

ANNEXE 1 : Le consortium BALBOA

I- Armements membres du consortium

Le consortium compte quatre armements parmi ses membres : Stennis Lines, Zarkos Egean SeaSpeed, The Maltese Falcon, SANMARCO.

A - Stennis Lines

Armement de droit luxembourgeois disposant de deux centres logistiques portuaires à Anvers et Rotterdam et de trois centres intérieurs à Neuss (Belgique), Manheim et Duisbourg (Allemagne). Cet armement est spécialisé dans le cabotage sur le Range Atlantique – Mer du Nord – Mer Baltique.

B - Zarkos Egean SeaSpeed

Armement chypriote grec spécialisé dans la desserte de la méditerranée orientale et de la Turquie au moyen de cargos conventionnels. Il dispose d'un excellent réseau commercial dans cette région, mais il ne pouvait, tout seul, faire face aux contraintes de la conteneurisation.

C - The Maltese Falcon

Armement maltais spécialisé dans le cabotage avec l'Afrique du Nord jusqu'au canal de Suez, il dispose d'une solide infrastructure et d'une position stratégique incomparable sur l'île de Malte. C'est la raison qui a conduit le BALBOA à fixer son hub à Malte.

D - SANMARCO

La Société d'Affrètement et de Navigation Marseille Anvers Rotterdam Casablanca Oran est un armement marseillais spécialisé depuis plus d'un siècle dans la desserte des ports du Maghreb à partir de la France et de l'Europe du Nord. Il a d'ailleurs gardé, hors consortium, la desserte directe du Maghreb à partir du port de Marseille.

Responsable secteur Maghreb : Ange SINIBALDI

II- Organisation de la ligne

Cette ligne, reliant la Baltique au Bosphore, est construite sur le principe classique d'une ligne mère complétée par des lignes de feeder.

A - La ligne mère

C'est une dorsale Rotterdam (Pays Bas) – Anvers (Belgique) - Dunkerque – Le Havre – La Valette (Malte) – Alexandrie (Égypte) – Istanbul (Turquie) dont le service est assuré par des porte-conteneurs de 1 500 à 3 500 EVP.

Les ports ne figurant pas comme escale sur la ligne mère sont desservis par des feeders à partir des ports d'escale. Les frets pour ces destinations doivent donc être transbordés.

B - Les lignes « feederisées »

Chaque armement assure le feeder dans sa zone d'activité traditionnelle au moyen de porte-conteneurs de 500 à 700 EVP :

- « Stennis Lines » assure, à partir de Rotterdam, la desserte des ports de Hambourg, Bremerhaven, Oslo et Copenhague ;
- « Zarkos Egean SeaSpeed » assure, à partir de Malte, la desserte de Petras, Le Pirée (Grèce) et Limassol (Chypre) ;
- « The Maltese Falcon » assure, à partir de Malte, la desserte de Tripoli, Alexandrie, Port Said, Haïfa, Beyrouth et Izmir ;
- SANMARCO assure, à partir de Malte la desserte des ports de Tunis, Skikba, Alger, Oran et Casablanca.

ANNEXE 1 : (suite et fin)

C - Les lignes en gestion propre

Chaque armement a gardé un certain nombre de lignes qu'il gère en propre à condition de ne pas concurrencer le service assuré par le consortium :

- « Stennis Lines » assure, pour son compte, la desserte des Îles Britanniques, de l'Irlande et de l'Islande ;
- SANMARCO assure pour son compte la desserte directe des ports d'Alger et d'Oran, mais uniquement au départ de Marseille ;
- « Zarkos Egean SeaSpeed » assure pour son compte la desserte des îles grecques de la mer Égée et de la mer Ionienne au départ du Pirée ;
- « The Maltese Falcon » assure pour son compte la desserte des ports italiens de l'Adriatique.

III- Obligations des partenaires

Le fonctionnement du consortium repose sur les règles suivantes :

- la mise en commun des recettes, des horaires, des espaces de navire et des recettes d'exploitation ;
- l'harmonisation des horaires et des rotations ;
- le management intégré de la flotte ;
- la coopération pour le transbordement et le transport intérieur ;
- une clause de non-concurrence par laquelle un armement ne doit pas mettre en place un service qui, soit concurrence celui qui est géré par le consortium, soit concurrence une activité assurée en propre par un de ses partenaires ;
- pour faire respecter cette dernière règle, tout service nouveau mis en place par un armement doit être soumis à l'agrément du directoire du consortium.

IV- Management

Pour des raisons de stratégie géographique et fiscale, le siège social de BALBOA a été fixé à La Valette, capitale de l'île de Malte. C'est une société anonyme avec Directoire et Conseil de surveillance. La majorité du capital est détenue par « Stennis Lines ». Mais peu soucieux de publicité, les actionnaires luxembourgeois ont choisi comme président du Directoire le maltais John Paul John CAMILLERI.

Très jaloux de ses prérogatives, JPJ CAMILLERI ne cache pas son ambition d'absorber tous les armements dans le consortium pour le transformer en une véritable alliance capable de rivaliser avec les grands armements. C'est dans cet objectif à moyen terme qu'il a désigné comme responsable du secteur Afrique du Nord, Ange SINIBALDI qui occupe le poste équivalent chez SANMARCO.

V- Organisation des pré et post acheminements terrestres (extrait)

(...)

Le consortium a fixé la règle de tarification des pré et post-acheminements terrestres suivante : pour des raisons de cohérence tarifaire, le prix de vente ne doit pas dépasser 510 EUR par EVP.

(...)

ANNEXE 2 : Les envois-tests

I- L'envoi belge

Expéditeur : Van Plouck Export Avenue Léopold 1^{er} Neuss Belgique ;
Destinataire : Les bazars algérois réunis, Boulevard Boumedienne, Alger ;
Port d'embarquement : Anvers ;
Port de destination : Alger ;
Colisage :

	Type	Nombre	Poids Brut Total <i>en tonnes</i>	Volume Brut Total <i>en m³</i>
Tubes de néon	Cartons	60	0,900	9
Clous, vis, boulons et écrous	Caisses	220	4,180	4,125
Jeux, jouets	Cartons	230	2,530	5,03125
Livres	Caisses	220	5,720	7,92
Perceuses et disqueuses électriques	Cartons	180	4,500	5,67
Robinetterie, plomberie	Caisses	55	4,565	1,7325
Total			22,395	33,479

Conteneur utilisé : un conteneur 40' ventilé sec d'une charge utile de 26 330 kg et d'un volume utile de 67,7 m³.

II- L'envoi allemand

Expéditeur : Hans Georg Schnapsergut Verkehr Priamistrasse N 69 Duisbourg Deutschland ;
Destinataire : Les stocks oranais ZA Mounir El Khaled Oran Algérie ;
Port d'embarquement : Rotterdam ;
Port de destination : Oran ;
Colisage :

	Type	Nombre	Poids Brut Total <i>en tonnes</i>	Volume Brut Total <i>en m³</i>
Pâtes au blé dur	Cartons	25	0,25	1,013
Sel marin	Sacs	22	1,1	5,5
Biscuits de Savoie	Caisses	15	0,3	1,875
Thé	Cartons	23	0,345	3,45
Flacons de moutarde à l'ancienne	Caisses	38	2,28	1,862
Jus de fruits en bouteille	Cartons	180	14,4	8,82
Légumes en conserve	Caisses	80	2,8	4,41
Lait en poudre	Cartons	30	0,6	1,8
Total			22,075	28,73

Conteneur utilisé : un conteneur 20' ventilé sec d'une charge utile de 22 660 kg et d'un volume utile de 33,2 m³.

ANNEXE 3 : Le tarif BALBOA (extraits)

(...)

Conditions générales

Les taux de fret s'entendent sous-palan/port de chargement jusqu'à sous-palan/port de déchargement, à l'exception des colis de plus de 10 tonnes dont les conditions s'entendent bord/bord.

Le passage de la lisse/porte du navire détermine le sous-palan. Ces conditions ne s'appliquent pas aux colis dont le poids ou les dimensions nécessitent un accord spécial du transporteur maritime (voir *taux de fret et suppléments*).

(...)

1. Taux de fret

1.1. Monnaie et modalités

Tous les taux indiqués dans le tarif sont en EURO.

Sauf indication contraire ci-après, pour les marchandises en conventionnel et LCL, ils s'entendent par U.P. (Unité de Paiement) à savoir par tonne de 1000 kilos ou m³, à l'avantage du navire :

M3 : le fret doit être calculé sur le volume ;

P : le fret doit être calculé sur le poids.

Les taux indiqués pour les chargements en conteneurs FCL s'entendent par TEU (EVP).

(...)

1.4. Connaissance couvrant différentes marchandises

Chaque marchandise doit être taxée individuellement. (...)

2. Suppléments et surcharges

2.1. Droits de port, taxes portuaires, Wharfage charges, etc.

Frais locaux qui ne sont pas couverts par les conditions de transport, voir *Taux de fret et suppléments*.

2.2. Colis lourds et colis longs

Voir *Taux de fret et suppléments*.

2.3. Port liner terms charges (P.L.T.C.)

Les PLTC sont payables par le chargeur. Elles sont nettes et supposées être acquises et payées à partir de la date à laquelle les marchandises sont réceptionnées par le transporteur maritime, voir *Taux de fret et suppléments*. (...)

3. Calcul du fret

- ① Tarif de base + suppléments ports secondaires, à option ou de transbordement
- ② - Ristournes
- ③ = Sous/total
- ④ + Suppléments colis lourds/longs
- ⑤ + Toute autre surcharge (encombrement...) applicable sur sous/total ③
- ⑥ = Sous/total
- ⑦ ± Interim Fuel Participation (IFP) applicable sur sous/total ③
- ⑧ ± Interim Currency Participation (ICP) applicable sur sous/total ⑥
- ⑨ +
 - a) Frais portuaires à destination
 - b) Frais locaux de manutention (PLTC, THC, LCL)
 - c) Tout autre frais annexe
- ⑩ = Total à régler

ANNEXE 3 : (suite)

4. Paiement du fret et variation des taux du tarif et accessoires

Les frets et accessoires sont dus au chargement et payables par le chargeur en échange du connaissement et sont acquis à tout événement.

Aucun connaissement comportant la mention "Fret payable au départ" ne sera délivré sans que le fret ait été payé.

Fret payable à destination.

À la demande du chargeur, le fret pourra être payé à destination avec l'accord du transporteur maritime. Une taxe de 3 % sera alors perçue sur la totalité des montants à encaisser à destination.

Les frets des marchandises périssables, animaux vivants, déménagements, effets personnels et automobiles de tourisme personnelles doivent être payés au port de chargement.

5. Prise en charge des marchandises

(...)

5.3. Transport combiné

Le transporteur maritime pourra sur demande du chargeur, prendre des dispositions pour l'acheminement des marchandises ou conteneurs jusqu'à destination finale. Ce transport sera régi par les règles du connaissement de transport combiné. (...)

6. Règles de cubage pour la taxation

6.1. Cubage du conventionnel et des marchandises LCL

6.1.1. Règles de base

Le fret est payable d'après les cubages établis par les représentants du transporteur maritime ;

Le volume à taxer est obtenu en multipliant les trois dimensions extrêmes, à savoir la plus grande longueur \times la plus grande largeur \times la plus grande hauteur de chaque colis, ces dimensions incluant toute partie faisant saillie.

(...)

6.1.2. Dimensions et unités payantes

Seul le système métrique doit être utilisé. Les dimensions doivent être arrondies au cm supérieur ou inférieur. Le volume est le résultat de la multiplication des trois dimensions arrondi au dm^3 supérieur.

(...)

7. Conditions générales Conteneurs

7.1. Évolution des charges

Les transporteurs maritimes se réservent la possibilité de modifier, sans préavis, le montant des charges qu'ils ne contrôlent pas directement et spécifiées ci-dessous :

- Terminal Handling Charges (THC)
- LCL Port Service Charges
- Frais d'immobilisation des conteneurs. (...)

(...)

ANNEXE 3 : (suite)

7.8. Conteneurs FCL ou homogènes

Un conteneur est FCL ou homogène lorsqu'il est remis par un seul expéditeur pour un seul destinataire et qu'il comprend uniquement des marchandises classées dans une seule et même catégorie de la nomenclature.

(...)

7.10. Conteneurs LCL ou non homogènes

7.10.1. Définition

Un conteneur est LCL ou non homogène lorsqu'il ne répond pas à la définition du point 7.8.

7.10.2. Mode de calcul du fret

Les conteneurs non homogènes sont taxés selon la grille des marchandises en conventionnel.

Sauf si le conteneur atteint le poids maximum en charge autorisé, le volume occupé par la marchandise ne doit pas être inférieur à 22 m³ dans le cas d'un conteneur de 20' et à 44 m³ dans le cas d'un conteneur de 40'.

Si le minimum de remplissage n'est pas atteint, le cubage entre le volume réellement occupé et le minimum obligatoire sera taxé au taux de la 2e catégorie. Le fret ainsi déterminé ne doit pas être inférieur aux minima de perception par conteneur comme indiqué ci-après.

7.10.3. Minimum de perception par conteneur non homogène

Type	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
20'	352,16 €	409,33 €	496,98 €	554,15 €
40'	703,55 €	817,89 €	992,44 €	1 106,78 €

7.11. Terminal Handling Charges (THC)

Les THC sont payables par le chargeur. Elles sont nettes et considérées être acquises et sont payables à la date à laquelle les marchandises sont reçues par le transporteur maritime. *Voir taux de fret et suppléments.*

7.12. LCL Port Service Charges

Elles sont payables par le chargeur. Le minimum correspond au montant payable pour une tonne.

Elles sont nettes et considérées être acquises et sont payables à la date à laquelle les marchandises sont reçues pour le compte du transporteur maritime. *Voir taux de fret et suppléments.*

(...)

ANNEXE 3 : (suite)

9. Grilles tarifaires

Nomenclature des marchandises (extraits)

MARCHANDISES	CAT. CONV	CAT. CONT	MARCHANDISES	CAT. CONV	CAT. CONT
Ampoules électriques, tubes de néon	2	2	Matières plastiques et ouvrages en ces matières	3	3
Articles d'hygiène	1	1	Menuiserie métallique	2	2
Biscuits, biscottes	3	3	Moteurs	2	2
Boulonnerie, clouterie	2	2	Outils et outillage non électriques	2	2
Condiments pour alimentation humaine. Moutarde	2	2	Ouvrages en acier, fer, fonte	3	3
Conserves de légumes	3	3	Parfumerie, cosmétique	1	1
Cuivre et ouvrages en cuivre	3	3	Pâtes alimentaires	4	4
Jeux, jouets	2	2	Pièces pour automobiles, cycles, motocycles	2	2
Jus de fruits, de légumes	3	3	Revêtements de sol, tapis	2	2
Lait et lait en poudre	3	3	Robinetterie, plomberie	2	2
Livres	2	2	Sel en sacs	4	4
Matériel agricole (sauf tracteurs)	2	2	Semoule et couscous	3	3
Matériel électrique et pièces de rechange	2	2	Talc en sacs	4	4
Matériel médical, équipement hospitalier	2	2	Thé	2	2
			Vêtements et accessoires du vêtement	2	2

Tarif de base pour marchandises (en EUR)

au départ des Ports du Havre, Dunkerque, Anvers et Rotterdam

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
	Tunis Alger Oran Skikda Casablanca	Tripoli Patras Corinthe Le Pirée	Alexandrie Port Said Haifa Beyrouth Limassol	Izmir Istanbul (Ambarli et Kumport)
	Marchandises en conventionnel et conteneur LCL ou non homogène			
Catégorie 1	22,17 €	26,59 €	30,89 €	32,10 €
Catégorie 2	20,18 €	24,20 €	28,11 €	29,21 €
Catégorie 3	17,90 €	21,48 €	24,96 €	25,94 €
Catégorie 4	18,05 €	21,65 €	25,15 €	26,13 €
	Marchandises en conteneur de 20' FCL homogène (1)			
	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Catégorie 1	698,33 €	837,61 €	973,08 €	1 011,24 €
Catégorie 2	635,48 €	762,23 €	885,51 €	920,23 €
Catégorie 3	564,14 €	676,66 €	786,10 €	816,93 €
Catégorie 4	568,49 €	681,87 €	792,15 €	823,22 €
EVP Frigo	535,95 €	642,85 €	746,81 €	776,10 €

(1) Y compris location pour les conteneurs secs/ventilés ; double perception pour les 40'.
Pour tout équipement spécialisé, se référer à la clause 2.9. des conditions générales.

ANNEXE 3 : (suite et fin)

À destination

Les Frais portuaires sont nets et doivent être perçus au départ en même temps que le fret.

(Minimum de perception : 1 U.P.)	Conventionnel ou LCL	Conteneur FCL 20' Double perception 40'
	EUR	EUR
Alger :		
- THC		90,00
- Congestion portuaire	12,50 par UP	15,00
Oran :	1,15 par tonne	90,00

Au départ

	Anvers	Rotterdam	Marseille
T.H.C. FCL 20' ou 40'	116	124	90
LCL par tonne	15	32	25

Minimum de facturation par B/L : 1 tonne.

Surcharges

Transbordement à Malte : 195 €/ conteneur ;

Interim Fuel Participation (IFP) : pour tenir compte de la hausse du coût des soutes, l'Interim Fuel Participation est portée à 12 % depuis le début de l'année.

ANNEXE 4 : Le tarif MAR-MAG (Marseille – Magreb) de SANMARCO

Les conditions générales sont identiques à celles du consortium BALBOA, à une différence près. En effet, l'armement SANMARCO considère comme envoi FCL tout envoi conteneuriser, que son contenu soit homogène ou non.

I- Taux de fret

De Marseille vers Alger et Oran

Type de conteneur	Par EVP
Ventilé sec	650,00 €
Autres	806,28 €

II- Frais portuaires (en euros)

Au départ

	Marseille
T.H.C. 20' ou 40'	90,00

ANNEXE 4 : (suite et fin)

À destination

Les frais portuaires sont nets et doivent être perçus au départ en même temps que le fret.

(Minimum de perception : 1 U.P.)	Conteneur 20' Double perception 40'
	EUR
Alger :	
- THC	90,00
- Congestion portuaire	15,00
Oran : THC	90,00

III- Surcharges

Interim Fuel Participation (IFP) : pour tenir compte de la hausse du coût des soutes, l'Interim Fuel Participation est portée à 12 % depuis le début de l'année (même modalité de calcul que dans le tarif BALBOA).

ANNEXE 5 : Schedules (Calendriers) du mois de mars de l'année N

Balboa Ligne mère (Easbound)

	Rotterdam	Anvers	Dunkerque	Le Havre	Marsaxlokk (Malte)	Alexandrie	Istanbul
	Départ	Départ	Départ	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
Regina BALBOA	lundi 01/03	mardi 02/03	mercredi 03/03	jeudi 04/03	lundi 08/03	mardi 09/03	jeudi 11/03
King BALBOA	lundi 08/03	mardi 09/03	mercredi 10/03	jeudi 11/03	lundi 15/03	jeudi 18/03	jeudi 18/03
Pride of BALBOA	lundi 15/03	mardi 06/03	mercredi 17/03	jeudi 18/03	lundi 22/03	jeudi 25/03	jeudi 25/03
Regina BALBOA	lundi 22/03	mardi 03/03	mercredi 24/03	jeudi 25/03	lundi 29/03	jeudi 01/04	jeudi 01/04

Feeding Malte - Maghreb

	Marsaxlokk	Tunis	Skikba	Alger	Oran	Casablanca
SANMARCO Nadir	mercredi 03/03	vendredi 05/03	dimanche 07/03	mardi 09/03	jeudi 11/03	samedi 13/03
SANMARCO Zenith	mercredi 10/03	vendredi 12/03	dimanche 14/03	mardi 16/03	jeudi 18/03	samedi 20/03
SANMARCO Nadir	mercredi 17/03	vendredi 19/03	dimanche 21/03	mardi 23/03	jeudi 25/03	samedi 27/03
SANMARCO Zenith	mercredi 24/03	vendredi 26/03	dimanche 28/03	mardi 30/03	jeudi 01/04	samedi 03/04

Ligne SANMARCO MAR-MAG

	Marseille	Alger	Oran
Ville d'Alger	mardi 02/03	jeudi 04/03	samedi 06/03
Ville d'Oran	mercredi 03/03	vendredi 05/03	dimanche 07/03
Ville d'Alger	mardi 09/03	jeudi 11/03	samedi 13/03
Ville d'Oran	mercredi 10/03	vendredi 12/03	dimanche 14/03
Ville d'Alger	mardi 16/03	jeudi 18/03	samedi 20/03

Toutes les dates sont des dates de départ, sauf pour le port de Marsaxlokk : s'agissant d'un hub, il est nécessaire de dissocier les dates d'arrivée et de départ des navires.

ANNEXE 6 : Pré-acheminement avant refonte du "carrier's haulage"

Le pré-acheminement des deux envois-tests est réalisé par voie ferroviaire. Les tarifs comprennent l'enlèvement, la manutention et l'acheminement ferroviaire.

I - Vers les ports Nord-européens

	Conteneur 20'	Conteneur 40'	Délai
Duisburg - Rotterdam	259 €	340 €	1 jour
Neuss - Anvers	240 €	315 €	1 jour
Mannheim - Anvers	557 €	731 €	1 jour
Transit Rotterdam "city limit"	40 €	70 €	1 jour
Transit Anvers "city limit"	40 €	70 €	1 jour

"city limit" : acheminement terminal de la gare de fret jusqu'au quai d'embarquement maritime.

II - Vers Marseille

	Tarif		
	Conteneur 20'	Conteneur 40'	Délai
Anvers - Marseille	384 €	743 €	2 jours
Rotterdam - Marseille	449 €	883 €	2 jours
Manheim - Marseille	408 €	791 €	2 jours
Duisbourg - Marseille	488 €	951 €	2 jours
Neuss - Marseille	463 €	901 €	2 jours
Fos (port fluvial) Marseille (port maritime)	23 €	46 €	Néant