

TERMINALISATION PORTUAIRE ET RESPONSABILITE

PORT TERMINALIZATION AND LIABILITY

Haddoum Kamel
Professeur
Faculté de Droit et des Sciences
Politiques - Boudouaou
Université de Boumerdes- Algérie
k_haddoum@yahoo.fr

Date d'envoi: 01-12-2025	Date d'acceptation: 08-12-2025	Date de publication : 2025/ 12 /29
-----------------------------	-----------------------------------	---------------------------------------

Résumé :

Dans l'optique d'une optimisation rationnelle de leur espace portuaire, les autorités portuaires, sont tenues dans le cadre de leur politique d'aménagement, d'intégrer un élément majeur, qui constitue ces dernières années, l'un des moyens les plus répandu de la gestion portuaire, il s'agit du phénomène de « La Terminalisation portuaire ». La mise en place des terminaux portuaires, les conditions de leur exploitation, sont devenues des enjeux majeurs de la modernisation des ports.

Le terminal à conteneur devient de plus en plus, un élément autonome avec une gestion intégrée, distincte du port lui-même, afin de répondre aux exigences des nouveaux opérateurs, spécialistes dans la gestion portuaire.

Il existe actuellement une tendance de « Terminalisation des ports maritimes de commerce », les ports sont de plus en plus orientés vers le

développement des terminaux à conteneurs pour mieux s'adapter à leur arrière-pays. Force est de constater que le contexte juridique et économique a profondément évolué ces dernières années, en raison de l'évolution de l'exploitation des terminaux portuaires.

Il s'agit pour nous de mettre en évidence, le développement des terminaux à conteneurs et de préciser la notion de terminal à conteneur, en outre, l'exploitation du terminal à conteneur intervient généralement, dans le cadre d'une convention de concession, qui précise les droits et les obligations de l'opérateur de terminal, des lors, la responsabilité de l'opérateur du terminal, peut se poser, lorsque un dommage résulte des opérations commerciales et du défaut d'entretien normal des ouvrages.

Mots clés : terminaux à conteneur, Conteneurisation, Port, Exploitant de Terminal, transport multimodal, Responsabilité, Convention de Vienne 1991, Code maritime Algérien.

Abstract:

With a view to rationally optimizing their port space , port authorities are required, within the framework of their development policy, to integrate a major element which, in recent years, has become one of the most widespread means of port management: the phenomenon of "Port Terminalization." The establishment of port terminals and the conditions of their operation have become major challenges in the modernization of ports.

The container terminal is increasingly becoming an autonomous element with integrated management, separate from the port itself, in order to meet the requirements of new operators who specialize in port management.

There is currently a trend towards the "terminalization of commercial seaports," with ports increasingly focusing on developing container terminals to better adapt to their hinterland. It is clear that the legal and economic context has changed profoundly in recent years, due to the evolving operation of port terminals.

Our aim is to highlight the development of container terminals and to clarify the concept of a container terminal. Furthermore, the operation of a container terminal generally takes place within the framework of a concession agreement, which specifies the rights and obligations of the terminal operator. Therefore, the liability of the terminal operator may arise when damage results from commercial operations and the lack of normal maintenance of the structures. Keywords :Container Terminal, Containerization, port, Terminal Operator, Multimodal Transport, Vienna Convention 1991, Multimodal Transport, Liability, Algerian maritime law.

Introduction :

Face au développement de la conteneurisation et la spécialisation des navires, les ports maritimes se devaient, s'adapter, à travers, la modernisation de leurs superstructures, en procédant à l'aménagement de certaines espaces, dans l'objectif, de mieux prendre en charge, un trafic portuaire de plus en plus spécialisé, ces espaces sont désignés, sous le terme de Terminal.

La conteneurisation constitue l'une des formes modernes de la manutention et de conditionnement des marchandises, elle a fondamentalement contribué à l'augmentation de la taille des navires, du nombre du tonnage par escale et de la fréquentation des navires spécialisés.

La conteneurisation a atteint aujourd'hui un niveau incommensurable¹, elle concentre près de 80% du trafic mondial des marchandises diverses.

A cet effet, le transport par conteneur, a connu une forte croissance, avec des taux de croissance annuelle de 10%.², il était de l'ordre de 500millions en 1998³.

Les portes conteneurs présentent 11% de la flotte mondiale, le nombre des EVP⁴ manutentionnées dans les ports du Monde est de l'ordre de 7 000 000 EVP.

Cet encouragement pour la réalisation des terminaux à conteneurs, pose la question, du développement des terminaux à conteneurs dans les ports algériens, sachant que, le Secteur Portuaire,

fait partie des Activités à caractère Stratégique telles que mentionnées, par la réglementation fixant la liste des activités revêtant un caractère stratégique. Par conséquent, les gestionnaires portuaire doivent faire évoluer l'aménagement de leur espace portuaire, dans une logique de « Terminalisation portuaire », (Chapitre I), cependant, l'exploitation ainsi que la gestion des Terminaux portuaires peut induire des dommages et de surcroît, engager la responsabilité de l'opérateur du terminal à conteneurs (Chapitre II)

Chapitre I : La Terminalisation portuaire : Une approche à encourager en Algérie

Le transport par conteneur, a connu une forte croissance, avec des taux de croissance annuelle de 10%.⁵, il était de l'ordre de 500millions en 1998⁶. Les portes conteneurs présentent 11% de la flotte mondiale, le nombre des EVP⁷ manutentionnées dans les ports du Monde est de l'ordre de 7 000 000 EVP.

-A- L'essor de la Conteneurisation : L'exemple de l'Algérie

Selon la CNUCED, le trafic mondial de marchandises a atteint durant l'année 2020 près de 11 Milliards de tonnes⁸. Ce chiffre traduit l'importance du transport maritime dans l'économie mondiale, il représente ainsi 40% du commerce mondial et des échanges commerciaux mondiaux.

Le trafic mondial de conteneurs a quintuplé, il est passé de 110 millions en 1980 à près de 500 millions en 1998⁹, durant l'année 2018, il a atteint, 796, 26 Millions d'EVP¹⁰.

La taille des navires porte-conteneurs, croît régulièrement depuis leur apparition, pour atteindre aujourd'hui des capacités maximales de 8000 EVP, et de 12000 EVP ou 15000 EVP mais les ports de commerce doivent être aptes à traiter les volumes de marchandises correspondants¹¹

En Algérie, il n'a cessé de croître pour atteindre en 2017 1.850. 631¹², réparti principalement, entre les ports d'Alger, d'Oran, de Bejaia et d'Annaba¹³.

Au niveau portuaire, les ports maritimes, ont été tenu de s'adapter à cette nouvelle situation, en procédant à des aménagements des surfaces et des installations existantes, cependant, le développement

du trafic conteneurisé, n'a pas été suivi d'un développement des installations pouvant prendre en charge ce type de transport, dans les ports algériens; pourtant son utilisation tend de plus en plus à se généraliser et les ports algériens sont confrontés à cette nouvelle mutation¹⁴.

La capacité de nos ports souffre fondamentalement d'une inadéquation entre la nature des équipements portuaires et les besoins du trafic conteneurisé. Cette inadéquation se manifeste par l'exigüité des bords à quai, le manque de terre-pleins à conteneurs et l'insuffisance de la desserte portuaire.

Face à l'évolution du trafic conteneurisé, et tenant compte de cette nouvelle donne, l'Algérie a adopté une nouvelle politique en matière portuaire, à travers la spécialisation de certains ports, ainsi, il a été décidé d'investir dans les terminaux à conteneurs en privilégiant quatre ports : Alger, Oran, Bejaïa et Djen Djen.¹⁵

L'un des premiers effets de cette stratégie devrait être de réduire le nombre de navires cargo au profit des navires porte-conteneurs.

Cette nouvelle stratégie portuaire de l'Algérie, est salubre, elle met en évidence, la volonté de l'Algérie, de s'affirmer sur le marché du transbordement de conteneurs à travers le développement d'un hub au port de Djen Djen qui permettra sans aucun doute au port de Djen Djen, de capter une partie du trafic destinée au pays au lieu de le voir transiter par les hubs des pays voisins¹⁶.

À cet effet, c'est dans ce contexte que sont intervenues les conventions de concessions des terminaux de Bejaïa dans le cadre d'une joint-venture entre la société PORTEK de Singapour et STH¹⁷, celle-ci ayant pour sociétaires Sonatrach, les entreprises portuaires d'Arzew, de Skikda et de Bejaïa, la répartition des actions étant de 60% pour Sonatrach, 20% pour l'entreprise portuaire d'Arzew, 15% pour l'entreprise portuaire de Skikda et 5% pour l'entreprise portuaires de Bejaïa, le capital total des actions évalué à un Milliard DA.

Enfin, plus récemment, notons la création d'une joint-venture à part égales (50% 50%) entre les ports d'Alger et de DjenDjen avec la

société Emirati Dubai Port World pour la gestion des terminaux à conteneurs d'Alger et de DjenDjen dont la durée n'est pas connue mais elle ne doit pas dépasser 50 ans, le montant de l'investissement serait de 108 Millions de Dollars¹⁸.

Face à la spécialisation et l'augmentation de la taille des navires, le développement du trafic conteneurise et son impact multimodal, les ports de commerce méditerranéens se sont adaptés de manière continue dans un contexte de concurrence accrue¹⁹.

Les conditions et les modalités d'exploitation des terminaux portuaires sont devenues, des enjeux majeurs du développement des ports²⁰, durant les années 1960, le port n'était qu'une simple interface entre la phase terrestre et la phase maritime du transport maritime des marchandises.

Il s'agissait des ports de la première génération, alors que à partir des années 1980, la croissance du commerce mondial grâce au phénomène de la conteneurisation, a conduit à l'émergence des ports de la deuxième génération, actuellement, certains ports sont de la cinquième génération, et sont devenus un maillon indispensable du réseau de la production et de la distribution internationale et de la logistique et de la numérisation.

B- La notion de Terminal : Une Notion imprécise

La pratique actuelle exige des ports qu'ils soient dotés d'installations spécifiques afin de prendre en charge, les marchandises, qu'ils accueillent, notamment, les conteneurs, qui exigent de ce fait, l'aménagement, d'espaces et de terre-pleins, pour leur chargement, déchargement et leur stockage.

La terminologie en matière de droit des transports, fait de plus en plus référence, à la notion de terminal, quel que soit, en matière maritime, aérien et terrestre. En matière portuaire, cette notion est récente. Les premiers terminaux portuaires ont concerné surtout le secteur des hydrocarbures.

La libéralisation du commerce international et l'intensification des échanges économiques qui en résultant ont accru le caractère stratégique des ports et plus précisément des terminaux portuaires,²¹

Avec l'avènement des navires spécialisés, les ports maritimes se sont adaptés, à travers, la création des terminaux spécialisés, dès lors, le développement de l'exploitation de terminaux, notamment, les terminaux à conteneurs, sont devenus au cœur du développement portuaire.

Le terminal à conteneur devient un élément autonome avec une gestion intégrée qui répond aux exigences des nouveaux opérateurs indépendants spécialistes dans la gestion portuaire.

Il s'agit, comme, il a été mentionné précédemment, une tendance de « **Terminalisation des ports maritimes de commerce** ».

Les ports sont de plus en plus caractérisés par le développement des terminaux à conteneurs pour développer leur arrière -pays²² et de tenir compte, du contexte économique et juridique.

La question qui se pose, est de savoir quelle est la définition du Terminal ? il n'existe pas de définition uniforme de la notion de terminal, comme c'est le cas, de la notion de navire. Le Terminal à conteneurs, est défini, selon les objectifs de chaque convention internationale initiés par l'OMI.

Ainsi, la convention relative à la responsabilité en matière de transport des substances nocives et potentiellement dangereuses, plus connu sous le terme de Convention SNPD²³, définit la notion de terminal comme, « Tout emplacement de stockage de substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par voie d'eau , y compris toute installation située au large et reliée par un pipeline ou autre moyen à cet emplacement ».

Quant à la Directive Européenne de 2001, elle propose une définition large, intégrant, toute installation fixe, flottante ou mobile équipée et utilisée pour tout type de navire.²⁴.

La convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international du 19 Avril 1991, s'appuie dans sa définition, sur toutes les prestations et les services transport.

En Algérie, le Code maritime algérien, ne fait pas référence expressément, à la notion de Terminal, ni à travers l'article 895 qui définit, les Infrastructures, ni par le biais de l'article 896 qui concerne

les Superstructures, néanmoins, ce dernier, fait référence, à certaines installations et aménagements, que peut composer un terminal.

S'agissant de la doctrine, elle a tenté de définir la notion de terminal, en se référant à des critères techniques et opérationnels »²⁵

En France, la Loi du 04 juillet 2004 consacre la convention de terminal comme outil contractuel privilégié du développement portuaire²⁶.

Sur le plans juridique, l'exploitation des terminaux, à crée de nouveaux types de contrats d'occupation de cette interface. Alors que, sur le plan économique, la notion de terminal est devenue déterminante pour les armateurs en créant de nouveaux acteurs de la manutention.

Quant à l'exploitant de terminal, il ne figure pas dans la plupart des textes nationaux, par contre, un 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.

Il y a lieu de rappeler, qu'en France, une convention type d'exploitation du terminal, a été introduite dans le Code des ports²⁷, par le biais de l'article 115/7-III, et également à travers par le décret du 7 Septembre 1999 et approuvé par le décret du 1 juillet 2000²⁸

Chapitre II : La responsabilité dans le cadre de la gestion des Terminaux à conteneurs

Un terminal à conteneurs, peut être exploité soit, en régie, soit en concession d'outillage ou d'autorisation d'occupation du domaine public portuaire. La tendance actuelle, de la gestion portuaire, est d'accorder les concessions d'exploitation des Terminaux, sous les formes de contrats de concessions modernes, notamment, BOT²⁹ ou BOOT³⁰.

La Responsabilité des exploitants de terminaux à conteneurs, est contenue expressément, dans la convention de Vienne du 19 Avril 1991 sur la responsabilité des exploitants ³¹, et dans une moindre mesure,

dans la convention du 12 Décembre 2008 sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, appelée, Règles de Rotterdam , qui fait référence à la notion de Partie exécutante maritime»³².

Plusieurs dommages peuvent être imputés à l'exploitant du terminal, cette responsabilité peut être abordée dans le cadre de la Convention sur la responsabilité de l'exploitant des terminaux **(A)** ou dans le cadre des principes généraux de la responsabilité civile **(B)**.

A- La responsabilité de l'exploitant de terminaux dans le cadre de la Convention de Vienne de 1991

Selon la convention de Vienne précitée , l'exploitant, est responsable des préjudices résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans leur remise, et l'évènement, qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période ou les marchandises étaient sous sa garde³³.

La question qui se pose est savoir, s'il s'agit d'une responsabilité de plein droit ? la convention affirme, que l'exploitant demeure responsable sauf, s'il apporte la preuve que lui-même, ses préposés ou sous-traitants ont pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter le dommage.

Une partie de la doctrine, considère que ce régime de responsabilité, doit être calqué sur celui imposé par la convention de Hambourg de 1978 et celui de la convention de Genève de 1980, estimant, que leur régime de responsabilité , se base sur le principe de la présomption de la responsabilité, qui signifie, que pour s'exonérer, le transporteur, doit prouver la cause exacte du dommage, dans un premier lieu, et de démontrer par la suite, qu'il pris toutes les mesures raisonnables pour éviter le des dommages.

On peut s'interroger, sur l'existence d'un déséquilibre, entre le régime de responsabilité du transporteur applicable dans les différentes conventions le régissant, et celui de l'exploitant de terminal dans, mentionné par la convention de Vienne de 1991, car, le premier bénéficie, d'une présomption de responsabilité, tandis que le dernier bénéficie, d'une simple présomption de faute.

La question pourra également se poser, si le régime de responsabilité de l'exploitant de terminal, serait le même que celui régissant le Manutentionnaire, dans le cas, ou son activité entre dans le cadre des activités de manutention.

B- L'étendue de la responsabilité de l'exploitant de terminaux dans le cadre de la Convention de Vienne de 1991

La convention de Vienne précédemment citée a également traité, la question récurrente de l'étendue de la responsabilité de l'exploitant de terminaux, à cet effet, elle considère que, l'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition ³⁴.

Il ressort de cette définition, que la convention s'appuie sur les critères de la garde de la marchandise et de la livraison.

A l'instar du contrat de transport des marchandises, ou les notions de prise en charge et de la livraison, on fait l'objet d'un vif débat, leur définition dans le cadre de l'exploitation de terminaux suscitent également des difficultés A cet effet, prise en charge signifie elle, garde de la marchandise ? .

A cet effet, il y a lieu de mentionner, que le Code Maritime Algérien a défini, la notion de livraison.

La difficulté peut résider dans l'enchevêtrement entre la responsabilité du transporteur et celle de l'exploitant de terminaux, d'où la nécessité, de distinguer entre les opérations qui relèvent de la responsabilité du transporteur de celles de l'exploitant de terminaux.

Bien que la convention ait prévue, que l'exploitant sera responsable des dommages pour pertes que peut subir la marchandise à partir du moment où ils seront survenus dans une zone placée sous le contrôle de l'exploitant ou sur laquelle, il a droit d'accès ou d'utilisation³⁵, il en découle, que l'exploitant de terminaux est responsable de la marchandise à partir du moment où elle entre dans le terminal et en sort³⁶.

La convention prévoit, que la présomption de la réception des marchandises en bon état apparent, n'est pas admise, lorsque la prestation de l'exploitant se limite au transfert immédiat de la marchandise d'un moyen de transport à un autre³⁷.

Conclusion :

Le développement du trafic portuaire conteneurise dans les ports algériens exige la mise en œuvre de capacités portuaires nouvelles pour le traitement des conteneurs. Elles doivent être réalisées sur des installations leur étant spécifiques.

La manipulation de conteneurs sur un terminal spécialisée devient alors indispensable afin de bénéficier complètement des avantages apportés par la conteneurisation

La perspective de développement d'une chaîne intégrée de transport multimodal., exige la mise en place de superstructures et d'installations adaptées aux exigences des échanges internationaux modernes.

Cependant, une contrainte risque de limiter le développement de la conteneurisation, il s'agit des espaces requis pour la construction d'un terminal à conteneurs, car, le stockage des conteneurs nécessite l'existence de grandes zones dans le port.

Or en Algérie, la superficie de la plupart des ports, est très restreinte, étant donné la situation géographique et urbanistique des principaux ports situés dans des villes qui les encerclent.

Malgré ces conditions difficiles d'exploitation, les autorités portuaires ont néanmoins essayé de s'adapter tant bien que mal, en procédant à des aménagements des surfaces et des installations existantes.

Cependant, l'évolution du trafic conteneurisé, n'a pas induit, sinon très peu, le développement des installations pouvant prendre en charge ce type de transport, au niveau des ports algériens; pourtant son utilisation tend de plus en plus à se généraliser et les ports algériens sont confrontés à cette nouvelle mutation³⁸.

Par conséquent, il conviendrait, d'encourager la création des terminaux à conteneur et fournir des installations de

chargement/déchargement, d'entreposage sous douane, de transbordement sur un terminal à conteneurs et qui permettrait de réduire le coût de passage des conteneurs³⁹.

L'Algérie semble s'intéresser à la procédure d'association des capitaux publics et privés, A travers une nouvelle politique basée sur la consécration de la procédure de concession⁴⁰ des terminaux portuaires aux acteurs privés.

L'exploitant du terminal devient à présent un véritable prestataire de services à la disposition des navires afin qu'ils puissent réaliser leurs opérations commerciales : mise à disposition d'un quai, et outillages de chargement, déchargement, et stockage éventuel des marchandises.

Cependant, force est de constater, que sur le plan juridique, subsiste un vide, qu'il y a lieu de combler, particulièrement, concernant, les notions de Terminal à conteneurs et d'exploitant ou d'opérateur de terminal, notions, qui méritent d'être intégré dans le Code maritime algérien.

En outre, il conviendrait, de mettre en place, les règles spécifiques à la responsabilité des intervenant dans la gestion des terminaux, notamment, celles liées à la responsabilité de l'exploitant de terminal, dans la relation contractuelle, le liant au transporteur des marchandises, principal usager des prestations fournies.

Marge :

¹ Antoine Fremont, M Soppe, « Transport maritime conteneurisé et mondialisé », *Annales de Géographie*, Armand Collin, Année 2005, P.191.

² « L'évolution du rôle des ports maritimes de l'Union européenne, dans la logistique maritime mondiale –capacités –enjeux et stratégies, étude de l'Union européenne, Année 2009, P.11.

³Nicolas Terrassier, *Le transport maritime dans la mondialisation : Globalisation et Fragmentation*, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, (ADMO), Tome 18, Année 2000, P.351,

⁴ Equivalent vingt pieds, il existe deux types de conteneurs, le conteneur à vingt pieds, il mesure 6,058 de long, 4,043 de large et de 2,06 mètre de hauteur, avec une capacité de 21,5 tonnes et le conteneur de 40 pieds qui vaut le double du conteneur 20 pieds.

⁵ « L'évolution du rôle des ports maritimes de l'Union européenne, dans la logistique maritime mondiale –capacités –enjeux et stratégies, étude de l'Union européenne, Année 2009, P.11.

⁶Nicolas Terrassier, *Le transport maritime dans la mondialisation : Globalisation et Fragmentation*, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, (ADMO), Tome 18, Année 2000, P.351,

⁷ Equivalent vingt pieds, il existe deux types de conteneurs, le conteneur à vingt pieds, il mesure 6,058 de long, 4,043 de large et de 2,06 mètre de hauteur, avec une capacité de 21,5 tonnes et le conteneur de 40 pieds qui vaut le double du conteneur 20 pieds.

⁸ Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, *Bilan*, Année 2020.

⁹ Ibid, P.351.

¹⁰ CNUCED, « Etude sur le Transport Maritime, Année 2019, P.16.

¹¹Nicolas Terrassier, *Le transport maritime dans la mondialisation : Globalisation et Fragmentation*, *Op.Cit*, P.352

¹² Bilan de l'activité portuaire en Algérie, Ministère des transports, février 2018.

¹³ Il est de 830.869 EVP pour le port d'Alger, 292 920 EVP pour le port d'Oran, 236 190 EVP pour le port de Bejaia et 162 .974 EVP pour le port de Annaba.

¹⁴ Ghazi Regainia « Conteneurisation au Maghreb; un gros effort à mener », *Journal de la Marine Marchande*, (JMM) du vendredi 25 mars 1994, pp.751-752, voir également, Faust P, *Remarques sur la conteneurisation et les opérations portuaires dans les pays en voie de développement*, Manuel de gestion portuaire, Brême 1980, *Op.Cit*, PP.78-85, également Jean Domingo, *Aspects et problèmes du développement de la conteneurisation dans le tiers monde*, Université de Reims, CNRS, VA, 904, PP.321-331

¹⁵ Selon les Projections du Schéma National de l'Aménagement du Territoire, (SNAT), Année 2008

¹⁶ Tourret Paul, « Le rôle des ports et des plate-forme », *Institut Méditerranéen des transports Maritimes*, (INTM), Marseille, Année 2006, P.84

¹⁷ Société de Gestion et d'exploitation des Terminaux d'Hydrocarbures.

¹⁸ *Journal El Watan* du Mardi 11 Novembre 2008, P.7.

¹⁹ Laurent Fedi, « La réforme des autorités portuaires en méditerranée enjeux et limites des nouveaux modèles de gouvernance », *Annales Institut Méditerranéen des transports maritimes*, (INTM), 12 et 13 Juin 2013, P. 52,

²⁰ Laurent Fedi, Robert Rezenthel, « L'exploitation des terminaux portuaires face aux enjeux du 21 Siècles », DMF N° 685, Octobre 2007, P.829.

²¹ Claire Merlin, *Annales INTM*, 12 et 13 Juin 2013, « L'outil contractuel majeur en France : La Convention de Terminal », P. 114.

²² « L'évolution du rôle des ports maritimes de l'Union européenne, dans la logistique maritime mondiale –capacités –enjeux et stratégies, *Op.Cit*, P.12

²³ Substances nocives et potentiellement dangereuses, en Anglais, hazardous and noxious substances, *Convention Internationale* du 09 Mai 1996, modifié par le protocole de 2010, sur la

responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses

²⁴ Directive 2001/96 du Parlement européen et du Conseil du 04 Décembre 2001, établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers, JOCE N° L 013 du 16 Janvier 2002.

²⁵ Robert Rezenzthel, « La gestion privative des ports », Journal de la Marine Marchande du 03 décembre 1993, P.2971

²⁶ Claire Merlin, « La Convention de Terminal », Op.Cit, P.115.

²⁷ Devenu une partie intégrante du Code des transports français modifié de 2010.

²⁸ Décret N° 2000-682 du 19 juillet 2000 approuvant la convention type d'exploitation de terminal dans les ports autonomes français et modifiant le code des ports français

²⁹ En Anglais Built Operate Transfer

³⁰ En Anglais Built Own Operate Transfer

³¹ Convention des Nations-Unies sur la responsabilité sur les exploitants des terminaux de transport dans le commerce international du 19 avril 1991

³² Voir Article 1- Paragraphe de la Convention.

³³ Article 5- paragraphe 1 de la convention de Vienne de 1991

³⁴ Article 3 de la Convention.

³⁵ Laurent Fedi, la responsabilité des opérateurs de terminaux portuaires dans le cadre des Conventions CNDIC, le droit maritime, dans tous états, hommage méditerranéen, à Pierre Bonassies, Philippe Delebecque et Christian Scapel, Publications Universitaires, Aix Marseille, 2016, P.50

³⁶ Laurent Fedi, la responsabilité des opérateurs de terminaux portuaires dans le cadre des Conventions, Op.Cit, P. 52.

³⁷ Article 4 paragraphe de la convention de Vienne.

³⁸ Ghazi Regainia « Conteneurisation au Maghreb; un gros effort à mener », Journal de la Marine Marchande, (JMM) du vendredi 25 mars 1994, pp.751-752, voir également, Faust P, Remarques sur la conteneurisation et les opérations portuaires dans les pays en voie de développement, Manuel de gestion portuaire, Brême 1980, Op.Cit, PP.78-85, également Jean Domingo, Aspects et problèmes du développement de la conteneurisation dans le tiers monde, Université de Reims, CNRS, VA, 904, PP.321-331

³⁹ Francou Bernard, « La problématique de la valeur ajoutée », Op.Cit, P.113.

⁴⁰ Voir nos articles, « Les investissements maritime et portuaire en Algérie: La consécration du régime de la concession », Neptunus, E.revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 20, 2014(<http://www.cdmo.univ-nantes.fr>), « Le partenariat public-privé dans le financement des Investissements portuaires », Revue Algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, année 2013 ; volume IV : PP. 23-49.

Pour citer cet article :

Haddoum Kamel, « TERMINALISATION PORTUAIRE ET RESPONSABILITE », Revue transport maritime et activités portuaires, Volume 12N°01, année 2025 (PP 06-19)