts maritimes en cas d'avarie sur les marchandises ou sur le navire ;
- Les courtiers maritimes, qui conduisent les navires en douane et proposent des navires à la vente ou à l'affrètement ;
- Les avitailleurs qui leur fournissent les produits nécessaires au navire (eau, nourriture, soutes, pièces détachées...) ;
- Les sociétés de réparation navale en cas d'escale technique ;
- La douane, à l'égard de laquelle ils sont comptables des entrées et sorties des marchandises du territoire ;
- Le Port qui loue ses emplacements à quai pour l'accostage du navire et qui fournit des prestations ;
- Les sociétés de réparation de conteneurs dans le cas des navires porte-conteneurs ;
- Les agences de voyages ou les tours opérateurs quand il s'agit de passagers ou de croisières.

Les services attendus par l'armateur sont constituées par toutes les opérations nécessaires à l'escale du navire. La prestation du gestionnaire du terminal (manutention et stockage) reste la plus importante, la plus sensible et la plus coûteuse de l'escale (transmission de la responsabilité de la marchandise).

Une escale performante nécessite, en outre, des accès nautiques adaptés (chenal maritime de profondeur suffisantes, surveillance maritime...), un balisage opérationnel, des bassins entretenus et protégés de la houle, des services performants au navire (pilotage, remorquage et lamanage), voire des systèmes modernes d'échange de données informatisées (EDI) ou de gestion de trafic (VTS)...

Les points suivants entrent aussi en ligne de compte pour le choix des ports par un armateur :

- Les facteurs de compétitivité du port (horaires, prix, qualité de service...) ;

- La présence et la qualité des intermédiaires (consignataires, commissionnaires en douane... etc.) ;
- Une desserte portuaire convenable pour le pré et le post acheminement des marchandises.

Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en liaison directe avec un agent maritime consignataire, qui défend ses intérêts et agit en son nom, auprès de tous les autres acteurs.

Mais pour exercer son activité de transport maritime, l'armateur aura besoin de marchandises à déplacer, c'est pourquoi il est en relation directe ou indirecte avec...

1.2 Le chargeur

Que serait l'armateur sans chargeur ? la réponse est simple : un prestataire de service sans client, un exploitant de navire sans cargaison.

Le chargeur, terme générique, désigne le responsable du choix du mode de transport et le trajet de la marchandise. Il s'agit principalement de celui qui paie le contrat de transport.

Suivant les différents dictionnaires le « chargeur » est celui qui charge des marchandises¹⁹, c'est également l'expéditeur de la marchandise²⁰, la personne qui possède la totalité ou une partie de la cargaison²¹, 'celui qui a la responsabilité juridique du chargement' ou celui qui frète un navire²².

Malgré l'abondance des définitions, on peut les classer en deux catégories. Se dégage d'une part une notion concrète : Le chargeur est « celui qui charge la marchandise à bord », se dégage aussi, d'autre part, une notion abstraite : Le chargeur est « celui qui confie la marchandise au transporteur », c'est donc le contractant de l'armateur. En échange d'un fret payé

¹⁹ Ripert, Droit maritime, Paris, Rousseau & Cie, 4^{ème} éd, 1950, t. I, n°767.

²⁰ Dictionnaire des Trésors de la langue française.

²¹ Grand Robert de la langue française, dictionnaire de l'académie française.

²² Littré.

par le chargeur, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. Il prend donc la qualité d'expéditeur de la marchandise.

L'expédition maritime était une aventure, les marchands avaient besoin de beaucoup d'argent et d'audace pour s'aventurer dans les opérations commerciales. Les marchands s'associaient pour un seul voyage ; certains voyageaient avec la marchandise, d'autres restaient à terre.

Désormais, après l'apparition de la machine à vapeur, le commerce maritime n'est plus réservé aux grands négociants. Peut donc être qualifié de chargeur toute personne physique ou morale qui charge une marchandise à bord d'un navire. Il existerait donc autant de type de chargeurs que de clients du transporteur.

Aujourd'hui, la plupart des chargeurs maîtrisent le coût de transport. Les marchandises transportées en conteneurs sont des produits manufacturés, des biens d'équipement ou des produits chimiques.

Le chargeur est donc le client du port du côté terre en expédiant une marchandise dans le cadre d'une opération de transport international. En fonction du contrat de vente maritime adopté, le chargeur peut être le vendeur, qu'il s'agisse d'une entreprise productrice ou d'un grossiste exportateur, ou l'acheteur.

En général le chargeur n'est pas en relation directe avec l'autorité portuaire. Il noue une relation commerciale avec différents opérateurs : agents maritimes, consignataires, transitaires, ou éventuellement manutentionnaires à qui il confie sa marchandise.

A cet effet, les chargeurs préfèrent s'adresser à un auxiliaire de transport : le commissionnaire de transport et/ou le transitaire se chargent de l'ensemble de l'opération de transport. Les détails de ces deux métiers seront traités ci-après dans un paragraphe à part.

Dans d'autres cas l'entreprise (chargeur) décide elle-même du mode de transport à utiliser lorsqu'elle dispose d'un service de logistique ou de savoir-faire en la matière. Elle négocie avec les transporteurs maritimes et a ses propres critères pour le choix de l'embarquement. Cette démarche demeure assez peu utilisée car elle nécessite des volumes de fret suffisants pour affréter un navire et suppose des savoir-faire spécifiques en matière de logistique au sein de l'entreprise.

Pour un chargeur, le service pertinent est une prestation de transport de «bout en bout » sur une chaîne de transport dans le passage portuaire ne constitue qu'un maillon ou plutôt un nœud.

Donc il ne faut pas perdre de vue que le choix d'un port par un chargeur se fonde sur des critères d'équipements logistiques spécifiques adaptés à son secteur d'activités (vrac, conteneurs, charges roulantes...etc.) avec la présence d'outillage performants, des capacités de stockage suffisantes et un coût de stockage attractif. Il se base aussi sur le temps de transit et sur la sécurité.

Ceci nous permet de relever les attentes des chargeurs vis-à-vis des services portuaires qui peuvent représenter les critères de qualité et de compétitivité du passage portuaire, elles sont réparties selon les points suivants :

- La qualité des services portuaires (fiabilité sociale, respect du temps de transit, compétences, etc.) ;
- La capacité et la qualité des infrastructures ;
- La localisation du port (facilité d'accès par la mer et par la terre) ;
- La qualité des dessertes (route, fer, fluvial, air) ;
- La qualité des services publics (prise en charge par la capitainerie, mise en œuvre des procédures et contrôles liés au passage portuaire par les douanes, vétérinaires, phytosanitaires etc.) ;
- La présence et la qualité des intermédiaires (consignataires, commissionnaires etc.).
- Une grande efficacité dans le juste à temps, c'est-à-dire l'arrivée de la marchandise au bon moment ce qui exige des horaires d'ouverture du port plus larges.
- Le savoir-faire des manutentionnaires doit inclure des compétences importantes en matière de logistique de façon à ce que les opérations liées à la rupture de charge (débarquement, mise sur desserte terrestre ...) soient

réalisées par les services portuaires sans représenter des étapes administratives supplémentaires pour le chargeur.

- La fiabilité du port et l'absence de mouvements sociaux perturbant le transit des marchandises.

Après avoir survolé les notions d'armateur et de chargeur, le prochain point éclaircira le rôle du capitaine qui représente l'armateur et garantit la marchandise du chargeur.

1.3 Le capitaine

Le capitaine a pour premier devoir de mener le navire à bon port. Il exécute le voyage suivant les instructions de l'armateur : ces instructions portent non seulement sur les ports de destination et de relâche mais aussi sur la route à suivre, la vitesse en fonction de la consommation et du jour d'arrivée...

Jadis les attributions techniques du capitaine sont indissociables de ses attributions commerciales. En effet, le capitaine, homme de confiance de l'armateur, était investi de pouvoirs assez larges hors du port où l'armateur avait son principal établissement ; il pourvoyait à l'avitaillement du navire (en vivres comme en carburant), embauchait des marins, concluait des contrats sans prendre l'avis de sans mandant (l'armateur)... Cette idée est traduite par l'adage maritime "le capitaine est le seul maître à bord après Dieu".

Il intervenait dans toutes les opérations de l'expédition maritime ; les armateurs ou propriétaires de navire confiaient à leur capitaine l'administration du navire et sa gestion commerciale. En plus de ces attributions techniques et commerciales le capitaine représentait à bord l'ordre juridique du pavillon, donc l'État du pavillon²³.

Lorsque le navire arrive au port, son armateur doit s'acquitter de tâches multiples : il lui faut remplir des formalités administratives, débarquer et livrer des cargaisons et en embarquer d'autres, pourvoir à son approvisionnement et son entretien. Suivant la tradition l'ensemble de ces tâches incombait au capitaine.

²³ Marie LE COQ, la responsabilité du capitaine, mémoire de 2001-2002, page 4.

Aujourd'hui plusieurs choses ont changé : la taille des navires, l'importance du temps, le développement des moyens de télécommunication (qui ont réduit l'indépendance du capitaine)...

En outre, dans le cas de trafic de ligne et si l'armateur dispose de succursales dans tous les pays de relâche, les pouvoirs commerciaux du capitaine sont réduits à néant²⁴.

Devant le nombre de marchandises à livrer, de documents à remplir (parmi eux des centaines de connaissements à viser à l'escale), l'importance des approvisionnements, il est impensable de confier ces tâches au capitaine sous peine d'accuser des retards considérables et indus au port.

Les autres acteurs portuaires incarnant les métiers annexes au transport maritime s'articulent autour de l'armateur, du chargeur et du capitaine. Parfois ils vont les substituer en agissant en leur nom afin de faciliter les formalités et les difficultés administratives (agent maritime, conducteur en douane, transitaire...), tantôt ils veillent sur leur sécurité (police de port, capitainerie, services d'incendie...), tantôt ils leur présentent des services divers améliorant la qualité du transport (conseil d'un courtier d'affrètement...) et diminuant le temps de transit.

Une fois le navire est au port il aura besoin de services spécifiques pour pouvoir entrer dans le port et manipuler la marchandise. C'est l'objet de la prochaine section.

Section 2 : Les services offerts aux navires

Les activités d'un port sont multiples, variées, très spécifiques et absolument incontournables d'un point de vue stratégique. C'est dire l'importance des services portuaires qui s'explique par le besoin du commerce international mais aussi par les attentes des clients du port.

Les services rendus au navire durant son escale au port pour chargement, déchargement ou pour d'autres activités comme la réparation ou l'approvisionnement, peuvent être divisés en deux grandes catégories. Nous distinguons entre autres : les services pour l'accostage et les services techniques.

²⁴ Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Ed n° 2, 1988, infra 210, page 115.

2.1 Les services pour l'accostage

Le navire qui escale dans un port doit pouvoir bénéficier, quels que soient le moment et le temps de son escale, de tous les services techniques et nautiques nécessaires à sa sécurité. L'entrée et l'accostage du navire, en toute sécurité dans un port, requièrent l'intervention de trois services portuaires complémentaires : le pilotage, le remorquage et le lamanage.

Accoster son navire c'est comme «garer son automobile », il faut donc des infrastructures adéquates (ports, digues, quais...), un service pour guider les bâtiments (pilotage), un service pour les aider à accoster (remorquage) et un service pour les amarrer (lamanage). Les mêmes services sont utilisés pour l'appareillage.

Ces services ont chacun une mission essentielle mais leur finalité est « d'amener le navire jusqu'à quai ou de l'en faire partir en toute sécurité ».

2.1.1 Le pilotage

Ne dit-on pas que le port appartient à la nature avant d'appartenir à l'État et au droit ? Il s'ensuit que les lois maritimes ne peuvent ignorer les lois physiques du milieu naturel auquel elles s'appliquent.

En effet la situation géographique particulière de chaque port, compte tenu des dangers qui peuvent se présenter (hauts fonds par exemple) et des données variables touchant la sécurité (les fonds marins, les courants, les configurations des côtes...), rend nécessaire pour tout capitaine de recourir aux services d'un « homme du lieu » qui connaît mieux les caractéristiques de ce port et possède toutes les connaissances nécessaires sur la rade : il s'agit du pilote.

Le pilote intervient pour garantir la sécurité de la navigation maritime et préserver l'environnement. Le pilotage consiste dans l'assistance donnée par un personnel commissionné par l'autorité maritime aux capitaines pour la conduite de leur navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades ou autres eaux maritimes dépendant des zones d'intervention où ce service est organisé, ainsi que pour les mouvements des navires à l'intérieur de ces eaux²⁵.

²⁵ Article 368 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

Il collabore avec le commandant, il le conseille en donnant des directives qu'il juge adéquat pour la situation. Sa responsabilité juridique s'arrête à ces obligations. Le commandant reste responsable de son navire et est le premier à rendre compte d'une bavure du pilote. Responsable du navire et de la conduite nautique, le capitaine doit prendre à tout moment les décisions qu'il juge appropriées. Il peut parfaitement ignorer les conseils et même la présence du pilote.

Le pilotage maritime, service de haute compétence technique caractérisé par les connaissances dispensées par le pilote, est obligatoire dans les limites du port pour tous les navires sauf les navires affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès ainsi qu'au sauvetage (dragues, navires SAR²⁶...), les navires du service des phares et balises et les bâtiments de guerre. Il a été rendu obligatoire pour protéger les chenaux et les installations portuaires et pour participer à la sécurité ainsi qu'à la police de la navigation maritime.

Certains capitaines de navire peuvent se voir délivrer une licence de capitaine-pilote pour un port ou une partie du port considéré. Ils sont, dans ce cas-là, dispensés de l'obligation de prendre un pilote dans cette zone ; on les appelle alors dans ce cas capitaines-pilotes. C'est le cas par exemple des capitaines des ferries faisant des lignes régulières qui, par leur fréquentation du port, peuvent ne pas avoir besoin des conseils d'un pilote.

La licence délivrée est fonction du navire (sa catégorie, ses caractéristiques, ses qualités manœuvrières, ses équipements de sécurité, de manœuvre et de navigation...), du port (les difficultés des opérations d'entrée, de sortie et de mise à quai ; la situation du poste dans le port ; les caractéristiques du balisage...) mais aussi du capitaine (son nombre de touchées et leur fréquence au cours d'une certaine période, la vérification de ses compétences, de ses aptitudes physiques...).

Le capitaine conclut, pour le compte de l'armateur qui est son mandant, un contrat avec le pilote, la conclusion de ce contrat de pilotage se forme dès lors que le pilote est contacté par phonie. C'est un engagement de très courte durée qui a pour objet la conduite du navire

²⁶ Search And Rescue : Recherche et Sauvetage.

moyennant le paiement d'une rémunération fixée par les règlements. Mais la liberté contractuelle est limitée puisque le pilotage étant obligatoire, le choix du pilote n'est pas libre.

Malgré toute la compétence et l'expérience du capitaine et du pilote, des incidents peuvent intervenir dans l'exécution du pilotage.

Il est donc utile de dégager les obligations de chaque partie au contrat de pilotage. En plus du paiement de la rémunération, le capitaine doit demander le pilote aussi bien à l'entrée qu'à la sortie soit lui-même soit moyennant l'agent consignataire du navire²⁷, il doit aussi déployer des moyens d'embarquement et de débarquement et effectuer la meilleure manœuvre pour faciliter l'accostage de la pilotine et la montée du pilote à bord dans des conditions optimales de sécurité.

Quant au pilote, il n'est qu'un simple conseiller chargé de donner des informations et des avis au capitaine afin que celui-ci achève ou fasse débiter l'expédition maritime dans les meilleures conditions. Le pilote apporte "le concours de sa compétence locale".

Si le pilote commet une faute dans l'exécution de sa fonction, l'armateur doit la prouver car cette preuve peut l'exonérer, du moins partiellement, de sa responsabilité. Il faut souligner que le pilote ne répare pas ; il se contente de contribuer à la réparation.

Les pilotes doivent également pallier à la dégradation des conditions d'exploitation des navires, aux baisses d'effectif et à la sous-qualification de l'équipage et aux défauts d'entretien de navires. Ceci montre leur contribution dans la sécurité de la navigation et dans le contrôle des navires.

Tout capitaine de navire soumis à l'obligation de pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait le nécessaire pour servir le navire²⁸ et ce sont les consignataires de navire qui sont responsables du paiement des droits de pilotage²⁹.

²⁷ Voir les services techniques offerts aux navires pour plus de détail sur le consignataire.

²⁸ Article 378 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

²⁹ Article 379 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

Il est effectué par des officiers pontistes de la marine marchande. Les qualifications requises sont variables suivant le pays et suivant la demande. En général, le minimum requis est le brevet de lieutenant au long cours. On y accède généralement par concours dont les retenus passent un stage allant de six à douze mois de stage.

Les qualités intrinsèques sont un sens d'attention poussé, le coup d'œil, une bonne connaissance des fonctions portuaires et surtout l'expérience maritime et portuaire qui sont d'un apport pas minimal.

Pour faire entrer ou sortir un navire d'un port, le pilote, assistant du capitaine, peut, après accord du capitaine, demander le service d'un remorqueur pour l'aider à accoster ou à appareiller.

En matière de responsabilité juridique du pilote nous distinguons :

Sa responsabilité civile : l'armateur est personnellement responsable des faits et fautes du pilote en vertu des articles 124 DCCM.

La Cour de cassation le 12 juin 1934 a rendu un arrêt concernant un pilote qui a été condamné à réparer l'intégralité des dommages causés par sa faute au navire. Cette décision suscita une vive émotion au sein de la communauté des pilotes³⁰.

2.1.2 Le remorquage

Pour aider le navire à pénétrer dans le port, à accoster et à être amarré à quai ou à appareiller compte tenu de l'effet des forces extérieures (vent, ressac du port, remous des autres navires...) et des forces intérieures au navire (capacité et équipements de manœuvre, temps de réponse de la barre, effet évolutif...), le capitaine a besoin de solliciter les services d'un remorqueur, sorte de navire spécialisé doté d'une machine puissante pour tracter les navires en difficulté, et ce d'autant plus que la taille du navire est importante.

Il y a convention de remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire la puissance lui permettant de se déplacer ou de manœuvrer sans que ce service ait un caractère d'assistance ou de sauvetage³¹.

³⁰ Gaz Pal 1934, 2, 402 cf. annexe 5 Bignault Louise Adelaïde

³¹ Article 358 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

La convention de remorquage se prouve par tous moyens, notamment par l'acceptation par le capitaine du navire remorqué des services offerts par le navire remorqueur³².

Il y a remorquage quand il est fait appel à une force motrice extérieure pour déplacer tout objet qui n'a pas ou qui n'a plus de moyens nécessaires pour effectuer le déplacement voulu. Le remorquage maritime se caractérise par "l'action de traîner un navire à l'aide de remorqueurs ou d'un autre navire". Il est symbolisé par la remorque qui relie le remorqueur et le remorqué³³.

Il y a deux types de remorquages maritimes : le remorquage hauturier où un déplacement en haute mer sera effectué, et le remorquage portuaire, qui nous intéresse, où un bâtiment flottant fera appel à un autre bâtiment flottant pour lui permettre d'accoster, d'appareiller ou de faire des mouvements dans le port.

L'activité industrielle du remorquage est née avec la traction à vapeur. Jusque-là les navires, incapables de d'accoster par leurs propres moyens devaient être tractés par des embarcations mues à la rame. L'apparition des remorqueurs à vapeur, puissants, disponibles en tout temps. En même temps, la taille des navires croissant, la plupart d'entre eux sont désormais incapables de manœuvrer seuls dans l'enceinte portuaire.

Au cours des transits portuaires et lors des opérations d'accostage et d'appareillage, les remorqueurs doivent pouvoir apporter une aide à la gouverne et au contrôle de la vitesse, compenser les effets du vent et du courant et contrôler la vitesse transversale d'approche du quai.

Pour remplir leur mission, les méthodes de travail utilisées seront fonction de la configuration du port et des conditions existantes. Le type de remorqueur utilisé et la vitesse auront également une influence déterminante. Les méthodes de remorquage peuvent se résumer en deux grandes catégories : les opérations sous remorque et le travail à couple ou le long du navire.

L'utilisation des remorqueurs est facultative suivant les ports et les circonstances ; c'est la raison pour laquelle les compagnies en charge de cette opération sont pour la plupart privées. Le

³² Article 359 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

³³ Isabelle Corbier, "le remorquage maritime", Édition Adobe, page 3.

recours au remorquage se réduit de plus en plus en raison de la grande autonomie des navires modernes (propulseur d'étrave, propulsion en ASIPOD³⁴...).

Il existe plusieurs types de remorqueurs portuaires, les critères de distinction porte sur l'appareil propulsif et son emplacement ainsi que sur le point de remorquage : propulsion à l'avant, propulsion à l'arrière, remorqueurs tracteurs, Voith-Schneider azimutaux, remorqueur classique, remorqueur ASD, pousseur...

Quand un navire est assisté par des remorqueurs, l'expérience, le travail en équipe, les communications et, par-dessus tout, une connaissance des capacités et des limites du navire et des remorqueurs qui l'accompagnent sont essentiels pour l'efficacité et la sécurité de la manœuvre. Ceci s'applique aussi bien au patron du remorqueur et à l'équipage du remorqueur qu'au capitaine et au pilote.

Ceci dit, il reste à signaler que le remorquage n'est pas suffisant pour sécuriser le navire dans le port, le navire n'étant pas encore amarré à quai, c'est la raison pour laquelle on a recours aux services des lamaneurs. On ne peut même pas envisager le remorquage avant l'intervention des lamaneurs à l'appareillage. Vérifions maintenant...

2.1.3 Le lamanage

Si les deux autres services portuaires d'assistance au navire (le pilotage et le remorquage) ne sont pas inconnus et ont, dans une certaine mesure, la faveur des maritimes, le lamanage, par contre, passe pour une activité quasiment oubliée³⁵.

Avant, le lamanage et le pilotage étaient assurés par une même entreprise et on parlait couramment de pilote-lamaneur étant donné que le pilote intervient en zone portuaire³⁶. La scission entre ces deux professions s'est faite progressivement avec l'accroissement de la taille des navires, et le lamanage est ainsi devenu un travail de spécialiste et une profession indépendante opérant dans le port avec ses propres moyens : matériels et personnels. Et

³⁴ Wikipedia : Azipod est le nom de marque déposée pour la gamme de cosses électriques propulseurs azimutaux de Groupe ABB

³⁵ Honoré Romain SOGLO, "le lamanage", mémoire CDMT année 2002.

³⁶ Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Éd Pedone, n° 2 1988, infra 142.

aujourd'hui, « avec l'accroissement de la taille des navires l'exercice du lamanage est devenu assez délicat »³⁷.

Le lamanage est l'opération qui consiste à aider le navire à accoster³⁸, il intervient après le pilotage et remorquage mais, avant la manutention. Il s'agit aussi d'aider le navire à déhaler et larguer ses amarres lors de l'appareillage. La capitainerie du port qui gère le trafic envoie à l'avance la fiche de prévision des navires, prévisions d'arrivée ou de départ (ETA et ETD)³⁹, de mouvement ou de déhalage. Le chef de service du lamanage, qui réceptionne ces fiches, diffuse les informations via la fréquence VHF interne.

Le déroulement de l'opération de lamanage s'effectue de la manière suivante : Tout d'abord les lamaneurs embarquent généralement sur leur vedette à moteur et se dirigent vers le navire à amarrer dans l'enceinte portuaire. Les marins de ce navire passent l'aussière aux lamaneurs venus à leur rencontre. L'aussière est saisie et transportée à bord de la vedette.

Ensuite un autre lamaneur, depuis le quai, lance la touline, petit cordage servant à halier les aussières. A l'extrémité de la touline se trouve la pomme de touline, sorte de lest qui permet de lancer plus aisément le cordage. Lorsque la touline est saisie, on y amarre l'aussière sur des bollards. Parfois, les lamaneurs utilisent des véhicules routiers pour s'acquitter de leur tâche mais la finalité de leur action reste la même.

Quelle que soit l'importance du trafic, l'utilisation du service de lamanage ne peut en aucun cas être rendue obligatoire. Il ne peut en être autrement que si l'autorité portuaire possède un motif grave et légitime de l'imposer (configuration spéciale du port, existence de dangers éminent...etc.). C'est dire que Le lamanage n'est pas obligatoire mais nécessaire, c'est pourquoi les services de lamanage sont majoritairement constitués en sociétés privées.

Le contrat de lamanage se caractérise par son établissement par communication téléphonique ce qui justifie l'absence du contact physique entre le capitaine et la société des lamaneurs.

³⁷ Yves TASSEL, Le régime juridique du lamanage : source et clause exonératoire, DMF 2002, p. 99.

³⁸ Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Ed n° 2 1988, infra 142.

³⁹ Heures Estimées de Départ et d'Arrivée.

A part ces métiers intrinsèquement liés à l'accostage et à l'appareillage du navire, il existe d'autres métiers techniques pour le service du navire. Ce dernier a besoin d'un service pour se réapprovisionner (soutage, vivres...), d'un service pour pouvoir décharger et recharger les marchandises transportées et cela concerne les dockers, les transitaires, les agents, les consignataires. Il faut prévoir aussi des services pour l'escale technique.

2.2 Les services techniques

Ces services entrent en ligne de compte pour faciliter l'escale et assurer la meilleure rotation au navire. Lorsque l'armateur n'a pas un bureau permanent dans un port d'escale ou de relâche, il fait appel aux services d'un consignataire. L'armateur peut également faire appel aux services d'un conducteur en douane ou d'un courtier interprète.

2.2.1 Le consignataire du navire

Parmi tous les auxiliaires, l'agent consignataire de navire joue un rôle très important non seulement par ce qu'il représente le transporteur (armateur), mais aussi par ce qu'il joue un rôle prépondérant dans le recrutement du fret.

En tant qu'auxiliaire de transport, l'agent consignataire de navire doit accomplir un certain nombre de tâches dont les principales sont : La recherche du fret, la prise en charge du chargement, la signature et la délivrance du connaissement, le recouvrement du fret, la reconnaissance des avaries, la garde et la conservation de la marchandise, le déchargement et la livraison.

Sa présence permet d'écourter et d'abrégé l'escale. Pour repartir au plus vite, le capitaine lui remet les cargaisons au débarquement : les lui conserve dans ses entrepôts afin de les livrer, comme le capitaine l'aurait effectué, au destinataire ou à son représentant.

Il agit à titre de mandataire salarié, et ceci éclaire son statut. Lors de la livraison il perçoit le fret et exerce le cas échéant le privilège du transporteur.

Par la force de l'habitude, il devient aux yeux des tiers l'homme de l'armateur dans le port, au point que ceux-ci en viennent à le confondre avec lui et à oublier qu'il n'est que son mandataire.

Le consignataire n'est pas partie au contrat de transport. Il n'a donc en principe de comptes à rendre qu'à son mandant et ne répond pas à l'égard des tiers des actes accomplis dans le cadre de l'exécution de son mandat.

Parce qu'il est mandataire, le consignataire du navire ne répond que des fautes commises au cours de l'accomplissement de sa mission, non des événements qui ont précédé ou suivi son intervention (pollution au port, dommages causés à des ouvrages portuaires...).

Le consignataire est un homme qui connaît les meilleures adresses, les pièges et les subtilités de l'approvisionnement local. Aussi l'armateur ne se contente pas de lui confier le soin de la marchandise à embarquer ou à livrer ; il le charge d'une série de tâches relatives au navire. Donc le consignataire 'pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition'⁴⁰.

En droit maritime un " consignataire " est une personne physique ou morale qui agit en qualité de mandataire désigné par l'armateur d'un navire pour le représenter dans un port où ce dernier n'a pas de bureau permanent.

L'agent consignataire de navire est souvent décrit comme un représentant chargé de délivrer la marchandise et de percevoir le fret après le départ du capitaine. Il peut soit sur la demande de l'armateur, soit sur celle du capitaine, passer les contrats en vue du ravitaillement du navire en combustibles ou lubrifiants, en eau, en vivres, en pièces détachées... etc.

Il reçoit la marchandise pour embarquement, prépare les connaissements, manifestes et autres pièces. Il traite avec les entrepreneurs de manutention, les courtiers conducteurs. A l'arrivée du navire, il surveille le déchargement, assure la garde de la marchandise et poursuit la perception du fret. En un mot, il agit comme le ferait l'agent ou le commis succursaliste de la compagnie de navigation. C'est pourquoi ces consignataires prennent souvent la dénomination d'agents maritimes.

Il représente les intérêts de l'armateur et prend toutes les mesures d'ordre commercial, technique et administratif nécessaires à la bonne exploitation du navire en escale. Ceci montre le rôle traditionnel assuré par le consignataire du navire.

D'autre part, l'agent consignataire devra s'occuper de matériels appartenant à l'armateur⁴¹. En fonction du mandat qu'il aura reçu, il devra louer, assurer, prendre en charge, positionner, vérifier, entretenir, réparer et restituer ce matériel.

⁴⁰ Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2^{ème} éd Pedone, 1988, infra 749.

⁴¹ Par exemple, les élingues pour le transport de la marchandise diverse et la sacherie pour les grains en vrac.

En parlant de la conteneurisation, l'agent consignataire de navire joue un rôle de plus en plus déterminant dans la logistique des conteneurs et sur les opérations de pré-acheminement et de post-acheminement :

- L'entrée et la sortie : On doit pouvoir connaître avec certitude et à tout moment les conteneurs sortis et entrés, le nom du client et la date prévue pour la restitution,
- La réparation peut s'avérer nécessaire en cas d'un conteneur endommagé,
- L'expertise en vue de déterminer le montant des dommages et éventuellement les auteurs,
- Le lavage : Le client doit en principe rendre le conteneur dans un état propre. Tel n'est pas toujours le cas. C'est pourquoi les agents consignataires se retournent parfois contre certains clients pour leur exiger le paiement des frais de lavage des conteneurs.

Sur les lignes régulières il est chargé de rechercher du fret pour remplir le navire. Il s'occupe de l'élaboration du plan de chargement ou de l'étude du plan de déchargement, il essaie de résoudre les problèmes qui peuvent se poser à l'équipage (consultation de médecins, prêts d'argent...).

D'une part, il sert d'intermédiaire entre l'armateur (ou le commandant du navire) et les chargeurs/réceptionnaires, et, d'autre part, il s'intercale entre l'entreprise de manutention et tous les intervenants portuaires (pilotage, remorquage, Autorité portuaire...).

Il pourvoit aux besoins du navire et veille au ravitaillement en fuel et en eau. Le consignataire peut également faire appel à des sous-traitants pour l'entretien du navire.

Le consignataire travaille dans une entreprise de consignation ou une agence maritime ayant passé contrat avec des armateurs étrangers pour l'assistance de leur flotte dans les ports où accostent les navires de la compagnie.

Au Maroc, l'accès à l'activité de consignataire de navire est subordonné à l'inscription auprès de l'autorité gouvernementale chargée de la Marine Marchande⁴².

Le projet de loi portant code de commerce maritime Marocain précise que "le consignataire du navire est le mandataire salarié de l'armateur selon le mandat général ou spécial qu'il reçoit de celui-ci"⁴³. Le même code stipule aussi qu' « il effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même. Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition, Il passe tout contrat entrant dans le cadre de son mandat ».

Le consignataire doit posséder des qualités et des compétences spécifiques : un sens de l'organisation, pratique et maîtrise de la langue du port, une bonne connaissance de l'outil informatique, des qualités commerciales. Il a besoin aussi de connaissances dans le domaine maritime en général (techniques maritimes, économie, droit maritime, droit et techniques des transports, contentieux...).

2.2.2 Le courtier maritime

Il existe deux types de courtage maritime : l'un consiste à faciliter la conclusion des contrats d'affrètement et de vente des navires en mettant en liaison les parties 2.2.2.1. Toute différente est la profession du courtier interprète et conducteur du navire qui effectuent la conduite en douane 2.2.2.2 et la traduction de la langue étrangère 2.2.2.3.

2.2.2.1 Le courtier d'affrètement

Le courtier d'affrètement ou courtier de fret est chargé par l'armateur de lui trouver des cargaisons, par l'affréteur de lui trouver des navires. Il agit à titre de mandataire de l'une des parties ou des deux (as agent only⁴⁴).

En facilitant la négociation, le courtier de fret fait bénéficier les parties « de sa connaissance du marché, des usages et des règlements administratifs et commerciaux⁴⁵ ». Il

⁴² Article 382 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

⁴³ Article 385.

⁴⁴ Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Éd n° 2, Pedone 1988, infra 475, page 272.

répond des fautes commises dans l'accomplissement de cette mission : ainsi pour avoir imprudemment donné à un armateur l'accord de son client alors que celui-ci n'était pas définitif⁴⁶.

Son rôle ne se borne pas à la rencontre et à négocier l'affrètement, le courtier de fret prépare la charte- partie, adapte l'imprimé-type aux spécifications négociées. Il s'informe et informe⁴⁷; spécialiste de l'économie maritime, il se tient prêt à fournir à sa clientèle les renseignements relatifs à un navire, un taux de fret, à la situation du marché...

Outre son rôle en matière d'affrètement, le courtier intervient également comme intermédiaire pour la conclusion des contrats de vente, construction, réparation ou financement de navires. On peut dire finalement que le courtage de fret est libre alors que le courtage maritime fait l'objet d'un monopole pour la traduction des textes maritimes litigieux, ainsi que pour la conduite des navires étrangers. C'est ce qu'on va voir avec...

2.2.2.2 *Le conducteur en douane*

Par conduite en douane, il faut comprendre l'ensemble des formalités qui sont accomplies à l'entrée d'un navire au port et à sa sortie auprès des douanes.

En effet, il existe deux types de conduite en douane : l'un concerne les marchandises, et est réalisé par le propriétaire de la cargaison qui peut être remplacé par l'agent consignataire ou le réceptionnaire de la marchandise ; l'autre quant à lui se rapporte uniquement au navire et est l'œuvre du capitaine. La conduite des marchandises en douane sera traitée plus loin comme service à la marchandise.

Appelé aussi conducteur en douane (ex courtier maritime), il est un prestataire de service, mandataire de l'agent maritime auprès des administrations, essentiellement de l'administration des douanes. Son rôle consiste principalement à assister les capitaines de navires étrangers qui ignorent l'usage portuaire et ne parlent pas la langue officielle du port. Il accomplit à leur place

⁴⁵ Paris 20 juin 1969, D.M.F. 70,165.

⁴⁶ Paris 20 juin 1969, D.M.F 70,165 ; D.M.F. 70,165 ; Paris 28 janv. 1982, D.M.F 82,615.

⁴⁷ Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2^{ème} éd, Pedone 1988, al. n°475, page 272.

la conduite du navire, c'est-à-dire la série des démarches nécessaires lors de l'entrée et la sortie d'un navire dans un port.

La profession de conducteur en douane peut être divisée en deux fonctions distinctes :

- Une activité administrative qui englobe le calcul des droits de port navires, l'acquittement de ces droits de port collectés auprès des agents maritimes et versés à la Douane, la traduction du manifeste,
- Une activité commerciale qui consiste à servir d'intermédiaire entre les acheteurs et les vendeurs de navires et autre matériel naval. Il peut aussi jouer le rôle d'intermédiaire entre les fréteurs et les affréteurs (courtier d'affrètement).

Le courtier maritime accomplit des formalités auprès des gestionnaires du port ainsi qu'auprès les administrations de douane. Parfois il agit dans le tribunal de commerce⁴⁸ :

➤ Formalités à accomplir auprès des gestionnaires du port :

Ici on désigne par gestionnaires du port la capitainerie et la direction du port. À la capitainerie du port le courtier maritime prend des contacts pour l'obtention du numéro d'ordre d'escale. Il opère également le pointage de la numérotation des navires à l'arrivée et des départs pour le paiement des différentes taxes. À la direction du port, il transmet les caractéristiques physiques du navire pour établir le volume taxable. Il procède à la clarification et à la justification de ces paramètres. Le courtier y remet également des informations de l'entrée et la sortie.

➤ Formalités à accomplir auprès de l'administration des douanes :

Après traduction des éléments fournis par le bord ou leurs agents, le conducteur en douane remplit le formulaire du manifeste.

⁴⁸ Jean-Claude IMPOUTOU NGANTSIEMO, éd Adobe, « le courtier interprète et conducteur de navire », page 27.

Il dépose les documents de nationalité, certificats de jauge (présentation des originaux et remise de photocopies avec traduction éventuelle de ceux-ci). Il y effectue également le dépôt du manifeste des provisions de bord.

Le courtier interprète et conducteur rédige la déclaration navire (entrée et sortie) avec calculs des droits de port (taxe navire, taxe de stationnement, taxe d'avitaillement, taxe sur les passagers) par l'application des diverses formules de calcul de la taxe navire et ses réductions : importance de l'escale (rapport entre chargement/déchargement et capacité du navire), ligne régulière (comptabilisation du nombre des escales etc.) ...etc.

Le conducteur en douane est en relation avec :

- *l'armateur*, qui est le « client de ses clients »,
- *l'agent maritime*, qui est son client direct,
- *l'autorité portuaire* gestionnaire du port où il exerce sa fonction,
- *les douanes*, puisque le conducteur en douane perçoit les droits de port et est responsable de leur recouvrement, après mise en place d'une caution.

Cette fonction se réalise dans le cadre d'une prestation de service auprès de l'armateur ou de l'agent maritime.

2.2.2.3 *Le courtier maritime interprète*

La traduction de la langue étrangère ou l'interprétariat est indivisible de la conduite en douane. En effet, tout capitaine de navire étranger qui ignore la langue du pays où il vient commercer, a besoin d'un interprète pour se faire entendre.

En tant qu'interprète, le courtier se charge alors de traduire les documents du bord nécessaires (tels que les déclarations, les chartes parties, les connaissements...etc.) dans la langue du pays d'accueil et assiste le capitaine du bâtiment dans les formalités à accomplir aux escales et ses opérations commerciales. Il permet ainsi de contrecarrer les contraintes de la langue qui pourraient constituer une barrière à la communication.

Le courtier interprète accomplit aussi des formalités auprès du tribunal de commerce où il dépose le rapport de mer établi par le commandant du navire en cas d'un événement de mer, après traduction et affirmation. Il traduit en outre oralement les témoignages de l'équipage.

À part ces services importants présentés par les auxiliaires, le navire aura besoin de services spécifiques en fonction des circonstances du navire.

2.2.3 Les autres services techniques

2.2.3.1 Les sociétés de ravitaillement et de soutage

L'avitaillement ou le ravitaillement est la fourniture des marchandises, vivres et combustibles nécessaires à bord du navire, pour le voyage en mer. Les sociétés de ravitaillement et de soutage approvisionnent donc les navires en équipements et en carburant... En général c'est le consignataire du navire qui se charge de coordonner avec ces sociétés pour répondre aux besoins du navire.

Il peut même contacter une personne physique ou morale appelée 'avitailleur de navire' ou 'shipchandler' qui est agréée par les autorités portuaires et douanières à pourvoir aux besoins logistiques des navires.

2.2.3.2 Les sociétés de réparation navale

Les sociétés de réparation navale proposent des services en relation avec leurs installations dans le port, du dépannage d'un treuil à la « jumboïsation » du navire⁴⁹...

Ces sociétés interviennent aussi lorsque le navire subit des avaries importantes et ces réparations vont le permettre de prendre la mer en toute sécurité.

Les sociétés de classification peuvent, après visite d'un navire, obliger ce dernier de se diriger vers un chantier de réparation pour garder sa cote et rester en bon état de navigabilité.

2.2.3.3 Les sociétés de réparation, location, maintenance de conteneurs

Les sociétés de réparation, location, maintenance de conteneurs offrent leur services aux navires porte-conteneurs. Elles procèdent au lavage et à toutes les opérations de maintenance des conteneurs après demande de l'agent consignataire, de la compagnie de navigation ou des chargeurs qui louent ces conteneurs.

⁴⁹ Opération lourde consistant à allonger le navire après l'avoir coupé en deux.

Le réparateur de conteneurs procède à l'entretien des conteneurs : lavage, nettoyage, désinfection, réparation...

Les conteneurs lui sont confiés à l'issue d'un voyage par un armateur (via agent maritime) ou une entreprise qui loue ces conteneurs aux compagnies maritimes. Il les entrepose sur des aires jusqu'au prochain voyage.

Le réparateur est en relation avec son donneur d'ordre et éventuellement les experts lorsqu'il y a contestation sur l'établissement d'un devis de réparation.

2.2.3.4 Les entreprises de récupération des déchets des navires

Afin de réduire les rejets en mer de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison des navires, La récupération des déchets des navires s'inscrit dans le cadre d'une opération préventive de la pollution. Le port doit donc fournir des installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

Avant de faire escale dans un port maritime, les capitaines de certains navires doivent prévenir le bureau des officiers de port en leur donnant toutes informations utiles sur les déchets d'exploitation et résidus de cargaison qu'ils transportent.

Les résidus de cargaison sont définis comme les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversés lors du chargement ou du déchargement.

Alors que Les déchets d'exploitation des navires sont tous les déchets et résidus, autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire ainsi que les déchets liés à la cargaison (par exemple, huiles usées, boues, plastiques, déchets alimentaires). À cet effet, les navires doivent un paiement d'une redevance sur les déchets d'exploitation des navires.

Ce sont les entreprises de récupération des déchets des navires qui couvrent ces deux besoins : les déchets ménagers et les déchets spécialisés (fonds de cargaisons, produits de la machine...).

2.2.3.5 Les services offerts à terre pour les marins

Les services offerts à terre pour les marins tant pour les aspects quotidiens (hébergement, transport, loisirs) que pour les besoins moins fréquents (soins médicaux) participent à l'attrait d'une place portuaire surtout lors des relèves d'équipage et durant l'escale.

Si les services offerts aux navires par un port sont multiples et très diversifiés, les ports présentent une part assez importante pour le service de la cargaison.

La manipulation de cette dernière comprend le chargement et le déchargement, la reconnaissance et le stockage, la livraison et la réexpédition...etc.

L'objet du prochain chapitre est de montrer les opérations que subit la marchandise dans le processus de l'import et de l'export. L'accent sera mis surtout sur les intervenants portuaires ayant une relation directe avec cette marchandise.

Chapitre 2 : Les services à la marchandise

Une part de l'activité portuaire est consacrée au service de la cargaison : il faut la charger ou la décharger, le cas échéant la dédouaner, la réexpédier vers l'intérieur, ou la livrer à son destinataire ; entre temps, il faut la stocker.

Section 1 : Les principaux intervenants

L'armateur peut disposer sur place d'une succursale ou d'une agence lorsque son escale s'inscrit dans un trafic de ligne régulière. Donc ses préposés accomplissent les tâches relatives au service de la cargaison. Ces employés sont des sédentaires agissant en vertu d'un contrat de travail banal.

Par contre, si l'armateur n'effectue pas des activités importantes dans le port justifiant l'implantation d'une agence, il a recours aux services de personnes locales. De la même façon, le chargeur pourra faire appel aux services d'auxiliaires maritimes tels que : le commissionnaire, le transitaire, le consignataire, les sociétés de manutention...

1.1 Le consignataire de la marchandise

Le propriétaire de la marchandise peut se charger lui-même de nouer des relations avec le transporteur de sa cargaison juste avant l'embarquement ou après le débarquement. En général il préfère s'adresser à un personnage appelé « consignataire de la cargaison », qui prendra en charge la cargaison jusqu'au chargement et qui recevra livraison du transporteur au déchargement.

L'agent consignataire de navire, mandataire salarié de l'armateur doit être distingué du consignataire de la cargaison, représentant des ayants droit à la marchandise.

Suivant le projet de loi portant code de commerce maritime marocain «Est considéré comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit à la marchandise, s'engage moyennant rémunération, à prendre livraison

des marchandises au nom et pour le compte de ces ayants droits, à payer le fret lorsqu'il reste dû et à répartir les dites marchandises entre les destinataires⁵⁰».

Tandis que l'agent consignataire de navire permet au bâtiment d'abrèger son escale, le consignataire de la cargaison prend livraison pour le compte du destinataire et hâte par conséquent le moment où les risques passent sur sa tête. Le consignataire de la cargaison prend proprement livraison de la cargaison soit du capitaine soit de l'agent consignataire de navire. Il arrive même que l'agent consignataire de navire et le consignataire de la cargaison soient une seule et même personne⁵¹.

Pour le chargement comme pour le déchargement, l'intervention du consignataire est d'une importance considérable. Au chargement, le consignataire doit protéger les droits du destinataire (constat d'avarie s'il y a lieu) ; il doit s'assurer de la mise à bord des marchandises, procéder au contrôle correspondant à l'aide des documents en sa possession, et signer le connaissement une fois le chargement effectué. Quant au déchargement, il appartiendra à l'entreprise désignée comme consignataire de la cargaison de prendre toute mesure pour assurer la bonne réception de la marchandise concernée⁵².

Le consignataire de la marchandise est, donc, la personne qui va recevoir des mains du chef d'agence ou du consignataire du navire, voire directement du capitaine, tout ou partie de la cargaison dont il va prendre livraison pour le compte du destinataire. Mais l'obligation cruciale de ce consignataire est de vérifier le bon état de la marchandise et de formuler les réserves que commande cet état, dans les conditions et délais prévus par la loi. Faute de quoi, il est en effet réputé avoir reçu les marchandises dans l'état où elles sont décrites au connaissement, sans pouvoir prouver au destinataire qu'il a reçu la marchandise en mauvais état.

Les documents nécessaires au consignataire pour l'accomplissement de sa mission sont :

- Le contrat de transport : le connaissement maritime.

⁵⁰ Article 397.

⁵¹ René Rodière et Emmanuel Du Pontavice, le Droit Maritime, 11^e édition Dalloz 1991 n° 280.

⁵² «Le transit de marchandises », CDMT année 2002.

- Les documents justificatifs du prix : la facture commerciale, la facture consulaire ou le certificat d'origine.
- Les documents justificatifs du poids et de la qualité : le certificat de poids, la liste de colisage, le certificat d'agrèage, le certificat de qualité, les certificats d'inspection et d'assurance.

Le consignataire de la cargaison est en relation avec :

- ✓ Le transporteur (armateur) ou son représentant (agent maritime),
- ✓ L'entrepreneur de manutention,
- ✓ Le chargeur qui est le client de son client.

Au lieu de nouer une relation directe avec le chargeur, le consignataire de la cargaison travaille en liaison étroite avec son client qui est...

1.2 Le commissionnaire de transport

Le développement récent du transport combiné impose d'envisager l'opération de transport de bout en bout de son point de départ à son point d'arrivée. À la lumière de cette évolution une profession prend une importance particulière : celle du commissionnaire de transport. Ce personnage organise l'ensemble de l'opération de bout en bout.

« Il ne transporte pas lui-même, il fait du transport »⁵³, donc il est maître du choix des voies et moyens en se basant sur sa compétence et ses intérêts commerciaux qui lui dictent le mode de transport approprié et le transporteur le plus qualifié.

Donc le commissionnaire de transport est un organisateur de transports. Il procède, en son nom⁵⁴ au transport des marchandises qui lui sont confiées par le chargeur en choisissant lui-même les différents transporteurs dont il a besoin. Cette liberté de choix des modes et entreprises de transport fait tomber sur lui une obligation de résultat envers son client et il est responsable de ses fautes personnelles comme de celles de ses substitués ce qui le différencie du transitaire qui

⁵³ Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2^{ème} éd, 1988, al. n°728.

⁵⁴ Article 394 du projet de loi portant CCMM.

lui n'a qu'une responsabilité de moyen. Ce dernier utilise les voies et moyens que lui indique son client.

Le chargeur conclut un contrat avec le commissionnaire de transport qui, à son tour, conclut ensuite en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation du transport.

Même si le commissionnaire agit pour le compte du commettant, seul le commissionnaire de transport va conclure le contrat de transport avec le transporteur : Il figurera comme chargeur sur le document de transport. C'est pour cette raison que le commissionnaire apparaît dans les dictionnaires de la langue française sous le terme de commissionnaire-chargeur.

Le commissionnaire est un indépendant ; S'il existe un lien de subordination envers le commettant, son contrat de commission pourra être requalifié de contrat de travail, par la loi.

Pour comprendre la responsabilité du commissionnaire de transport, il est utile de relever la différence entre un commissionnaire et un agent commercial.

En effet l'agent représente, comme le commissionnaire, les intérêts d'un tiers mais il le fait au nom de ce dernier dont l'identité est connue. En revanche, le commissionnaire réalise des opérations commerciales en son nom sans que l'identité de son commettant ne soit révélée. Le commissionnaire se différencie aussi du courtier par le fait que ce dernier se borne à rapprocher deux personnes alors que le premier est une partie au contrat.

Le transitaire est un intermédiaire spécialisé (comme le commissionnaire), mandataire, assurant la liaison entre deux modes de transport en conformité avec les instructions qu'il a reçues. Il est appelé aussi agent de transit, responsable de ligne import et export.

Bien qu'ayant des activités similaires, le commissionnaire et le transitaire, n'obéissent cependant pas au même régime juridique. Le transitaire intervient uniquement lors de la rupture de charge et doit suivre scrupuleusement les instructions de son mandant au nom de celui-ci car il agit sur le fondement du contrat de mandat.

De plus, le transitaire est responsable uniquement de son fait personnel et n'est donc pas responsable du fait d'autrui comme peut l'être le commissionnaire de transport. Ainsi, pour

engager sa responsabilité, il faut prouver sa faute c'est-à-dire prouver qu'il n'a pas respecté les instructions du mandant⁵⁵.

Ainsi, la notion de commission de transport repose sur trois critères indispensables : l'entremise (le commissionnaire est un intermédiaire), l'organisation du transport et l'intervention en nom personnel.

D'autres formes d'intermédiaires de transport se sont aussi développées comme l'apparition dans les pays Anglo-Saxons et notamment aux États-Unis des NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) c'est-à-dire des opérateurs de transport qui ne possèdent pas de navires en propres (non vessel) mais dont la finalité est de vendre à leurs clients de la « capacité de transport » soit en affrétant des navires soit en réservant des espaces de cales ou de conteneurs aux transporteurs maritimes.

Il achète du fret en gros pour le revendre en détail⁵⁶. le NVOCC, à son propre nom, accepte les marchandises des chargeurs, il émet son propre connaissement ou d'autres documents de transport, il encaisse le fret venant du chargeur, réalise le transport maritime international de marchandise et assume des responsabilités de transporteur. Le NVOCC est en liaison avec :

- ✓ Les armateurs ou les agents maritimes, pour le transport maritime,
- ✓ Les chargeurs,
- ✓ Les transitaires et les commissionnaires de transports, qui sont ses clients.

Le commissionnaire de transport et le transitaire, intermédiaires entre le chargeur et l'armateur, garantissent des niveaux de prix et une qualité de services au chargeur et des volumes suffisants à l'armateur. Ils réalisent un devis technique c'est-à-dire un plan de transport de la marchandise.

⁵⁵ René Rodière, Emmanuel Du Pontavice, Droit Maritime, Précis Dalloz ; 12ème édition 1999.

⁵⁶ Isabelle CORBIER, Notion de chargeur page 4.

Le chargeur, quant à lui, accepte ou négocie en fonction des critères qu'il peut demander (délais, départ par tel ou tel port...) mais, dans le fait, les entreprises (chargeurs) posent peu de contraintes, leur objectif étant de livrer la marchandise au meilleur coût et dans des délais suffisants. C'est ainsi que le choix du port incombe essentiellement aux transitaires, aux commissionnaires et aux compagnies de navigation.

L'activité principale du transitaire et du commissionnaire est de gérer l'importation et/ou l'exportation des marchandises. Plus précisément ils s'occupent de tous les papiers et formulaires administratifs nécessaires (documents d'expédition, contrats d'assurance, factures, attestations simples ou particulières ...etc.). Ils exercent donc essentiellement des fonctions administratives (suivi administratif des documents nécessaires au transport des marchandises), mais aussi des fonctions commerciales ; ils prennent en charge les opérations de transport à l'import ou à l'export d'un bout à l'autre.

Les compétences spécifiques que doivent avoir ces deux intermédiaires se résument en la connaissance de la réglementation de transport, de la législation des douanes et des assurances et du droit international. Bien évidemment, ils doivent maîtriser, en plus de la langue de travail, l'organisation des plans de transports (concernant l'acheminement des marchandises).

Le commissionnaire de transport est en contact permanent avec les transporteurs terrestres et maritimes pour négocier les modalités de transport. Il suit le déplacement de la marchandise jusqu'au lieu de destination et informe leur client.

Les fournisseurs du commissionnaire ou du transitaire sont les transporteurs de tous modes. Le client du commissionnaire est le chargeur et le client du transitaire peut être soit le chargeur soit le commissionnaire.

Le commissionnaire de transport ou le transitaire, qu'on va détailler dans le prochain paragraphe, entretiennent des relations avec :

- ✓ Les agents maritimes et armateurs pour la réservation des frets et la délivrance des marchandises,
- ✓ Les transporteurs aériens et terrestres dans le cadre de l'organisation du transport international,
- ✓ Les douanes : établissement des déclarations de douane import et export, paiement des droits et taxes,
- ✓ Les assureurs,

- ✓ Les experts en cas d'avarie sur la marchandise,
- ✓ Les services vétérinaires et phytosanitaires pour le contrôle de certaines marchandises,
- ✓ Les banques dans le cas de crédits documentaires,
- ✓ Les sociétés de services divers (emballage, stockage, fumigation, pesage...),
- ✓ Les entreprises de manutention (mouvements sur parc, marchandises en mode conventionnel...etc.

Maintenant, examinons scrupuleusement les détails des attributions du transitaire.

1.3 Le transitaire

Le transit est défini comme étant « le passage de marchandises, de voyageurs, à travers un lieu, un pays »⁵⁷.

Le transitaire est donc celui qui effectue les opérations de transit. Il est défini comme « un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues »⁵⁸. Une autre définition désigne par le terme transitaire « l'auxiliaire de transport qui se borne à accomplir des opérations juridiques et accessoirement matérielles, qui pallient la solution de continuité entre deux éléments distincts d'un unique déplacement ; il intervient à la charnière entre deux transports »⁵⁹.

Au Maroc, il n'existe pas de statut spécifique ni du transitaire ni du contrat de transit. Par conséquent, le contrat de transit reste soumis aux principes généraux du droit commun⁶⁰.

Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci. Ils représentent leur donneur d'ordre. Ils effectuent au nom et pour le compte de leur client les actes juridiques nécessaires à cette opération mais

⁵⁷ Dictionnaire encyclopédique illustré. Hachette, édition 2004.

⁵⁸ Lamy transport, Tome 2 (Edition 2005), page 116 n°182.

⁵⁹ René Rodière.

⁶⁰ Il n'y a aucune allusion au transitaire ni dans le CCMM de 1919 ni dans le projet de loi portant CCMM.

peuvent également effectuer eux-mêmes les opérations matérielles, qu'il s'agisse du déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise d'un véhicule à l'autre.

L'obligation de ce mandataire n'est qu'une obligation de moyens, donc sa faute est présumée. Elle consistera notamment dans toute erreur ou retard du mandataire dans l'exécution de sa prestation. Le rôle d'un transitaire (mandataire) n'est pas de se substituer au chargeur (mandant), mais seulement de le représenter. Il sera alors responsable s'il outrepassa ses instructions⁶¹.

Pour mener à bon port ses attributions, le transitaire doit rendre compte de sa mission c'est-à-dire informer le chargeur de l'exécution de sa mission et de ses suites.

Il devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre et solliciter éventuellement de nouvelles instructions.

Le transitaire conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes à savoir (dédouanement, assurance, entreposage). Les activités du transitaire sont très diversifiées.

Il établit et signe les lettres de transport et couvre les assurances des marchandises. Le transitaire est bien placé pour renseigner les exportateurs et importateurs sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements, les crédits documentaires, etc. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entreposages nécessaires et remet des propositions selon l'Incoterm retenu.

Ceci montre la diversité des activités d'un transitaire : en informant son client sur les routes les plus adaptées, sur la conception globale du transport et en réservant le fret, il est chargé des :

- ✓ Activités physiques à l'exportation et à l'importation : A l'exportation, il procède à des activités de messageries, d'emballement, de fournitures (conteneurs, etc.). A l'importation, il reçoit l'avis d'arrivée adressé au destinataire et prend en charge la

⁶¹ Par exemple le transitaire qui signe un connaissement acceptant le chargement en pontée alors que celui-ci n'a pas été autorisé.

marchandise auprès de la compagnie maritime. Il va procéder aux opérations de manutention, de dégroupage, de stockage, de déclaration en douane, au post-acheminement par voie de surface et éventuellement de livraison à domicile.

- ✓ *Activités administratives* : il accomplit les formalités administratives et commerciales, les formalités douanières et assurances.
- ✓ *Activités financières* : il paye le fret et couvre les risques d'exportation.

On retient donc que le transitaire est appelé à assurer la jonction entre deux modes de transport, c'est-à-dire jouer le rôle d'un agent de liaison qui se chargera de réceptionner la marchandise des mains du transporteur en amont, d'en assurer la garde et la conservation, de la véhiculer sur une courte distance, pour la remettre entre les mains du transporteur en aval.

Il est un mandataire qui va conclure un certain nombre de contrats pour le compte de son client et au nom de celui-ci. Il aura également pour mission de prendre livraison des mains du transporteur terrestre, de vérifier l'état de la marchandise à l'issue de ce transport et, le cas échéant, de prendre les mesures nécessaires à la protection des intérêts et éventuellement des recours de son mandant.

Ensuite, il prendra les mesures nécessaires compte-tenu de la nature et de l'état de la marchandise (entreposage, emmagasinage, reconditionnement...) si besoin est. Il se chargera aussi de l'organisation du transport, de l'émission des documents, des dossiers d'assurance, ainsi que des formalités douanières.

Pour choisir un transitaire les entreprises recourent au rapport qualité-prix. Les critères de choix sont généralement : l'efficacité, la fiabilité, la rapidité, la sécurité et le coût.

Mais à vrai dire toutes ces activités sont rarement exercées en totalité par le transitaire : les formalités douanières sont remplies par le commissionnaire en douane qu'on va étudier dans le prochain point, les services spéciaux au navire et à la marchandise incombent, comme on a vu, au consignataire du navire et le chargement et déchargement de la marchandise seront effectués par un manutentionnaire dont les tâches seront détaillées à la section 2.

1.4 Le courtier d'assurances maritimes

De nos jours, l'assurance maritime est inséparable de l'activité du propriétaire du bâtiment de mer et des chargeurs ou destinataires de la marchandise. En outre, certaines institutions propres au droit maritime ne s'expliquent que par l'assurance (avarie commune par

exemple) ou ne sont tolérables que parce que l'assurance maritime s'est généralisée dans l'industrie maritime (comme la rémunération élevée de l'assistance en mer)⁶².

Dans le contrat d'assurance l'assureur s'engage à indemniser l'assuré du préjudice qu'il pourrait subir du fait de la réalisation au cours d'une opération maritime donnée d'un ou de plusieurs risques prévus au contrat moyennant le paiement d'une prime. Cette définition montre qu'il n'y a aucune allusion à un ou des intermédiaires pour la conclusion du contrat d'assurance.

En principe les assurés ne courent pas de risques mais se protègent contre le mauvais sort. De la même façon les assureurs ne courent pas de risques car les statistiques, possibles dès qu'il y a un grand nombre d'objets mis en risque, permettent de calculer les primes en toute sécurité.

Cependant, les preneurs d'assurances connaissent les risques à couvrir, mais pas nécessairement la santé financière de l'assureur ou les conditions du marché à un moment donné ;

Par contre, les assureurs peuvent détenir toutes les informations financières sur la compagnie et le marché nécessaires à la prise de décision mais ne disposent pas suffisamment de données sur les risques et sur les clients potentiels. Pour pallier toutes ces difficultés la tendance des parties est de recourir à des tiers qui ont pour rôle de faciliter la conclusion des contrats d'assurances par leur connaissance du marché de l'assurance maritime.

Le courtage est l'exemple type de l'intermédiaire d'assurance, il consiste à mettre en rapport des personnes qui désirent contracter, sans que celui qui opère ce rapprochement ne figure à l'acte juridique effectivement passé. Le courtier d'assurance ne participe donc pas au contrat d'assurance lequel n'intervient qu'entre l'assuré et l'assureur généralement représenté par l'agent souscripteur. De surcroît, le courtage n'est pas obligatoire, et le vieil adage illustre clairement cette idée « ne prend courtier qui ne veut ».

Par conséquent, le courtier d'assurances maritimes est le représentant des assurés auprès des compagnies d'assurances. Son client (armateur et/ou commissionnaire de transport, chargeur etc.) lui confie la gestion du risque maritime et transport : négociation des contrats jusqu'aux litiges et contentieux, y compris les recours éventuels contre les tiers.

⁶² Note du livre de R.Rodière et E. Du Pontavice, Éd Dalloz.

Ces assurances peuvent couvrir la responsabilité civile du transporteur, les moyens mis en œuvre ou corps (navires-coques, machine, équipement..., camions, barge, etc.) et les facultés, c'est-à-dire les marchandises transportées etc.

Le courtier d'assurance doit avoir des connaissances en droit des assurances, en droit des transports et en droit maritime. Ses fournisseurs sont les compagnies d'assurances, très souvent par l'entremise d'agents d'assurances maritimes qui les représentent. Les clients du courtier d'assurance sont :

- ✓ Les chargeurs (importateurs et exportateurs),
- ✓ Les armateurs, les agents maritimes,
- ✓ Les transitaires et les commissionnaires de transport.

1.5 Conducteur en douane (commissionnaire en douane)

Dès leur introduction sur le territoire douanier national, les marchandises sont soumises à la surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôle de la part des services douaniers.

La mise en douane a pour objet de permettre au service des douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités.

Suivant le code des douanes Marocain, «Sont considérés comme commissionnaire en douane, toutes personnes physique ou morale faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire, et quelle que soit la nature du mandat à elles confié».⁶³

Pour éviter l'infidélité des services offerts par le conducteur en douane et l'exaction d'un salaire excessif et parce que le capitaine étranger doit lui faire confiance, le conducteur en douane prête serment : il est officier public, et sa rémunération est fixée par voie réglementaire. Donc nul ne peut faire profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la

⁶³ Article 67.2°b du code des douanes marocain.

déclaration en détail des marchandises s'il n'a pas été agréé comme commissionnaire en douane⁶⁴.

Les commissionnaires en douane peuvent agir soit en leur nom propre et pour le compte du détenteur des marchandises, soit comme mandataires au nom et pour le compte du détenteur.

A l'instar du commissionnaire de transport, le commissionnaire en douane est un intermédiaire. Ainsi, il accomplit directement, au nom et pour le compte de son client, ou indirectement, en son nom, mais pour le compte de son client, des formalités douanières.

La réglementation douanière constitue un ensemble complexe de formalités, contrôles et interdictions qu'il est difficile de connaître ou de maîtriser. C'est pourquoi, les importateurs et exportateurs en délèguent très souvent l'accomplissement à des commissionnaires agréés en douane, techniquement qualifiés.

Le commissionnaire en douane intervient s'il y a lieu pour aplanir les difficultés qui pourraient se présenter car sa vocation première est de décharger ses clients de tout souci au sujet d'une réglementation qu'ils ignorent.

Tous ces intervenants sont importants pour l'acheminement de la cargaison vers son destinataire. Mais la phase la plus délicate reste la manutention (rupture de responsabilité, la sécurité du navire est mise en jeu...).

Section 2 : la manutention et les autres services à la marchandise

2.1 Les entreprises de manutention

L'intérêt que représentent les sociétés de manutention en tant qu'auxiliaire inévitable des clients du port s'explique par le fait que ces entreprises assurent l'interface entre l'eau et la terre à travers les opérations de chargement et déchargement de la cargaison, en d'autres termes elles réalisent la liaison entre le quai et le navire. En vue de montrer l'importance cet acteur portuaire il s'avère nécessaire d'établir les conditions et circonstances de son avènement et suivre son évolution.

⁶⁴ Art.87, 1, du code des douanes marocain.

En effet, le chargement et le déchargement étaient traditionnellement confiés au personnel du bord. Ainsi le capitaine procédait à la réception des marchandises, amenées le long du navire par les chargeurs.

Il surveillait le chargement effectué par l'équipage qui était considéré comme le prolongement normal du travail de bord et, à l'arrivée, il contrôlait les opérations de déchargement et de livraison aux destinataires, attendant le long du quai. Les escales étaient longues et le capitaine, maître de l'expédition commerciale, s'occupait de l'entretien du navire et des approvisionnements⁶⁵.

La révolution économique, l'extension des relations commerciales intercontinentales et le développement du transport maritime à grande échelle⁶⁶ justifiaient la création d'entreprises spécialisées, afin de suppléer l'armateur et les propriétaires de marchandises dans l'accomplissement des tâches terrestres liées au transport maritime.

Le développement des lignes régulières entraîna une nouvelle organisation des armements et des ports et on assista à la naissance des auxiliaires de la navigation.

En outre, L'augmentation du tonnage des navires et la réduction des temps d'escales suscitèrent notamment le besoin de confier les opérations de chargement et de déchargement des navires à des entrepreneurs indépendants : les entrepreneurs de manutention.

En France, on faisait la distinction entre 'stevedores' et 'acconiers'. Le critère de différenciation repose essentiellement sur la nature des opérations qu'ils accomplissent. Les stevedores n'ont pas d'autre fonction que des tâches matérielles⁶⁷; ils chargent et déchargent les marchandises des navires, les mettent sous hangar ou sur terre-plein, donc ils n'ont à aucun moment la garde des cargaisons manipulées. Ils ne prennent pas la marchandise en charge, ils n'ont donc pas à la compter, et les opérations d'allotissement et de pointage ne leur incombent pas.

⁶⁵ RODIERE (R), *Traité Général de Droit Maritime*, Introduction - L'armement, Dalloz, 1976, p.498.

⁶⁶ TASSEL (Y), *Le statut juridique de l'entrepreneur de manutention*, Thèse Nantes, 1973, p.2-5.

⁶⁷ Sophie PAJANACCI, *MEMOIRE DE D.E.S.S*, option droit maritime et droit des transports.

Cependant les acconiers possèdent une particularité qui tient au fait qu'ils prennent en charge juridiquement la marchandise pour une durée variable avant l'embarquement ou après le débarquement c'est-à-dire qu'ils prennent livraison pour le compte des destinataires ou assurent la garde des marchandises une fois débarquées en plus des tâches matérielles effectuées par les stevedores.

Donc ils assument aussi d'autres obligations comme celles de dépositaire, de consignataire de la marchandise ou de transitaire⁶⁸. On retient donc que «lorsque son activité se limite aux opérations de chargement, arrimage, déchargement, et transbordement, l'entrepreneur prend le nom de stevedore ; il prend le nom d'acconier lorsqu'il procède également aux opérations de réception, de reconnaissance à terre des marchandises, de gardiennage à quai ou en magasin ou de livraison »⁶⁹.

Mais le développement des échanges et l'augmentation du volume des cargaisons nécessitent l'intervention d'intermédiaires pour prendre soin de la marchandise avant l'embarquement et après débarquement (rappelons-nous que le temps court contre l'exploitant du navire).

Ceci explique le recours aux consignataires de navires, dont les services ont été requis par l'armement lorsque celui-ci n'a pas d'agence, ou consignataires de la cargaison dont les services sont requis par le chargeur ou le destinataire lorsque le transporteur reporte sur eux le soin de s'occuper juridiquement de la marchandise.

Au Maroc ce problème ne se pose pas, et on utilise le terme générique d'entreprise de manutention. L'article 402 du projet de loi portant CCMM stipule clairement que « L'entreprise de manutention est chargée de la manutention des marchandises transportées ou destinées à être transportées par mer. Elle effectue les opérations de chargement et de déchargement à quai ou sur allèges des navires accostés à quai ou mouillés dans le port ou l'avant-port y compris le

⁶⁸ Traité de Droit Maritime, 1958, N°323, p.226. Et aussi, FRAIKIN (G), Traité de la responsabilité du transporteur maritime, L.G.D.J, 1957, N°87, p.90.

⁶⁹ LAFAGE (G.H), L'acconage, D.M.F.1965, p.452.

transport à quai et inversement, de navire à navire ainsi que les opérations de mise et de reprise sous hangar, en entrepôt ou sur terre-plein ».

Donc l'obligation principale de l'entrepreneur de manutention est d'accomplir les opérations matérielles de chargement et de déchargement, ainsi que celles relatives à la mise et la reprise sous hangar ou sur terre-plein. Il peut aussi être chargé de la réception et la reconnaissance, la garde et la délivrance de la marchandise.

Pour résumer l'activité du manutentionnaire, il faut dire qu'à l'export, il est chargée de réceptionner les marchandises arrivant par camion, remorque, wagon...et de procéder à toutes les opérations nécessaires pour la mise à bord de ces marchandises. A l'import, le processus est inversé.

Les entreprises de manutention emploient les ouvriers-dockers pour s'acquitter de ses tâches. Au début du XXème siècle, les dockers étaient principalement des travailleurs manuels et les marchandises étaient alors conditionnées en unités correspondant à la force humaine. L'introduction de la conteneurisation⁷⁰, le développement des navires à manutention horizontale et l'informatisation de la gestion portuaire ont entraîné une diminution de l'emploi sur les quais, mais créa un besoin d'ouvriers spécialisés.

D'autre part, le développement du conteneur et de la conteneurisation et l'avènement des navires spécialisés ont entraîné la nécessité de mettre en place de nouvelles structures dans les ports, et de les équiper notamment d'appareils de levage spéciaux.

Parmi les conséquences de la conteneurisation on trouve aussi la modernisation de l'outillage tel que les grues de quais, les portiques (pour les conteneurs ou les minerais), les chariots élévateurs (pour les marchandises diverses en palettes), les cavaliers (destinés à la manutention du quai au lieu de stockage), des tracteurs (pour les charges roulantes)...etc.

Les entreprises de manutention effectuent les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime, ainsi qu'éventuellement des opérations annexes.

⁷⁰ PADIS (P), Le docker et le conteneur, Gazette du Palais 1972, p.611.

Les entreprises de manutention sont en relation avec :

- ✓ Les armateurs ou leurs représentants les agents maritimes qui sont leurs donneurs d'ordre,
- ✓ Le port qui leur loue les terre-pleins, les hangars et une partie de l'outillage,
- ✓ Le chargeur ou le consignataire de la marchandise,
- ✓ Les experts maritimes,
- ✓ Les courtiers d'assurances et assureurs.

L'arrimage de la marchandise à bord peut affecter la stabilité du navire, il doit donc être effectué sous la supervision du capitaine surtout dans le cas où l'entreprise de manutention y participe. Pour faire preuve de diligence l'une ou l'autre partie peut faire appel aux services d'un expert maritime. Qui est ce personnage ? Et quelles sont ses attributions ? C'est ce qui sera traité, avec d'autres métiers, dans...

2.2 L'expert maritime

L'expert maritime ne travaille pas seulement en relation étroite avec la marchandise. Le fait de le mentionner parmi les intervenants présentant des services à la marchandise s'explique par son activité prépondérante.

L'expertise est un moyen de preuve et une source de renseignements, qui consiste à faire appel à un particulier, qui fournit à celui qui le demande, une information technique sur un problème de fait. Elle doit être différenciée de l'arbitrage, forme de juridiction, qui consiste à

faire trancher un litige, au moyen d'une décision qui s'appelle sentence, par un ou plusieurs particuliers, appelés arbitres⁷¹.

Donc un expert ou consultant maritime est un technicien qui, par ses connaissances, sa formation technologique et son expérience, est apte à exprimer une opinion de spécialiste sur des sujets de technologie maritime.

L'intervention d'un expert maritime à la demande des donneurs d'ordre du monde maritime peut être sollicitée à l'occasion d'une multitude de contrats maritimes différents : la construction navale, le transport de marchandises par mer, les chartes-parties, la réparation des navires, la vente et l'achat de navires, etc.

Il peut être amené à procéder pour le compte de ses donneurs d'ordres dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, voire judiciaires aux examens d'avaries navires ou marchandises, avaries causées à des installations portuaires. Il évalue la cause et le montant de dommages sur les navires, les ports, les ouvrages maritimes, les marchandises transportées, l'environnement marin...

Il est important de remarquer que l'expert maritime n'intervient pas seulement quand un dommage ou une avarie se sont déjà produits : il joue aussi un rôle préventif. En effet, il pourrait être appelé à établir l'état des marchandises, de l'arrimage et des cales, pour avoir une preuve en cas de contestations ultérieures.

➤ Avant l'embarquement : le transporteur doit examiner les marchandises remises pour les identifier (nombre de colis, nombre de pièces, quantité ou poids, état apparent...), donc il peut confier cette tâche à l'expert qui va et confirmer son bon état. Le vendeur peut avoir un intérêt d'organiser une telle expertise, pour prouver à l'acheteur que les marchandises étaient en bon état lors du départ du port de chargement, pour prouver qu'il a bien exécuté les obligations lui incombant dans le cadre du contrat de vente.

➤ A bord du navire : l'inspection des cales avant les opérations de chargement et le suivi de ces opérations même sont nécessaires. Quand l'expert maritime, ayant la mission

⁷¹ «Le joint survey et l'expertise maritime», mémoire de CDMT droit maritime et droit des transports, année 2000.

de surveiller l'arrimage pour le compte du vendeur des marchandises, remarque des fautes dans l'arrimage il peut attirer l'attention des personnes chargées de l'arrimage sur le fait qu'il ne s'effectue pas selon les règles de l'art. Si on continue l'arrimage en violation des règles de l'art et le cas échéant en violation des directives du vendeur, l'expert peut prendre note et le rapporter à son client.

L'expert peut effectuer une inspection de l'arrimage (sécurisation des marchandises) pour le compte d'une société d'arrimage et rédiger un rapport attestant le bon déroulement de cette opération.

Il peut intervenir avant et après affrètement (inspecter et constater l'état du navire, des cales et des moyens de levage...). Chaque petit défaut doit être noté pour voir si pendant la période affrétée, le navire a subi de nouveaux dommages, qui ne sont pas des usures normales, qui doivent être réparés ou donner lieu à une augmentation du fret.

Les sociétés de classification peuvent solliciter également les services d'un expert maritime lors des visites des navires. Mais il ne faut pas perdre de vue que comme tout autre expert, l'expert maritime est un technicien, pas un juriste : ce n'est pas à lui de dire le droit⁷².

L'exercice du métier d'expert maritime peut se faire dans le cadre d'une société, soit en profession libérale, soit comme salarié.

En pratique, les experts maritimes s'avèrent être des personnes très compétentes, avec beaucoup d'expérience et de connaissance technique et spécifique du monde maritime. Cette profession ne s'apprend que dans la pratique, à partir d'une base professionnelle, souvent acquise dans le monde des navigateurs (capitaines, officiers pontistes ou mécaniciens⁷³).

Récemment, cette situation a changé. Ce n'est plus une condition sine qua non que les experts maritimes acquièrent une expérience préalable dans le monde des navigants. De plus en plus on observe des experts qui ont une éducation plus générale, par exemple le droit.

⁷² www.marseille-port.fr/site2005/metiers/portuaires.

⁷³ Lloyd's Survey Handbook, 6th edition, LLP, 1999, xv.

Avec le développement technique et l'automatisation des navires et de leur équipement de navigation et de propulsion, les experts maritimes incluent maintenant aussi de plus en plus des experts techniques.

En conclusion, on peut dire qu'il n'existe pas de règles spécifiques pour effectuer une expertise maritime. Chaque expertise est différente et requiert donc d'autres exigences.

L'expert maritime est en relation avec :

- ✓ Les armateurs, en cas d'avarie sur les navires et appareils,
- ✓ Les agents maritimes, qui convoquent les experts maritimes pour le compte de l'armateur,
- ✓ Les transitaires et commissaires de transport qui représentent les intérêts de la marchandise,
- ✓ Les chargeurs,
- ✓ Les tribunaux s'il s'agit d'experts judiciaires.

2.3 Les autres services à la marchandise

Le but de cette sous-section est de mettre le point sur les services offerts à la cargaison qui accompagnent la manutention.

2.3.1 Les sociétés de gardiennage, d'entreposage et de distribution

2.3.1.1 Le gardiennage

Qu'il s'agisse de l'importation ou de l'exportation de marchandises, ces dernières nécessiteraient le cas échéant d'être conservées dans l'attente de leur chargement ou de leur délivrance. Durant la période de garde, le gardien doit, apporter tous les soins nécessaires à la conservation en bon état de la marchandise selon son type⁷⁴.

⁷⁴ «Acconiers et Stevedores», mémoire de D.E.S.S, option droit maritime et droit des transports, 1998/1999.

Par exemple, pour les conteneurs réfrigérés il doit procéder au branchement et débranchement du conteneur au moment du stockage, il doit en outre vérifier le bon fonctionnement du groupe frigorifique, surveiller et relever les températures à intervalles réguliers, transmettre les données au transporteur maritime et enfin lui signaler immédiatement toute anomalie.

2.3.1.2 Le stockage

Auparavant, l'entrepreneur de manutention ne recevait pas la marchandise dans un entrepôt lui appartenant ou loué par lui pour la conserver en attente d'embarquement. Il attendait les instructions de l'armateur ou du consignataire pour prendre les marchandises dans un certain lieu. Le premier travail du stevedore consistait alors à aller chercher la marchandise pour l'amener sur le quai puis à la charger sur le navire⁷⁵.

Aujourd'hui, l'entrepreneur dispose d'infrastructures de stockage de la marchandise en attendant l'arrivée du navire pour l'embarquer. De même au déchargement, les marchandises sont stockées en attendant la délivrance ou la prise en charge pour le post acheminement. Les stockistes disposent de surfaces sur les quais de hangars. Ces surfaces ou hangars sont le plus souvent loués par le port mais peuvent également appartenir à l'entreprise d'entreposage.

Donc le stockiste exploite les capacités d'entreposage qu'il loue aux propriétaires de la marchandise. Cette activité concerne essentiellement des marchandises en vrac (produits pétroliers, produits chimiques, liquides alimentaires, céréales, minerais...). Il peut effectuer pour le compte de son client et à sa demande les opérations d'entrées et de sorties des marchandises et, dans certains cas, les opérations de mélange.

L'entreposeur est en relation avec les chargeurs qui louent les capacités de stockage et lui donnent les instructions pour la réception et/ou la délivrance des marchandises dont il a la garde. Il arrive que l'entreposeur propose des services annexes : mélange, transit, transport, etc.

⁷⁵ RODIERE (R), *Traité Général de Droit Maritime, Affrètements et Transports*, Tome III, Librairies Dalloz, 1970, p.23.

2.3.2 Les sociétés de groupage et de dégroupage

Ce sont les entreprises qui, une fois la marchandise est disponible, se chargent, à l'export, de la grouper dans un emballage (conteneurs par exemple), ou, à l'import, de la dégroupier et la distribuer vers son destinataire.

Elles effectuent la dispersion des marchandises à l'arrivée à destination des différents destinataires et le rassemblement des marchandises en provenance de plusieurs chargeurs.

Lorsqu'il s'agit des conteneurs on parle d'empotage et de dépotage ; l'empotage étant la manutention consistant à mettre des marchandises dans un conteneur et le dépotage représente la manutention consistant à sortir des marchandises d'un conteneur.

Dans cette partie nous avons vu que l'une des fonctions principales d'un port est de servir d'interface entre le transport maritime et le transport terrestre, tout en fournissant les services qui complètent les opérations de chargement et déchargement des marchandises comme leur stockage, leur transformation et leur distribution⁷⁶.

Nous avons mentionné aussi que la sécurité des opérations dans un port, la fiabilité et l'efficacité de ces services ainsi que la rapidité de l'action sont prises en compte par les clients du port pour le choix d'un port déterminé.

⁷⁶ GRACIA PENALOZA et ELDA NICTE, «LE STATUT JURIDIQUE DES PORTS. CDMT 2004/2005 page 36 ».

Conclusion générale

Le secteur portuaire qui constitue « la pièce angulaire de l'économie nationale » ne peut rester en marge de l'évolution générale d'ouverture. Les télécoms, l'eau et l'électricité qui étaient considérés comme les secteurs stratégiques fermés à la concurrence n'ont pas failli à la règle comme ils n'ont pas résisté longtemps à la libéralisation. Les études menées (Banque Mondiale, Conseil National du Commerce Extérieur (CNCE) et Association Marocaine de l'Exportation (ASMEX)) sur la compétitivité des ports du Royaume ne laissent d'ailleurs pas d'autres alternatives que la libéralisation. La mise à niveau qui s'impose fait de l'ouverture un passage obligé.

Pour faire face aux enjeux de la libéralisation, le Maroc prévoit d'augmenter ses capacités portuaires, d'encourager une plus forte participation du secteur privé dans les activités portuaires commerciales, de réduire le coût de transit et de renforcer la compétitivité du secteur portuaire

La signature par le Maroc d'un certain nombre d'accords commerciaux (accords de libre-échange avec les USA, avec la Turquie, avec l'UE...) renforce la tendance à l'ouverture. Le Maroc doit être déjà prêt à relever sérieusement le défi et l'un de ses points forts réside dans sa capacité à être présent sur la scène du commerce, non seulement régional ou continental, mais également international.

Dans ce cadre, Le Maroc a engagé ces dernières années plusieurs réformes aussi bien sur le plan économique que social. Réformes qui devraient lui permettre de se mettre à niveau en vue de mieux se positionner sur la scène internationale, notamment en développant ses performances économiques. Celles-ci dépendent en bonne partie des capacités du Royaume à exporter et donc de sa stratégie d'ouverture sur le plan international.

La réforme portuaire était une nécessité, c'est l'image que reflète la situation actuelle des ports quelques années après l'entrée en vigueur de la fameuse réforme 15-02, qui ambitionne de structurer le secteur, encourager la concurrence et jeter les bases de la transparence.

A défaut, il faudrait encore attendre un cycle de 20 ans, comme par le passé, pour entamer une nouvelle réforme. Certes, toute organisation subit la loi du cycle de vie. L'ODEP a rempli sa mission en son temps mais n'a pu entraîner la mise à niveau de son environnement.

La mondialisation et la compétition internationale imposent des optiques nouvelles. Des attitudes commerciales (concurrence inexistante, monopole de la puissance publique) qui ont pu avoir leur justification dans le passé sont devenues des obstacles à la liberté d'adaptation à la conjoncture.

L'objectif général qu'il convient d'atteindre est : assurer le fonctionnement d'un nombre de ports compatibles avec les besoins de transport d'une économie d'échange libre, dans la fiabilité des services, dans la rapidité des circuits, dans la qualité des prestations et pour un coût maintenu dans des limites concurrentielles. Le tout doit être interprété pour des directions d'échanges correspondant avec les besoins de la mondialisation. Par quels moyens convergents y arriver ?

Des mesures ont été déjà prises dans le sens de ces moyens : les réformes du secteur des transports, travaux entre le Maroc et la Banque Mondiale sur la logistique du commerce en 2003, tout cela est positif, mais ne suffit pas. Il convient de repenser le problème d'une stratégie large et durable.

Compte tenu de la taille et des coûts élevés des investissements nécessaires au développement des ports, surtout avec l'essor de la conteneurisation, il s'est avéré urgent, partout dans le monde, que les pouvoirs publics et les autorités portuaires engagent des nouvelles réformes et mettent en place des stratégies efficaces pour attirer le financement privé. Le partenariat avec le secteur privé assurera l'amélioration de l'efficacité des services ainsi que l'entretien, le renouvellement et la performance des équipements.

Dans un tel contexte, une question s'est posée à la fin des années 90 en Afrique : comment les autorités portuaires pourraient-elles améliorer la productivité et la compétitivité des ports ?

Pour répondre aux nouvelles exigences du marché, dans un climat de stricte gestion budgétaire, les autorités portuaires, souvent sous la forte pression des organisations financières internationales (FMI et Banque Mondiale), se sont lancées dans des réformes pour doter les ports d'une gestion autonome, commerciale et dynamique en se dégageant de différents services. Et le partenariat avec le secteur privé est devenu incontournable dans cet environnement de concurrence et de mutation technologique.

Sur le continent, la coopération avec le secteur privé est de plus en plus valorisée afin d'obtenir des ressources financières complémentaires pour moderniser les ports et de profiter des expériences des entreprises privées, essentiellement étrangères, en matière de gestion et de productivité.

Cette coopération entre les différents acteurs des métiers annexes au transport maritime montre que les professionnels portuaires ont fréquemment plusieurs « casquettes » : un commissionnaire en douanes pourra faire également office d'agent maritime ; un transitaire aura une activité de stockage et de manutention ; ces activités multiples compliquent la compréhension du rôle des intervenants et des enjeux pour chacun d'eux.

Certes, on peut recenser toutes les activités portuaires et tous les intervenants et auxiliaires du transport maritime, cependant il n'est pas évident, même en tant que professionnel n'exerçant point dans cette branche d'activité, de parvenir à déterminer à qui s'adresser, de savoir qui fait quoi et connaître les différents usages de la profession.

La conteneurisation reste parmi les révolutions les plus récentes, et certainement les plus marquantes du transport maritime. En outre, l'usage du conteneur a bouleversé les métiers et les savoir-faire des principaux intervenants : armateurs de lignes régulières, transitaires ou commissionnaires de transport, manutentionnaire.

Hier, le système de transport était segmenté et parcellisé autour de très nombreux intervenants. Chacun ne prenait en charge qu'une partie restreinte des opérations afin de limiter et de répartir les risques et restait, le plus souvent, dans l'ignorance du travail des autres.

Aujourd'hui, on assiste à une grande modification dans la vision et la conception des métiers portuaires : le commissionnaire de transport devient l'organisateur du transport multimodal ; le rôle des dockers va en diminuant. On peut prévoir même la disparition de certains métiers portuaires comme celui du conducteur et du commissionnaire en douane suite au développement des procédures informatisées de dédouanement.

De plus, outre la modification des infrastructures et de l'outillage, la conteneurisation a créé, en quelque sorte, de nouvelles tâches pour les entrepreneurs de manutention. Ainsi, ils ont commencé à procéder à la vérification de l'état des conteneurs, à l'empotage et au dépotage des marchandises, au déplacement et stockage des conteneurs vides, à prendre soin des conteneurs réfrigérés, autant de tâches qui ont une rémunération mais aussi qui nécessitent la mise en place de nouvelles installations.

Le résultat est l'adoption de l'appellation d' « opérateur de terminal » au lieu d'entrepreneur de manutention.

La question qui se pose donc est : « Quel serait le sort des autres métiers dans les progrès à venir ? ».

Dans l'ancien système de gestion portuaire, le port affirmait sa primauté comme lieu de la rupture de charge et, par voie de conséquence, comme lieu obligé de mettre en contact des différents intervenants du transport international.

Aujourd'hui, le port peut s'appréhender comme un simple maillon parmi d'autres de la chaîne de transport, il doit donc participer à l'efficacité de l'ensemble des opérations de transport. Le port représente, de nos jours, un centre de commerce et d'échange de biens et de services surtout avec l'apparition de nouvelles activités maritimes comme les zones franches.

Un autre changement concerne aussi le métier de capitaine de navire moderne ; il n'est plus le seul maître à bord après Dieu. La raison provient des progrès techniques intervenus dans l'art de la navigation et de l'évolution des relations que le capitaine entretient avec toutes les personnes concernées par l'expédition maritime. On assiste donc à un déclin du rôle commercial et à un affaiblissement de l'autonomie du capitaine, mais ce dernier conserve son rôle technique.

Le développement des nouveaux systèmes d'informatisation des places portuaires et de communication entre les intervenants nous permet de dire qu'après l'ère des infrastructures et des superstructures, nous sommes entrés dans l'ère des «infostructures» et du «E-business».

Concernant les ports Marocains, les progrès à venir sont liés au traitement de l'information, source d'accélération du transit portuaire, et à une plus grande fiabilité dans l'organisation de la chaîne de transport de bout en bout.

Par exemple, les responsables du port de Casablanca qui a souffert de beaucoup de problèmes d'engorgement doivent se demander :

- Comment éviter qu'un conteneur ne puisse pas être embarqué avant le départ du navire parce qu'il n'a pas pu être dédouané ? (voir la notion du port sec).
- Comment éviter de perdre un conteneur, c'est-à-dire de ne plus pouvoir le localiser dans la chaîne de transport ?
- Comment hâter le dépôt des déclarations de dédouanement pour l'enlèvement des conteneurs par les réceptionnaires et l'évacuation de l'enceinte portuaire ?

Bibliographie

LAROUSSE : Région desservie par un port, une voie navigable.

WIKIPEDIA : Un foreland ou avant-pays désigne la zone de desserte d'un ensemble de lignes régulières de transport à partir d'un port ou d'un aéroport. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et les relations économiques d'un port avec des territoires situés au-delà des mers.

Gestion de la main d'œuvre par une association ASSAMAT.

M.ELKHAYAT : enjeux logistiques et compétitivité du port de Casablanca N°-1.2_2002

REG-MED : la facilitation du transport maritime international et du passage portuaire en méditerranée 2003

http://cesr.paysdelaloire.fr/etudes_du_cesr/transport_telecommunication_et_energie/index.html

http://cesr.paysdelaloire.fr/etudes_du_cesr/transport_telecommunication_et_energie/index.html

http://www.anp.org.ma/Publications/Documents/Strategie_portuaire/StrategiePortuaire_a_lhorizon_2030.pdf

Dahir du 2 novembre 1926 sur la police du domaine public maritime.

Comme l'Agence National des Ports (ANP) au port de Casablanca

Comme l'Agence Nationale Tanger-Méditerranée (TMSA) au port de Tanger-Med.

NAJIH Nabil, Docteur en Droit, L'exploitation des terminaux portuaires marocains à l'heure de la mondialisation des échanges.

TOURRET (P), "*Les ports et les armements du Maghreb*", ISEMAR, Note de synthèse n° 80, Décembre 2005

SAHRAOUI (R), "*Partenariat public-privé dans le secteur portuaire au Maroc*", Mémoire de Master 2 "Droit des activités transnationales – Mention droit de la mer", Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Lille (2006) citée in REZENTHEL (R), "*Le nouveau régime des ports Marocains : une adaptation au monde contemporain*", DMF, n° 681, Mai 2007, p : 457.

REZENTHEL (R), "*Le nouveau régime des ports Marocains : une adaptation au monde contemporain*", DMF, n° 681, Mai 2007, p : 458.

La réalisation du projet demeure toujours incertaine. Il ne figure pas dans les prévisions budgétaires du projet de loi de finances 2011. Ceci alors que plusieurs études préliminaires ont été déjà lancées par le département de l'Équipement et des Transports, notamment celle relative aux travaux géotechniques.

Isabelle CORBIER, « l'évolution de la notion d'armateur ».

Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Ed n° 2 1988, infra 142.

Ripert, Droit maritime, Paris, Rousseau & Cie, 4^{ème} éd, 1950, t. I, n°767.

Dictionnaire des Trésors de la langue française.

Grand Robert de la langue française, dictionnaire de l'académie française.

Littré.

Marie LE COQ, la responsabilité du capitaine, mémoire de 2001-2002, page 4.

Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Ed n° 2, 1988, infra 210, page 115.

Article 368 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

Search And Rescue : Recherche et Sauvetage.

Voir les services techniques offerts aux navires pour plus de détail sur le consignataire.

Article 378 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

Article 379 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

Article 358 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

Article 359 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.

Isabelle Corbier, "le remorquage maritime", Édition Adobe, page 3.

Honoré Romain SOGLO, "le lamanage", mémoire CDMT année 2002.

Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Éd Pedone, n° 2 1988, infra 142.

Bibliographie

- Yves TASSEL, Le régime juridique du lamanage : source et clause exonératoire, DMF 2002, p. 99.
- Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Ed n° 2 1988, infra 142.
- Heures Estimées de Départ et d'Arrivée.
- Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2^{ème} éd Pedone, 1988, infra 749.
- Par exemple, les élingues pour le transport de la marchandise diverse et la sacherie pour les grains en vrac.
- Article 382 du projet de loi portant code de commerce maritime marocain CCMM.
- Article 385.
- Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Éd n° 2, Pedone 1988, infra 475, page 272.
- Paris 20 juin 1969, D.M.F. 70,165.
- Paris 20 juin 1969, D.M.F 70,165 ; D.M.F. 70,165 ; Paris 28 janv. 1982, D.M.F 82,615.
- Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2^{ème} éd, Pedone 1988, al. n°475, page 272.
- Jean-Claude IMPOUTOU NGANTSIEMO, éd Adobe, « le courtier interprète et conducteur de navire », page 27.
- Opération lourde consistant à allonger le navire après l'avoir coupé en deux.
- Article 397.
- René Rodière et Emmanuel Du Pontavice, le Droit Maritime, 11^e édition Dalloz 1991 n° 280.
- «Le transit de marchandises », CDMT année 2002.
- Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, 2^{ème} éd, 1988, al. n°728.
- Article 394 du projet de loi portant CCMM.
- René Rodière, Emmanuel Du Pontavice, Droit Maritime, Précis Dalloz ; 12^{ème} édition 1999.
- Isabelle CORBIER, Notion de chargeur page 4.
- Dictionnaire encyclopédique illustré. Hachette, édition 2004.
- Lamy transport, Tome 2 (Edition 2005), page 116 n°182.
- René Rodière.
- Il n'y a aucune allusion au transitaire ni dans le CCMM de 1919 ni dans le projet de loi portant CCMM.
- Par exemple le transitaire qui signe un connaissement acceptant le chargement en pontée alors que celui-ci n'a pas été autorisé.
- Note du livre de R.Rodière et E. Du Pontavice, Éd Dalloz.
- Article 67.2^ob du code des douanes marocain.
- Art.87, 1, du code des douanes marocain.
- RODIERE (R), Traité Général de Droit Maritime, Introduction - L'armement, Dalloz, 1976, p.498.
- TASSEL (Y), Le statut juridique de l'entrepreneur de manutention, Thèse Nantes, 1973, p.2-5.
- Sophie PAJANACCI, MEMOIRE DE D.E.S.S, option droit maritime et droit des transports.
- Traité de Droit Maritime, 1958, N°323, p.226. Et aussi, FRAIKIN (G), Traité de la responsabilité du transporteur maritime, L.G.D.J, 1957, N°87, p.90.
- LAFAGE (G.H), L'acconage, D.M.F.1965, p.452.
- PADIS (P), Le docker et le conteneur, Gazette du Palais 1972, p.611.
- «Le joint survey et l'expertise maritime», mémoire de CDMT droit maritime et droit des transports, année 2000.
- www.marseille-port.fr/site2005/metiers/portuaires.
- Lloyd's Survey Handbook, 6th edition, LLP, 1999, xv.
- «Acconiers et Stevedores», mémoire de D.E.S.S, option droit maritime et droit des transports, 1998/1999.
- RODIERE (R), Traité Général de Droit Maritime, Affrètements et Transports, Tome III, Librairies Dalloz, 1970, p.23.
- GRACIA PENALOZA et ELDA NICTE, «LE STATUT JURIDIQUE DES PORTS. CDMT 2004/2005 page 36 ».
- APEC : Référentiel des métiers cadres de la logistique et du transport.

Ouvrages généraux

- BEURIER (J-P.), Droits Maritimes, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2008
- BONNASSIES (P.) et SCAPEL (C.), Traité de Droit Maritime, LGDJ, 2^{ème} édition, 2010
- Martine Remond-Guilloud, Droit maritime, 2^{ème} édition, Pedone, 1988.
- Isabelle CORBIER, 'L'évolution de la notion d'armateur' et 'La notion de chargeur', deux fichiers au format informatique PDF.
- Jacques Pons, Transport et logistique, Édition HERMES, 1997.
- Paul VALLS, Systèmes d'informations relatifs aux places portuaires, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

Mémoires :

- BIGNAULT Louise-Adélaïde, « Le pilotage maritime », CDMT, 2002.
- Honoré Romain SOGLO, « LE LAMANAGE », CDMT, 2002.
- Aniss KHONIGERE, «Le port de commerce : un outil de développement économique», cycle CESAM, 2004-2005.
- KEBI-BENDA GLADYS NINETTE, « l'EDI, un moyen de compétitivité portuaire, cas du port de Casablanca », cycle CESAM,
- WANGUANG WANG, Une recherche juridique sur les pratiques de NVOCC en Chine, CDMT 2005 2006.
- Nathalie VAN HOOFF, « Le joint survey et l'expertise maritime», CDMT, 2000.
- JEAN-CLAUDE IMPOUTOU NGANTSIEMO, « Le courtier interprète et conducteur de navires », CDMT, 1996-1997.
- Sophie PAJANACCI, « Acconier et stevedore », CDMT, 1998-1999.
- Jean DELOBEL, « Les remorqueurs portuaires et leur utilisation », Capitaine de 1^{ère} Classe de la Navigation Maritime.

Rapports :

- Rapport des Conseils Économiques et Sociaux Régionaux de l'atlantique (CESR), étude sur le transport maritime.
- Rapport du CNUCED/Train For Trade - «Certificat de Gestion Moderne des Ports ». Version septembre 2004.
- Cours de Monsieur MARGHICH. Docteur droit , ENSIAS

Sites internet :

- www.lexmaritime.net
- www.marseille-port.fr
- www.mtpnet.gov.ma
- www.wikipedia.org
- www.bordeaux-port.fr/fr/services_portuaires/metiers/asp
- <http://cesr.paysdelaloire.fr/>
- www.inforeg.ccip.fr
- www.cma-cgm.com
- www.lesaint-laurent.com
- <http://www.aude.pref.gov.fr>
- <http://www.cci.stef.org>

Annexe A : Lexique

LOGISTIQUE ET TRANSPORT⁷⁷

Affréteur: Celui qui prend en location un navire, un avion, un wagon, une barge, une remorque routière.

Agent: Mandataire d'un transporteur maritime ou aérien, le représentant dans toutes les fonctions.

Allotement: Capacité de transport attribuée par une entreprise à un revendeur.

Cabotage: Toute activité commerciale de transport entre deux points (départ et destination) se trouvant à l'intérieur du même pays.

Chaîne logistique (Supply chain): Fonction du processus d'acheminement des matières et des produits qui, à l'intérieur et à l'extérieur d'une entreprise, se déploie d'un bout à l'autre de la chaîne de production et de distribution, depuis l'achat des matières premières aux fournisseurs jusqu'à l'expédition et la vente des produits, en vue d'un meilleur contrôle des stocks et un meilleur service à la clientèle.

Chargeur: Propriétaire de la cargaison, industriel ou toute autre entreprise, qui expédie ses marchandises.

Commissionnaire en douane: Individu ou entreprise faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane.

Commissionnaire de transport: Individu ou entreprise mandatés par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs afin d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport.

Connaissance maritime: Document comportant le droit d'avoir et d'exiger la possession des marchandises qui y sont décrites.

Conteneur: Outil de transport conçu pour le transport de marchandises, totalement ou partiellement clos, ayant des dimensions normalisées.

Cotation: Action de faire connaître le cours d'une marchandise, d'un titre ou d'un autre instrument financier sur un marché organisé, compte tenu de l'offre et de la demande enregistrées à un moment donné pour cette marchandise.

Courtier de vente et d'affrètement: Intermédiaire entre le fréteur et l'affréteur ou entre le vendeur et l'acheteur d'outils de transport.

⁷⁷ APEC : Référentiel des métiers cadres de la logistique et du transport.

Cross-docking: Plate-forme de groupage-dégroupage sans vocation de stockage qui fonctionne en général sur des fenêtres d'horaires réduites: arrivées de marchandises de n points fournisseurs, regroupement des différentes composantes destinées à un client et expédition des commandes complètes quelques heures plus tard.

Desserte: Pays, régions, ports ou aéroports couverts et desservis par des liaisons de transport.

Entrepôt: Surface de stockage couverte ou non, destinée à entreposer temporairement des marchandises.

Entrepôt secondaire: Entrepôt d'appoint qui peut fournir les mêmes produits ou assurer les mêmes services que l'entrepôt principal.

Feeding, feeder: Ligne maritime ou aérienne, régulière reliant un port ou un aéroport secondaire à un port ou un aéroport principal afin d'alimenter ce dernier.

Ferroutage: Combinaison entre deux modes de transport, le fer et la route.

Fluvio-maritime: Combinaison entre deux modes de transport, le fluvial et le maritime.

Frèteur: Personne ou compagnie qui fournit l'outil de transport (bateau, avion, wagon, barge, remorque routière) et qui, en contrepartie, en reçoit le fret.

Groupage: Action qui consiste à regrouper des marchandises de provenances diverses dans un même contenant.

Hub: Aéroport où une compagnie centralise ses correspondances entre les différentes destinations qu'elle dessert.

En français, le terme anglais hub entre en concurrence avec plaque tournante, plate-forme de correspondances, plateforme de correspondance, plate-forme, carrefour aérien, pivot et moyeu, plate-forme de transbordement.

Incoterms: Règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur.

Interconnexion: Transfert physique d'un mode de transport à un autre.

Intermodalité: Combinaison entre deux modes de transport.

Juste-à-temps: Action logistique qui consiste à livrer ou à recevoir la marchandise au bon moment, c'est-à-dire en limitant au maximum les stocks.

Ligne: Liaison maritime, aérienne, terrestre, fluviale ou ferroviaire.

Logistique: L'ensemble des opérations permettant de mettre à disposition les produits au bon endroit.

Manutentionnaire: Personne chargée de la manutention, de l'embarquement et du débarquement des marchandises en zone portuaire ou en entrepôt.

Modes de transport: Moyens de transport: fer – air – mer – route – fleuve.

Multimodalité: Connexion entre plusieurs modes de transport.

Opérateurs portuaires: Ensemble des entreprises privées exerçant leurs activités au sein de l'enceinte portuaire.

Plate-forme: Centre utilisé non seulement comme lieu de transfert des marchandises au moment d'un changement de mode de transport, mais aussi pour le groupage ou le dégroupage des marchandises et pour tout service éventuellement nécessaire comportant une valeur ajoutée: entreposage intermédiaire, regroupement, préparation des commandes et des chargements, etc.

Port autonome: En France, établissement public de l'État, doté de personnalité juridique et d'autonomie financière, placé sous la tutelle du Ministre chargé des ports maritimes.

Port secondaire: Port situé hors des limites administratives d'un port principal.

Rupture de charge: Tout arrêt dans la chaîne de transport suite à un changement de mode de transport, faute de ligne directe, pour aller du point d'origine au point de destination de son déplacement.

Shipping: Expéditions ou embarquement.

Short-sea: Relation maritime entre deux ports, avec contrainte d'horaire et de fréquence.

Terminal: Emplacement portuaire, ferroviaire, routier, fluvial ou aérien, équipé pour manutentionner et stocker.

Tracing: Traçabilité des marchandises par mode informatique le plus souvent.

Tracking: Suivi informatique des conteneurs à chaque étape de leur trajet et de leur statut.

Traffic: Volume des exportations et/ou des importations de marchandises exprimées en volume (tonne, m³, unité de charge).

Tramping: Mise à disposition par un frèteur, moyennant rémunération, d'une capacité de transport en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages au profit d'un affrèteur.

Transbordement: Action de faire passer des marchandises d'un équipement de transport à un autre, sans qu'elles soient placées en entrepôt (transfert des marchandises entre deux modes de transport de même nature, navires, péniches, avions...).

Il ne faut pas confondre le terme «transbordement» avec le terme «réexpédition» qui désigne l'action de réexpédier des marchandises.

Transbordeur: Véhicule spécial utilisé dans certains aéroports pour transporter les passagers entre l'aérogare et l'avion.

Transitaire (forwarding agent): Entreprise qui se charge du transport des marchandises selon sa spécialisation de type de transport (aérien, terrestre ou maritime). Sans obligation de résultat.

Transport combiné: Déplacement exécuté en vertu d'un titre unique par plusieurs modes de transport.

Transports intégrés: Entreprise gérant elle-même son organisation de transport, possédant souvent son propre équipement.

Zone logistique/industrielle: Zone où sont rassemblées toutes les prestations de logistique et de transport (conditionnement, groupage, stockage, transport,...).