

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université A MIRA-BEJAIA



Faculté des sciences économiques, commerciale et des sciences de gestions

Département sciences de gestion

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences de gestion

Option : Logistique et distribution

Thème :

L'acheminement des conteneurs via le transport maritime



Organisme d'accueil : National Shipping Company (N.A.SH.C.O)



Réalisé par :

✚ M^{lle} AGAOUA Cherifa

✚ Mr BOULKARIA Farid

Encadré par :

M^r DRIS Djamel

Année Universitaire : 2021-2022

Remerciements

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce à l'aide de plusieurs personnes à qui nous voudrions témoigner toute notre reconnaissance.

Nous exprimons notre plus grande connaissance envers nos chers parents qui nous ont apporté leur support moral et intellectuel tout au long de notre démarche d'étude.

*Nous adressons toute notre gratitude au directeur de ce mémoire **Mr DRIS Djamal**, notre promoteur pour son avec le plus grand intérêt tout au long de la réalisation de ce travail, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils.*

Un grand merci à tous nos enseignants qui nous ont transmis leurs savoirs inestimables durant notre cursus ainsi que tout le staff administratif et à toute l'équipe pédagogique.

Nous remercions aussi les fonctionnaires de l'administration de l'entreprise tous grades confondus d'avoir prêté importance au sujet, et qui nous ont aidé à la réalisation de ce mémoire.

Enfin, nous adressons nos remerciements aux membres du jury, qui ont pris la peine d'examiner ce travail.

- Cherifa & Farid-

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à :

*Nos adorables parents qui nous ont soutenus tout au long
de nos études et à qui on souhaite une longue vie pleine de
bonheur, joie et santé*

A nos très chers frères et sœurs

A tous nos amis chacun a son nom



- Cherifa -

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à :

*Nos adorables parents qui nous ont soutenus tout au long
de nos études et à qui on souhaite une longue vie pleine de
bonheur, joie et santé*

A nos très chers frères et sœurs

A tous nos amis chacun a son nom



- Farid -

Sommaire

Sommaire

Remerciements

Dédicace

Sommaire

Liste d'abréviation

Liste des tableaux

Liste des figures

Introduction Générale..... 1

Chapitre I

Transport maritime et la douane

Introduction 6

Section 01 : Historique et description du transport maritime 6

Section 02 : Aperçu général sur le conteneur et le transport maritime..... 17

Conclusion 36

Chapitre II

l'aspect juridique de la conteneurisation

Introduction 38

Section 01 : Les documents du transport maritime..... 38

Section 02 : Les facteurs principaux dans le transport maritime 46

Conclusion 49

Chapitre III

Présentation générale de l'organisme d'accueil

Introduction 51

Section 01 : Présentation Générale de l'Organisme d'Accueil..... 51

Section 02 : La gestion du trafic des conteneurs..... 62

Conclusion 74

Conclusion Générale 75

Liste bibliographie..... 77

Annexes..... 80

Tables des matières..... 86

Liste d'abréviation

Liste d'abréviation

CAAR: Compagnie Algérienne Assurance et Réassurance

CCI: Chamber du commerce international

CFR: Cost, and Freight

CIF: Cost, Insurance and Freight

CMA: Code, Maritime, Algérien

DAP: Delivred at place

DAT: Delivred at Terminal

DAU: Document Administratif Unique

DCG: Déclaration Complémentaire Globale

DDP: Delivred Duty Paid

DES: Déclaration Export Simplifiée

DSAE : Déclaration Simplifiée Anticipées Export

DSAI : Déclaration Simplifiée Anticipées Import

DSI: Déclaration Simplifiée Import

EDI : Echange Données Informatisées

EXW: EX Works

FAP SAUF: Franc Davaries Particulieres

FAS: Free Alongside Ship

FOB: Free On Board

INCOTERMS : International Commercial Terms

ISO : Organisation Internationale de Normalisation

JO : Journal officiel

Liste d'abréviation

JOUE : Journal officiel de l'Union européenne

LTM : Lettre Transport Maritime

MAIB : Accident investigation branch

MT : Métrique Tonne

N.A.SH.C.O : National Shipping Company

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

OMC : Organisation mondial du commerce

OMD : Organisation mondiale des douanes

OMI : Organisation Maritime Internationale

ORDF : Observatoire des réglementations douanières et fiscales

PDD : Procédure Dédouanement a Domicile

PDE : Procédure Dédouanement Expresse

PDU : Procédure Domiciliation Unique

SAUF FCA: Free Carner

TDC : Tarif Douanier Commun

TDC : Tarif douanier commun

TGN : Très grand navire Trib. Tribunal

TVA : Taxe sur la valeur ajoutée

UE : Union européenne

Vol : Volume

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau 1: Exemple sur l'identification et marquage d'un conteneur	22
Tableau 2: La dimension du conteneur.....	23
Tableau 3: Ouverture minimum des portes	23
Tableau 4: Les avantages et les inconvénients de transport maritime	33
Tableau 5: La commande de Tcs à embarqués.....	63
Tableau 6: Traitement des Tcs de NASHCO	64
Tableau 7: Le résultat de la commande des Tcs de 40 pieds.....	65
Tableau 8: Le résultat de la commande de 20pieds.....	66
Tableau 9: Les cautions pour les types de Tcs	69
Tableau 10: Tarif des surestaries a l'export.....	70

Liste des figures

Figure 1 : Les types de navires	9
Figure 2 : Types de conteneurs.....	21
Figure 3 : Les dimensions d'un conteneur	22
Figure 4 : Le marquage des conteneurs pour la marchandise dangereuse	24
Figure 5 : Les types des navires	29
Figure 6 : Logue la société NASHCO	51
Figure 7 : La situation géographique de l'entreprise.....	52
Figure 8 : Schéma représentatif de l'historique de la société NASHCO	53
Figure 9 : Organigramme De La Nashco –Spa De Bejaia.....	56

Introducción General

Introduction Générale

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés sur plusieurs pays.

Comme le commerce mondial a connu une croissance vertigineuse ces dernières années, il a pour corollaire une augmentation des opérations de transport. Dans ce lot des opérations de transport, une grande part revient au transport maritime et en particulier au mode de la conteneurisation des marchandises.

Quand on parle du transport, en général, il constitue un élément stratégique du système économique qui met en valeur non seulement la compétitivité du vendeur, mais surtout, détermine le niveau de croissance des échanges commerciaux sur le plan international¹. Or, bien que juridiquement le contrat de vente et le contrat de transport soient distincts dans l'absolu, ils sont liés du point de vue économique.

Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir produire des biens et des services afin de satisfaire les besoins des consommateurs. Ainsi, le transport maritime a pour objectif de transporter des personnes et des marchandises. C'est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international.

En conséquence, naturellement les opérations de vente, qu'elles soient au niveau national ou au niveau international, sont suivies d'un transport. Ce transport peut être fait par plusieurs modes. Ils sont multiples et sont classés selon les voies de communication utilisées.

Selon la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), soixante-quinze (75%) du commerce mondial en volume transite par voie maritime. C'est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce intercontinental. Son expansion est très marquée, grâce à la flexibilité du transport conteneurisé, aux capacités de massification, et au processus de libéralisation intégrale des échanges lancé par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC).

La conteneurisation des marchandises a joué un rôle important dans le développement des réseaux internationaux de transport intermodal. En effet, avec l'arrivée

¹ RODIÈRE (R.), MERCADAL (B.), «Droit des transports terrestres et aériens», Edition Dalloz, Paris, 1990, p.2.

du conteneur, un important réseau international de transport basé sur l'utilisation d'un format standard de cargaison s'est développé. Cette standardisation a permis d'accélérer le transfert de la marchandise d'un mode de transport à l'autre. Aujourd'hui encore, les opérations de transfert d'un mode de transport à l'autre demeurent l'élément clé d'un système de transport performant.

Parmi ces points de transféré, les terminaux portuaires de conteneurs sont généralement identifiés comme le maillon faible de la chaîne. Tel qu'il a été déjà démontré à plusieurs reprises, une chaîne de transport intermodale ne peut être plus forte que le plus faible de ses maillons. C'est pourquoi ce mémoire s'intéresse à la L'acheminement des conteneurs via le transport maritime. Plus précisément, ce mémoire vise à comprendre le fonctionnement de ces terminaux et à identifier des pistes de solution pour surmonter le goulot d'étranglement qui se produit à ce niveau de la chaîne.

Les raisons du choix de thème

Le choix de notre sujet porté sur l'acheminement des conteneurs via le transport maritime, en particulier celle de l'entreprise portuaire de Bejaia, revêt un intérêt économique et commercial visant à évoluer dans ce nouveau contexte, cela à travers la mise en place d'un système de d'acheminement et distribution efficace adapté aux nouveaux enjeux économiques.

L'objectif principal de l'unité National Shipping Company (N.A.SH.C.O) de Bejaia est de savoir comment elle et de veillez à ce qu'un bon produit lui soit livré à temps et à un prix raisonnable. 99999

Pour toutes ces raisons, nous avons choisi le thème de notre recherche « L'acheminement des conteneurs via le transport maritime » qui apparaît un sujet d'actualité et nouveau devant les économistes, et en tant que future, nous chercherons de mieux en mieux à comprendre et à évoluer dans le domaine de la logistique.

Problématique et hypothèses de recherche

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international. Selon la CNUCED, 80% du commerce mondial en volume (et 70% en valeur)²

transitent par voie maritime. C'est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce intercontinental, le commerce maritime correspond donc à l'ossature du commerce international. A. Smith (1776) dans son livre *La richesse des Nations* soulignait déjà l'importance des transports par eau pour l'industrialisation des villes côtières. Des analyses économiques ont démontré aussi l'importance de l'impact des ports dans le développement économique d'un pays. Ainsi, d'après (FUJITA et al. 1999 ; Clark et al. 2004), les ports sont considérés comme des pôles de croissance, véritable moteur du développement économique.

Selon D. Salvatore (2008) les coûts de transport au Moyen orient et Afrique du nord sont deux fois plus élevés que ceux des pays développés. L'Algérie dispose d'une façade maritime de plus de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce, ce qui à priori lui offre de nombreuses opportunités naturelles en termes de développement portuaire. En effet, durant les années 80, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers monde. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales³.

Notre travail repose sur ce contexte et ces différents constats. En termes d'objectifs, nous avons en effet souhaité analyser en profondeur les différentes L'acheminement des conteneurs via le transport maritime. Afin de comprendre où en est l'exploitation portuaire aujourd'hui en Algérie et comment améliorer la performance d'acheminement des conteneurs via le transport maritime en Algérie.

C'est dans ce contexte que nous avons choisi ce sujet comme thème de notre recherche en l'intitulant « *L'acheminement des conteneurs via le transport maritime* ». En essayant de répondre à la problématique suivante : *Quelle cent les problèmes constate dans l'acheminement des conteneurs via le transport maritime en algériens et comment y remédier ?*

À partir de cette problématique, quelques questions secondaires se posent alors :

Q1 : Quelle cent les contrainte constate dans l'acheminement des conteneurs via le transport maritime en algériens ?

³ J. Garnier (2008) « Distribution; Le repli de la consommation affole les hypermarchés », *La Tribune*, 1er septembre, Paris, 2008, p178.

Q2 : Quelle est la solution optimale pour y remédier ?

Pour explorer cette problématique et répondre à ces questions, nous avons émis deux hypothèses :

Hypothèse 1 : L'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) dispose de tous les moyens logistiques nécessaires pour la distribution de ses produits.

Hypothèse 2 : L'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) suit une logistique de distribution rentable qui permet d'améliorer sa part de marché.

Méthodologie de recherche

Pour mener à bien cette étude, nous avons suivi une démarche méthodologique à la fois théorique et pratique. La première repose sur une recherche bibliographique à travers la consultation d'ouvrages, d'articles de revues et de sites Web, pour recueillir l'information nécessaire à l'encadrement théorique de notre travail. Tandis que la seconde, consiste en un déplacement sur le terrain, au niveau de l'agence NASHCO pour une période d'un mois, en vue de suivre et comprendre le processus de la conteneurisation, et la gestion des conteneurs au sein de NASHCO.

L'organisation du travail

.....

Chapitre I

Transport maritime et la douane

Introduction

Le commerce mondial a connu une croissance vertigineuse ces dernières années, il a pour corollaire une augmentation des opérations de transport. Dans ce lot des opérations de transport, une grande part revient au transport maritime et en particulier au mode de la conteneurisation des marchandises.

Quand on parle du transport, en général, il constitue un élément stratégique du système économique qui met en valeur non seulement la compétitivité du vendeur, mais surtout, détermine le niveau de croissance des échanges commerciaux sur le plan international.

Section 01 : Historique et description du transport maritime

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et par conséquent, de l'économie mondiale. En effet, 25 000 milliards de tonnes-km de fret procurent les océans annuellement comparées à 7 000 pour le rail et 3 000 pour la route. Il s'agit de pas moins de 71% de tout le fret mondial transporté. Comme les modes aériens et terrestres, le transport maritime évolue sur son espace propre : un espace à la fois géographique par ses attributs physiques mais aussi stratégique par son emploi.

Le transport maritime est devenu aujourd'hui, vital pour le commerce international. Il fait prospérer l'économie de certaines régions et de certains pays dans le monde. Plus de 80% de marchandise est acheminé par la voie maritime. Même si le transport maritime fut utilisé longtemps dans l'échange de commerce entre les différents civilisation et peuples depuis l'antiquité. Mais il a connu ces derniers temps un changement et il offre beaucoup d'avantage tel que la vitesse, la sécurité, et la possibilité de transporter les marchandises et de passagers à des prix fiables.

Cependant, les ports sont indispensables dans la logistique de transport de marchandise. Ils sont l'interface entre le transport maritime et terrestre et ils ont un rôle significatif dans la gestion de transport par voie maritime. Le terme logistique portuaire a connu récemment un développement très important, particulièrement dans les relations de vente et d'achat. Elle est un élément d'efficacité et de rentabilité dans les relations commerciales, et elle est aussi un élément indispensable dans la gestion et organisation de transport maritime. Une logistique portuaire efficace constitue un élément déterminant de la

compétitivité des opérations de transport maritime depuis l'usine de fabrication jusqu'à la livraison finale chez les destinataires.

1. Historique du transport maritime

Il est important de revenir sur l'apparition du transport maritime où l'homme avait découvert qu'il pouvait faire flotter des radeaux, bien avant d'avoir inventé la route. En effet, le monde de transport maritime qui permettait de se déplacer et de transporter des charges de plus en plus lourdes, s'est développé dans l'ère de la civilisation phénicienne. Avec la révolution industrielle ce monde s'est ouvert aux innovations technologiques vu son indispensabilité dans l'acheminement de tonnage de marchandise sur de longues distances.

Le transport maritime est le premier moyen de transport de marchandise. De fait, il est l'un des éléments dynamiques du développement du commerce international. Historiquement, les armateurs phéniciens étaient à la tête de l'utilisation de ce mode de transport, quand ils se déplacent dans la méditerranée où se développe leur négoce par leurs navires, ensuite les grecs et les romains ont aussi adopté cette méthode¹.

Il est presque impossible de dire à quelle époque les armateurs employèrent les concours des personnes servant aux ports d'escale ou de destination comme collaborateurs terrestres, installés à ces ports pour l'exploitation commerciale du navire. Au temps de la marine à voile, le capitaine avait un rôle prépondérant dans l'expédition maritime. Il était souvent le propriétaire du navire qu'il exploitait avec le concours de quelques matelots. Il engageait ces derniers, achetait les vivres et les agrès, empruntait pour les besoins du voyage, négociait avec les chargeurs, recevait et livrait les marchandises.¹ Deux facteurs modifièrent les conditions d'exploitation du navire, un facteur technique et économique. L'importance du facteur économique est la conséquence de la transformation complète du matériel de navigation. Un navire moderne constitue actuellement au point de vue de sa valeur intrinsèque, de son entretien, du personnel qu'il exige et des frais généraux d'exploitation, un capital qui ne devient pratiquement rentable que par son utilisation intensive.

Pour atteindre cet objectif, il ne suffit pas que cette machine géante soit susceptible de contenir dans ses flancs une grande quantité de marchandise, il faut encore que soit réduite

¹ TOHOO (A.), «Le règlement contentieux des avaries de la phase du transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, de la Côte d'Ivoire et du Nigéria.», thèse de droit, Université de Hambourg (Allemagne) 2003, p. 16.

au maximum la période pendant laquelle il reste à quai, exigence d'autant plus difficile à réaliser que l'évolution du commerce maritime a non seulement décuplé le tonnage des navires, mais multiplié d'autant le nombre de réclamations à tel point que la livraison d'une cargaison normale suppose une série d'opérations qui ne peuvent s'effectuer que lentement. Depuis quelques années, les mutations s'opèrent rapidement dans le secteur maritime. Les armements de petites taille et de tailles moyennes sont absorbés par les plus grands. Certains grands armateurs créent des succursales dans tous les ports desservis par leurs navires. D'autres grands armateurs qui exploitent leurs navires sur les lignes régulières ont tendance à créer des sociétés de consignation dans chaque port du monde où leurs navires font escale. Les ports dans lesquels une compagnie ne dispose pas de représentants, elle peut faire appel à un agent non exclusif : C'est l'agent consignataire de navire¹.

Cent ans plus tôt c'était le capitaine du navire qui effectuait lui-même toutes les opérations qui le mettaient en rapport avec le commerce local. Il est issu de la transformation au XIXe siècle des conditions de la navigation et du développement des transports maritimes, le capitaine n'ayant plus le temps d'accomplir toutes les opérations commerciales qu'il accomplissait à l'époque de la navigation à voiles. La loi ancienne et même cet actuel emploi, le mot « consigner » était employé pour désigner une opération consistant à assurer le paiement d'une somme sur laquelle existait une contestation en la mettant en main tierce, jusqu'à décision sur la difficulté qui empêchait qu'on ne la délivrât sur-le-champ.

Quand la difficulté était levée, on s'adressait au Consignataire de la somme pour délivrer les fonds à qui ils appartenaient réellement. Par contre n'avait pas pour habitude de donner l'argent que l'on déposait entre les mains du tiers consignataire, mais de le remettre dans des sacs sur lesquels on apposait son cachet afin de pouvoir les identifier le moment venu. D'où l'idée, lorsque le navire était momentanément confié à un tiers, l'agent de l'armateur ou du Capitaine, de dire qu'il était consigné, c'est-à-dire, remis entre les mains d'un Consignataire².

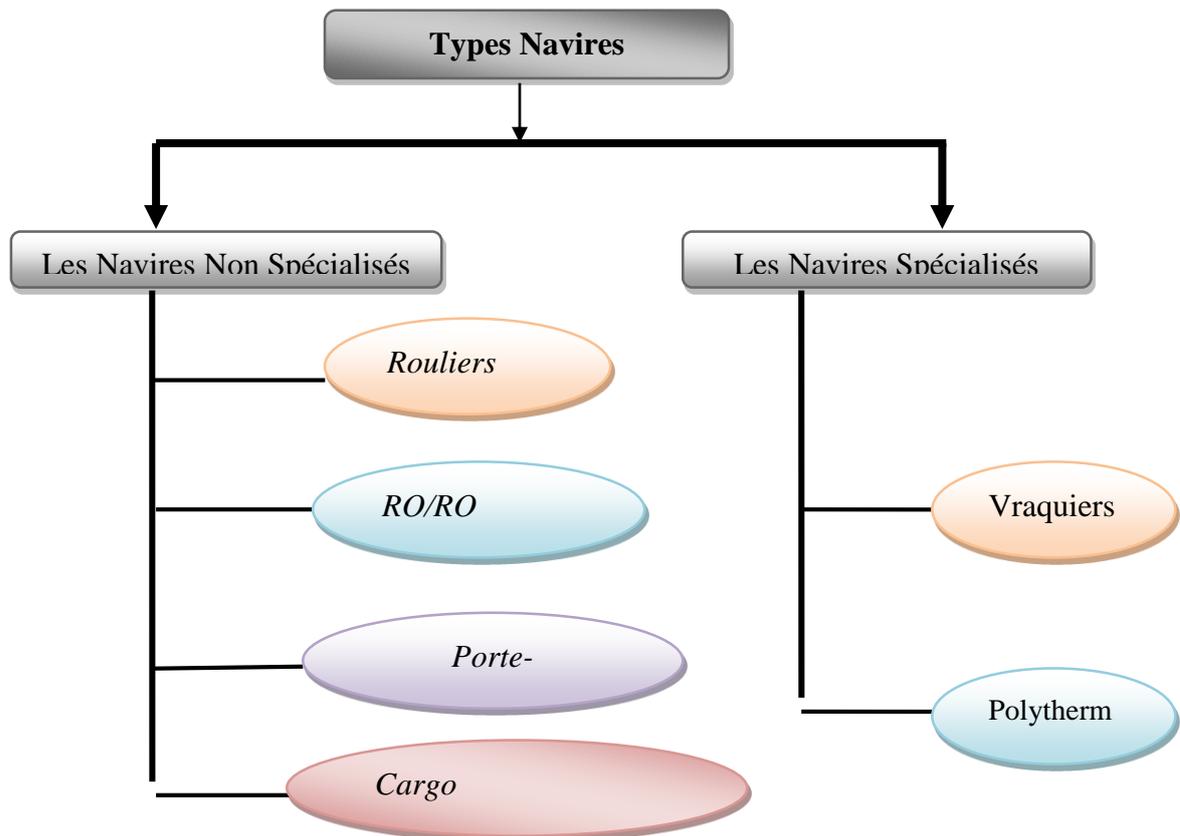
¹ Université mouloud Mammeri Tizi-Ouzou faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion département des sciences commerciales. Spécialité: Finance et Commerce International. Thème : L'impact de consignation maritime sur le développement du commerce international Cas : Traitement d'une escale de navire au sein de l'agence NASHCO d'Alger, p15.

² BOLITI (J), «Le transport international des marchandises», Vuibert 2003, p.214.

2. Les moyens de transport maritime

Pour effectuer des différentes opérations de commerce extérieur, il existe plusieurs moyens de transport maritime pour le bon acheminement des marchandises. Ci-après les deux types de navires utilisés dans le transport maritime des marchandises.

Figure 1 : Les types de navires



Source : réaliser par moi-même.

2.1. Les navires spécialisés

Ce sont des navires réservés au transport d'un type particulier des marchandises. Nous pouvons citer :

A. Les transporteurs de vrac (vraquier)

Ce sont des navires citernes essentiellement les pétroliers et les céréaliers.

B. Les navires polythermes

Ce sont des navires adaptés aux marchandises transportées sous température dirigée, exemple des transports de denrées périssables (viandes, poisson).

2.2. Les navires non spécialisé

Ce sont des navires qui peuvent transporter toutes sortes de marchandise, en général emballées en sacs, caisses, conteneurs, nous distinguons :

A. Les cargos conventionnels

C'est des navires disposant des moyens de manutention à bord.

B. Les porte-conteneurs

C'est des navires qui peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs de 20 pieds, ces navires sont spécialisés dans le transport uniquement de conteneurs ils ne peuvent transporter des charges non conteneurisées.

C. Les navires rouliers

Ce genre de navires sont équipés d'un portail arrière et parfois latéral relevable qui prend appui sur les descentes du port.

D. Les navires RO/RO

Appelé Roll on/ Roll off, elle présente l'avantage de permettre la manutention de tous les types de marchandises¹.

¹ FEDI (L.) REZENTHEL (R.), «L'exploitation des terminaux portuaires face aux enjeux maritimes du 21^{ème} siècle», DMF n° 685, 2007, p. 828.

2.3. Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Ils peuvent être résumés comme suit :

A. Les avantages

- Ce mode de transport est peu cher.
- Il est incontournable pour les transports en quantités.
- Une diversité et une adaptation des navires.

B. Les inconvénients

- Ce mode est très lent.
- Assurance plus chère.
- Emballage coûteux.
- Pré et post-acheminement souvent plus onéreux.
- Immobilisation financières en cours de route¹.

3. Le Contrat du Transport Maritime

Le contrat de consignation du navire est un contrat de mandat. C'est l'analyse qui correspond à la fois au genre d'obligations assumées par le consignataire aux conditions de cessation de son contrat à la responsabilité qu'on lui reconnaît. Article 617 du Code Maritime Algérien précise que le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun.

Le contrat de transport est une convention passée entre les parties participantes aux contrats. Il existe deux types de contrats dans le transport maritime ²:

3.1. Le contrat de transport

Le chargeur s'engage à payer un fret déterminé puis le transporteur à son tour s'engage à acheminer une marchandise d'un port à un autre.

¹ Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. Université de formation continue. Mémoire de fin d'étude option : commerce international. Thème : consignation maritime d'un navire marchand. Cas pratique : SARL NOURSHIP Agence Bejaia.

² Article 617 du Code Maritime algérien + bulletin officiel du ministre du transport OP cit P139

3.2. Le contrat d'affrètement

Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue.

L'affrètement d'un navire ne concerne que rarement l'expéditeur de marchandises diverses, alors qu'il est de pratique courante pour les opérateurs sur les marchés de matières premières et de produits de base (commodités). Cependant, l'affrètement peut parfois être envisagé pour des transports de marchandises diverses :

- Dans le cas d'expéditions relativement importantes (à partir de 300 tonnes)
- A destination d'un port limitant les frais de post-acheminement, mais qui serait difficilement touchable par un navire de ligne pour des raisons de tirant d'eau, d'équipement portuaire, de manutention, etc. Il est ainsi pratiqué en grand cabotage (Moyen-Orient, Afrique de l'Ouest) par des exportateurs de produits industriels (biens d'équipement par exemple).

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement, mais les contrats (charte partie) sont des contrats-types, fruits d'une longue expérience, puisqu'historiquement l'affrètement a précédé le contrat de transport. Les affréteurs d'un navire peuvent utiliser ensuite celui-ci pour faire des transports mais les liens entre ces affréteurs et les chargeurs relèvent alors non plus du contrat d'affrètement, mais du contrat de transport, et sont régis par toutes les dispositions concernant celui-ci, et particulièrement la présomption de responsabilité du transporteur. Toutefois, des connaissements émis dans ces conditions peuvent être refusés dans le cadre d'un crédit documentaire.

3.2.1. Les types de contrats d'affrètement

Les contrats d'affrètement sont conclus, en général par l'entremise de courtiers spécialisés, entre :

- **Le fréteur** : C'est celui qui fournit le navire, il peut être l'armateur (représenté par un courtier de fret ou un agent maritime) ou un affréteur précédent (on parlera alors de sous affrètement).

- **L'affrèteur** : C'est l'utilisateur futur du navire¹.

Trois types d'affrètements existent :

- **L'affrètement au voyage** : Le frèteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affrèteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affrèteur à en payer le fret.
- **L'affrètement à temps** : Le frèteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affrèteur pour un temps défini et l'affrèteur à en payer le fret.
- **L'affrètement coque-nue** : Le frèteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affrèteur pour un temps défini et l'affrèteur à en payer le loyer².

3.3. Les conventions internationales

3.3.1. Les règles de Bruxelles de 1924

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, élaborées sous l'égide du Comité Maritime International (C.M.I.), a été signée à Bruxelles le 25 août 1924 et est entrée en vigueur le 2 juin 1931. Adoptée dans la foulée de la mise en œuvre du Harter Act aux États-Unis, elle correspond à la prise en considération des intérêts des chargeurs face à l'hégémonie des transporteurs. Elle a reçu un grand succès, puisque elle a été ratifiée par plus de cent États. Par ailleurs, elle connaît un rayonnement universel par son application dérivée, car certains pays incorporent dans leur législation la Convention de Bruxelles³.

Le Protocole modificatif du 23 février 1968 à la Convention de Bruxelles, est appelé également « Règles de Visby ». Il concerne principalement l'élévation du montant de limitation de réparation et l'intégration de dispositions relatives au transport par conteneurs.

Cette convention impose seulement aux transporteurs maritimes une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire-transporteur. Ce dernier est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération, l'ensemble de ce dernier vont aussi aggraver le risque en matière de marchandises transportées. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de

¹ Art. 650, CMA, 1998.

² Art. 695, CMA, 1998

³ LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime, chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004, p 24.

cas d'exonérations. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultants de :

- L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver
- La faute nautique.
- L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur)
- Les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables
- Les faits de guerre
- La faute du chargeur
- Le vice caché ou lock-out ou arrêts de travail ;
- La freinte
- L'insuffisance d'emballage
- Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer
- L'insuffisance ou imperfection de marques
- Le vice caché échappant à une vigilance raisonnable
- La charge de la preuve incombe au transporteur.
- La convention de Bruxelles originelle prévoit une indemnisation de 823.97 DTS :
- Par colis pour les marchandises emballées ;

Par unité pour les marchandises en vrac. En ce qui concerne les pays qui ont ratifié les protocoles de modification de la convention de Bruxelles, les limites de responsabilité applicables sont les suivantes :

- 2 DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées ;
- 666.67 DTS par colis ou unité. La limite la plus élevée étant applicable, le transporteur ne peut pas bénéficier de ces limites en cas de faute intentionnelle et de faute inexcusable ou de fraude.
- En cas de dommage apparents, les réserves doivent être effectuées au moment de la livraison. En cas de dommages non-apparents, les réserves doivent être adressées dans les trois (03) jours de la livraison. Une lettre recommandée n'est pas nécessaire. Il est toujours possible de rechercher la responsabilité du transporteur sans avoir adressé la lettre de réserve.

Mais il faut prouver que les dommages existaient lors de la livraison car il y a présomption de bonne arrivée. Sa prescription est fixée à un an¹.

3.3.2. La convention de Hambourg 1978

Mieux connue sous la dénomination de "Règles de Hambourg", la *Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer*, adoptée le 31 mars 1978, est le fruit de la revendication des pays en voie de développement (PVD). Le véritable motif de cette revendication est le régime juridique de responsabilité du transporteur maritime. Les PVD, considérant que la Convention de Bruxelles de 1924 et ses modifications avaient été élaborées par les grandes puissances maritimes en faveur des transporteurs, souhaitaient une nouvelle convention dans le cadre des Nations Unies.

La « Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1er novembre 1992, dite aussi « Règles de Hambourg », a été ratifiée à ce jour par 31 Etats, dont aucune grande puissance maritime.

Elle pourrait cependant concerner à terme de nombreux contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif.

Condition d'application dans l'espace. C'est susceptible de s'appliquer à tout contrat:

- Dont le lieu d'exécution (port de chargement de déchargement, lieux d'émission du document de transport) est situé dans un état signataire ;
- Ou, dont le document de transport prévoit l'application de cette convention. Son domaine d'application réel peut donc dépasser le cadre des Etats signataires (parmi lesquels figurent d'ailleurs des pays qui commencent régulièrement avec la France, Maroc, Tunisie, Sénégal, etc.). D'autant que les principales dispositions de ce texte sont généralement jugées plus favorables aux chargeurs que celles de la convention de Bruxelles, et que la ratification des règles de Hambourg exclut l'application de toute autre convention internationale dans le pays concerné.

A ce jour toutefois, un litige concernant un transport au départ ou à destination d'un port de France, s'il est jugé Français, ne peut se voir appliquer les règles de Hambourg, car

¹ Transport maritime , la convention du Bruxelles et ses délégués amendements MARCQ jean-patrick risques et assurances transport et logistiques 2^E édition l'Aargus 2011 p101.

les dispositions de la convention de Bruxelles demeurent d'ordre public. B. Opérations concernées La convention de Hambourg, si elle exclut aussi les contrats d'affrètement, à une application plus étendue puisqu'elle concerne :

- Tous les contrats de transport de marchandises, qu'il y ait ou non émission d'un connaissement, y compris les transports en pontée et les transports d'animaux vivants.
- Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transports et la livraison, y compris donc les opérations de manutention si elles sont effectuées alors que les marchandises sont sous la garde de la compagnie¹.

3.3.3. Les Règles de Rotterdam

L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le 11 décembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », ouverte à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications. Les principales novations concernent :

- Son champ d'application, qui est plus étendu, puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte, y compris donc les transports de pré-ou post acheminement
- La reconnaissance complète des messages électroniques et documents dématérialisés.
- De nouvelles règles de responsabilité avec disparition de la faute nautique, et limite d'indemnisation portée à 3 DTS par Kilo.

Le 23 septembre 2009 a eu lieu une cérémonie de signature de la Convention sur les contrats pour le transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (les Règles de Rotterdam).

4. Les Obligations des parties du transport maritime

4.1. Pour le chargeur

- Doit déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise (nature, conditionnement et emballage, poids, volume, nombre).

¹ CHAVALIERD et DUPHLEF op cit P 140

- Etiqueter et marquer les colis en indiquant le nom de destinataire, le numéro de colis, le port de destination finale de débarquement¹.

4.2. Pour le transporteur

- Fixer et charger la marchandise solidement.
- Mettre son navire en état de navigabilité et Prendre en charge les marchandises.
- Emettre le connaissement à la demande du chargeur et après vérification des mentions qui y sont portés par ces derniers concernant la nature, la qualité de la marchandise de façon appropriée et soigneuse.
- Transborder si nécessaire en cas d'empêchement de poursuivre le voyage².

Section 02 : Aperçu général sur le conteneur et le transport maritime

Le transport par conteneur prend de l'ampleur et ne cesse de s'accroître, parallèlement au commerce mondial, 85%³ des marchandises sont transportées par conteneur, trois ou quatre avantages intrinsèques, mais pas seuls, puisque un autre argument plus sérieux apparaît, c'est la séparation des continents par des mers en sachant que le commerce mondiale est nettement dominé par la triade.

1. Le conteneur dans le monde

La conteneurisation est le fait d'utiliser des conteneurs comme moyen de transport de bien et de marchandises. Ce concept n'est apparu qu'au 19^{ème} siècle, mais depuis lors, il est devenu un élément indispensable dans le domaine du transport, Plusieurs éléments ont contribué à son succès, parmi lesquels on peut citer son caractère multimodal qui rend sa transition possible entre les différents modes de transport.

Devenant ainsi un outil international, le conteneur est par la suite standardisé grâce à des accords entre les compagnies de transport. Des améliorations et des spécifications ont été par la suite réalisées afin de rendre les conteneurs plus compatibles à certains types de cargaison. Toutefois, le conteneur a des avantages et des inconvénients. Tout cela sera présenté lors de cette première section.

¹ BONNAUD (J), «Revue de Droit Commercial, Maritime et Fiscal», Paris, 1993, p.131.

² MARCQ jean-patrick OP CIT, p 102.

³ Maurice Durousse t, La mondialisation de l'économie, ellipses 2000, page 18.

2. Historique du conteneur

La conteneurisation est une idée simple, née aux Etats-Unis, et qui tire justement sa force de sa simplicité. Malcolm Mclean en est considéré comme l'inventeur pendant les années 1950. Son idée consiste à acheminer les marchandises dans des boîtes « containers ». Il reprend ce concept aux militaires américains qui ont été pressés par l'urgence, avait imaginé le transport de certains matériels militaires dans ces conteneurs durant la seconde guerre mondiale. Mais, il pousse l'idée jusqu'au bout de sa logique, ces conteneurs ont une forte capacité.

Avec le développement de la conteneurisation sur l'Atlantique Nord à partir de 1966, puis sa génération progressive par la suite, le conteneur devient dès le milieu des années 1960 une boîte normée dans les standards qui sont définitivement fixés en 1974 par l'ISO (International Standards Organisation).

La conteneurisation a donc moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place importante dans les échanges maritimes internationaux. En effet, 80 % des échanges internationaux se font par voie maritime¹.

3. Définition du conteneur

Le conteneur est une boîte métallique rectangulaire utilisée pour le transport des marchandises d'un point à un autre².

Il est conçu de manière à être-aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre, et aussi facile à remplir et vider.

Outre un mode d'emballage et de conditionnement, le conteneur est un support logistique terrestre puis maritime. Les conteneurs utilisés pour le transport intercontinental sur de longues distances dits « conteneurs maritimes », sont des conteneurs spécifiques. Ils sont pour la plupart adaptés aux modes de transport terrestre des continents dans lesquels ils

¹ Antoine FREMONT, « Le monde en boîtes conteneurisation et mondialisation », synthèse INRETS numéro 53 Janvier 2007, p 23.

² <http://questions.digischool.fr/Commerce-international-qr/Quelle-est-la-definition-d-un-conteneur-maritime-76848.html> . Consulté le 05/03/2022 à 11:03.

sont débarqués¹.

4. Les types des conteneurs

On distingue plusieurs types de conteneurs :

4.1. Conteneurs standards « Dry »

Les conteneurs standards « Dry » ce sont des boîtes fermées avec un plancher, un toit, des parois latérales et des extrémités rigides. Ils sont équipés de portes à une extrémité et sont connus comme étant des conteneurs à usage général. Ils peuvent être utilisés pour transporter tout élément sec².

4.2. Les conteneurs high-cube

Les conteneurs high-cube (figure n°01-b) ont des structures similaires à celles des conteneurs standards, mais ils sont plus grands contrairement aux conteneurs standards qui ont une hauteur de 2392mm (8.6pieds), les conteneurs de high-cube sont hauts de 2697mm (9.6pieds). La plupart des conteneurs de ce genre sont des 40pieds, mais ils existent aussi des 45pieds de ce type³.

4.3. Les conteneurs « open top », à toit ouvrant

Dont le toit est une bâche souple et très rigide. Il s'agit d'un conteneur dont la structure est adaptée au transport de marchandise surdimensionnée (machines lourdes, gros pneus et bobines, stockage d'acier ou du plastique), ils sont équipés de trappes de chargement sur le toit, et de trappes de déchargement au bas d'une extrémité (avant ou arrière)⁴.

4.4. Les conteneurs flat

Les conteneurs flat ce sont des conteneurs métalliques très robustes, repliables et fonctionnels sans parois latérales fixes ni toiture, permettant un empotage par le haut ou sur les côtés, et adapté par exemple pour les chargements dépassant le cadre de conteneur⁵.

¹ www.logistiqueconseil.org/article/Transport-maritime/conteneur.htm. Consulté le 05/03/2022 à 12:00.

² https://www.lantenne.com/Le-conteneur-dry-Description-generale_a32693.html. Consulté le 24/04/2022 à 12:37.

³ <https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.htm>. Consulté le 24/04/2022 à 12 :28.

⁴ <https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html>. Consulté le 24/04/2022 à 12 :28.

⁵ <https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html>. Consulté le 24/04/2022 à 12 :28.

4.5. Les conteneurs réfrigéré « reefer »

Les conteneurs réfrigéré « reefer » (figure 1) ce sont des conteneurs à caractéristiques thermiques (parois isolées) munis d'un dispositif de réfrigération et de chauffage¹.

4.6. Le conteneur citerne « tank »

Le conteneur citerne « tank » sont composés de deux éléments de base : la citerne et l'ossature. Elles doivent correspondre à des spécificités techniques bien précises en fonction des produits transportés, qui sont classées en deux catégories : alimentaires et chimiques (gaz, liquide, matière dangereuse...)².

¹ <https://www.carucontainers.com/fr/conteneur/conteneur-frigorifique>. Consulté le 24/04/2022 à 13:03.

² <https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.htm>. Consulté le 24/04/2022 à 12 :28.

Figure 2 : Types de conteneurs



Source : <https://www.groupe-rdt.com/informations-utiles/types-de-conteneurs/> Consulter le 05/05/2022, à 12 :00.

5. Identifications et marquages des conteneurs

Le codage, le marquage, l'identification proposée par le BIC (Bureau international du Container) ont donné au conteneur une carte d'identité : la norme ISO 6346¹. Chaque conteneur est unique.

Les codes pour les conteneurs ou "codes BIC" sont reconnus dans la Norme Internationale ISO 6346², conteneurs pour le transport de marchandise-codage, identification et marquage, qui définit un système d'identification des conteneurs pour le transport de marchandises dans tous les documents de transport international et de déclaration en douane. Les codes BIC sont utilisés dans 110 pays par 1200 propriétaires ou opérateurs représentant 90% de la flotte mondiale des conteneurs.

Tous les conteneurs obéissent à des règles de normalisation, éditées par l'ISO

¹ BAUCHET P, le transport maritime dans le commerce international, 3eme Edition economica, Paris 1991, p80.

² BERNARD DREYER, la fonction de transitaire et le transport multimodel, IN annales IMTM ,1988, p187.

(Organisation International de Normalisation). Cette normalisation, en accord avec l’UIC (Union International de Chemins de fer), permet entre autres de faciliter le transport ferroviaire¹.

La norme ISO comprend un système d’identification international des conteneurs voir tableau n° 01.

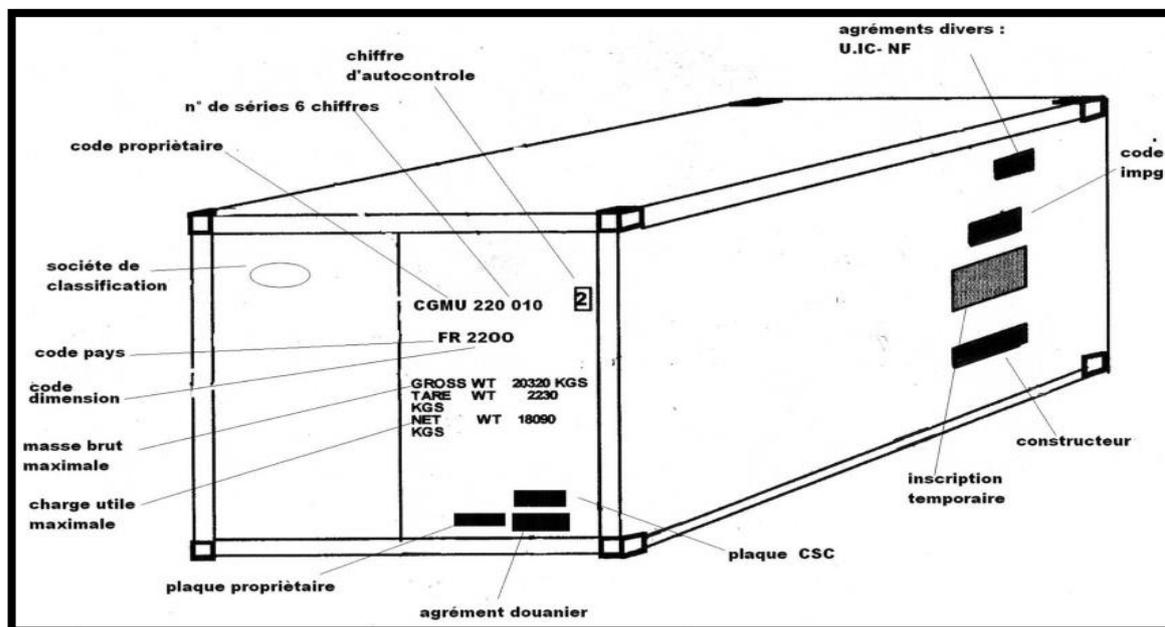
Tableau 1: Exemple sur l’identification et marquage d’un conteneur

Code propriétaire de quatre lettres	Numéro de série de six chiffres	Un chiffre d’autocontrôle
DVRU	128 428	6

Le chiffre d’autocontrôle destiné à valider l’exactitude de l’enregistrement et la transmission de données.

5.1. Le marquage du conteneur (figure n° 02)

Figure 3 : Les dimensions d'un conteneur



Source: Revu-du-commerce-international-info/fr/logistique/100-millions-de-conteneurs 2010. Consulté le 10/03/2022 à 21 :47.

¹ Revu-du-commerce-international-info/fr/logistique/100-millions-de-conteneurs 2010. Consulté le 10/03/2022 à 21 :47.

5.2. Les dimensions du conteneur

La norme ISO permet la standardisation de la dimension des conteneurs en circulation dans le monde. Plusieurs dimensions sont en service, mais certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place aux conteneurs de 20 pieds et 40 pieds dont les dimensions seront résumés dans les tableaux. L'unité de mesure de la conteneurisation est l'EVP (Equivalent Vingt Pieds) ou en anglais TEU (Twenty Equivale Unit) qui correspond à un conteneur de 20 pieds¹.

Tableau 2: La dimension du conteneur

	Type	Longueur (mm)	Largueur (mm)	Hauteur (mm)
Dimension extérieures maximales	20 pieds	6058	2438	2591
	40 pieds	12192	2438	2591
Dimension intérieures minimales	20 pieds	5867	2330	2350
	40 pieds	11998	2330	2350

Source : <http://www.containerinfo.net/norme.htm>. Consulté le 05/03/2022 à 22 :11.

1 pied = 304.8 mm - 1 inch = 25.4 mm.

Dans la pratique 2350 en largeur et 2390 mm en hauteur.

Tableau 3: Ouverture minimum des portes

Type	Largueur (mm)	Hauteur (mm)
20 pieds	2286	2261
40 pieds	2286	2261

Source: <http://www.containerinfo.net/norme.htm>. Consulté le 05/03/2022 à 22 :11.

Dans la pratique les portes font 2340 en largeur et 2280 mm en hauteur.

5.3. Le marquage de conteneur pour la marchandise dangereuse

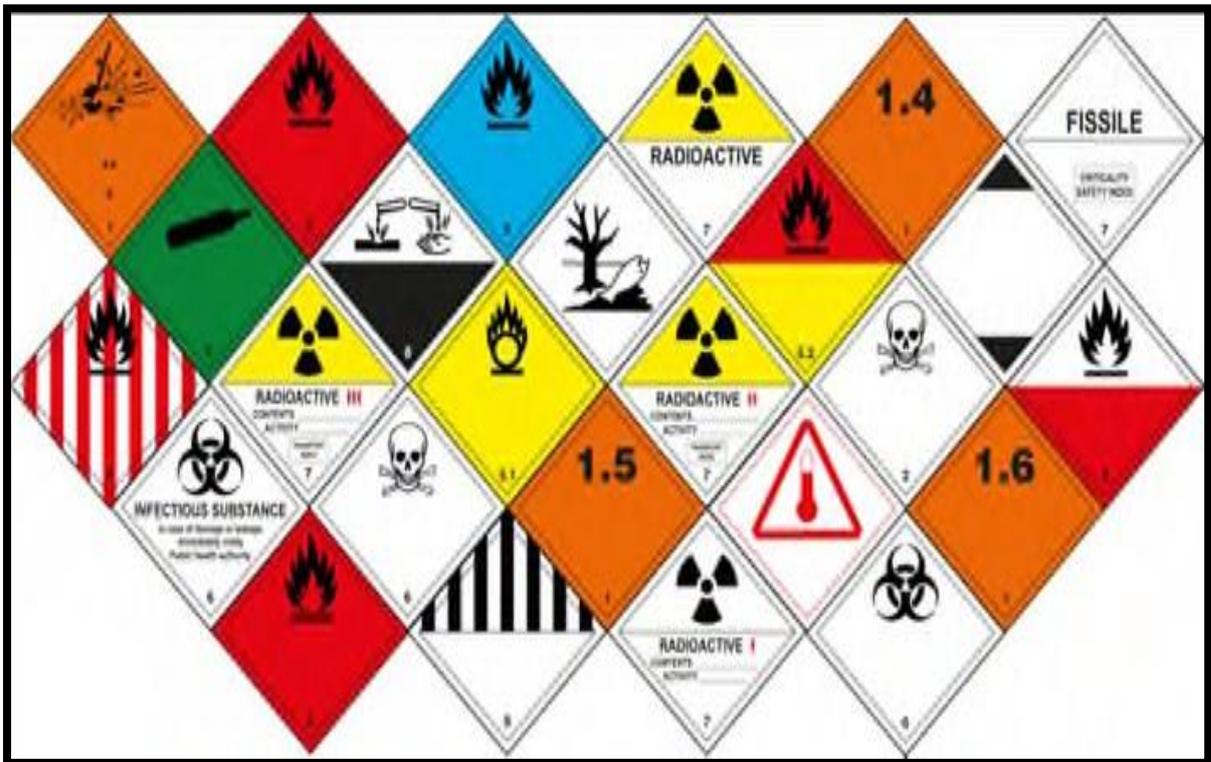
Les conteneurs sous contrôle Delmas sont tous agréés pour le transport des marchandises dangereuses. Il convient de rappeler cependant que les marchandises dangereuses doivent répondre à des normes de conditionnement très strictes.

¹ <http://www.containerinfo.net/norme.htm>. Consulté le 05/03/2022 à 22 :11.

Les règles de conditionnement sont régies par le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods). Chaque marchandise dangereuse devra faire part d'une déclaration spécifique auprès de la compagnie maritime.

Le conteneur lui aussi devra faire l'objet d'un marquage spécifique. Ces marques sont à retirer après chaque export de marchandise dangereuse. Nous rappelons que aucun résidu quel qu'il soit ne doit subsister dans le conteneur après le dépotage de ce dernier. En effet, le personnel ayant en charge la maintenance et le nettoyage des conteneurs pourrait s'en trouver affecté. (Figure n°03) montre le marquage apposé sur le conteneur¹.

Figure 4 : Le marquage des conteneurs pour la marchandise dangereuse



Source : http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf. Consulté le 27/02/2022 à 13h12.

¹ http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf. Consulté le 27/02/2018 à 13h12.

6. Les avantages et les inconvénients de conteneur

Le conteneur est le moyen idéal de l'inter-modalité, son caractère standard et interchangeable ainsi que sa robustesse permet un usage répété¹.

A. Avantages

- Sécurité de la marchandise
- Protection contre le vol, les chocs et l'environnement
- Economie sur l'emballage et l'assurance
- Rapidité de manutention et de transport
- Suppression des ruptures de charge

B. Inconvénients

- Investissements coûteux
- Difficile adaptation des ports, et moyens de transport des pays en voie de développement
- Normalisation encore insuffisante
- Déséquilibre des flux de marchandises imposant des transports de TC à vide
- Empotages et chargements mal exécutés

7. Le transport maritime

Le commerce international est, aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. L'explosion des échanges internationaux de produits manufacturés dans les cinquante dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, dans cette période, une révolution, celle de la conteneurisation.

La généralisation du conteneur a permis des gains de productivité considérable par l'augmentation de la taille des navires, l'accélération des opérations de chargement-déchargement et la suppression de la plupart des manutentions,...etc.

Le visage de transport maritime du 19^{ème} siècle, avec ses portes conteneurs et pétroliers géants tournant au tour du monde est très différent de cargos traditionnel. Cette révolution technique a permis à ce mode de transport de se maintenir à la première place, avec des

¹ BAUCHET P l'économie du transport international de marchandise « terre et mer édition economica, paris,1992, p141.

trafics, tout type de produit confondu, qui ont presque quadruplé entre 1970 et la fin des années 2000, et d'assurer aujourd'hui encore plus de 70% des échanges mondiaux en valeur¹.

7.1. Les principaux intervenants dans le transport maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre un port A et un port B. Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées².

7.1.1. Les armateurs

Ils équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale. Ils peuvent être les propriétaires (fréteurs), les exploitants ou les affréteurs (loueurs de navires). Leur principale activité est le transport maritime de marchandises ou de passagers. Leur rôle est donc de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

7.1.2. Les chargeurs

Ce sont les donneurs d'ordre, par exemple les entreprises primo- exportatrices propriétaires de marchandises qu'ils expédient dans le cadre d'opérations internationales.

7.1.3. Le transitaire

Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il est chargé d'effectuer pour le compte de la marchandise un certain nombre d'opérations : les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la rédaction de connaissements, le groupage, le dégroupage, la reconnaissance et le passage de la marchandise, etc. suivant les cas il peut être simple mandataire (soumis exclusivement à une obligation de moyens) ou, plus largement, commissionnaire.

Dans ce cas, il a entière liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix des modes de transport et de transporteur et de négocier les contrats avec ces derniers. Il est, en contrepartie, astreint à une obligation de résultat. A noter que les professionnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une

¹ Denis Chevrier et FrancoisDuphil, « transporter à l'international », FAUCHER, Danves, 2009, p 138.

² Moise Donald Dailly, « Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, L'HARMATTAN, 1^{er} édition, 2013, p 92 et 93.

activité de stockage et de manutention. Il n'est non plus rare de rencontrer qu'il possède une division qui s'occupe du transport de poste-acheminement terrestre.

7.2. Les consignataires ou agents maritimes

Ils représentent dans le port l'armateur ou l'affréteur du navire. Il défend leurs intérêts. Il négocie les contrats, il le représente auprès des instances administratives, auprès des exportateurs, des importateurs ou leurs transitaires. l'agent consignataire peut être :

7.2.1. Le consignataire du navire

Représente le transporteur. Il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même.

Le consignataire est donc un auxiliaire qui assure la réception, l'embarquement, le débarquement des marchandises, leurs livraison au destinataire et les encaissements y afférents. Si le consignataire est un courtier qui n'assume pas lui-même les fonctions d'entrepreneur de manutention, il fait alors appel pour le compte de son mandant, à un entrepreneur de manutention, pour ce qui concerne sa responsabilité, il répond envers l'armateur des fautes d'un mandataire salarié.

7.2.2. Le consignataire de la cargaison

Il représente le destinataire, il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même. Il est donc un auxiliaire qui assure la prise en charge de la marchandise et paie le fret restant éventuellement dû. En ce qui concerne sa responsabilité, il répond envers le destinataire des fautes d'un mandataire salarié.

7.3. L'aconier

Il s'agit d'un auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes ¹:

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer et les garder jusqu'à leur embarquement.
- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées et les garder jusqu'à leur remise au destinataire.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul,

¹ Jean Belotti ; op.cit; p 278, 279.

peut engager une action contre lui et tout ce qui concerne la limitation de la responsabilité et la réception ressort du droit commun.

7.4. Le courtier maritime (shipbroker)

Ce professionnel s'entretient entre deux entreprises ; soit pour acheter/vendre un navire neuf (exemple : entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il rapproche les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution du contrat.

7.5. La douane

« La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Il est habilité à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux »¹.

8. Les types de navire

Le chargement de la marchandise peut s'effectuer sur deux types de navires comme l'indique la figure 6 ²:

8.1. Les navires spécialisés

Sont réservés au transport d'un type particulier de marchandise tels que : les vraquiers, pétroliers ou céréaliers, les navires polythermes destinés au transport de denrées périssables.

8.2. Les navires non spécialisés

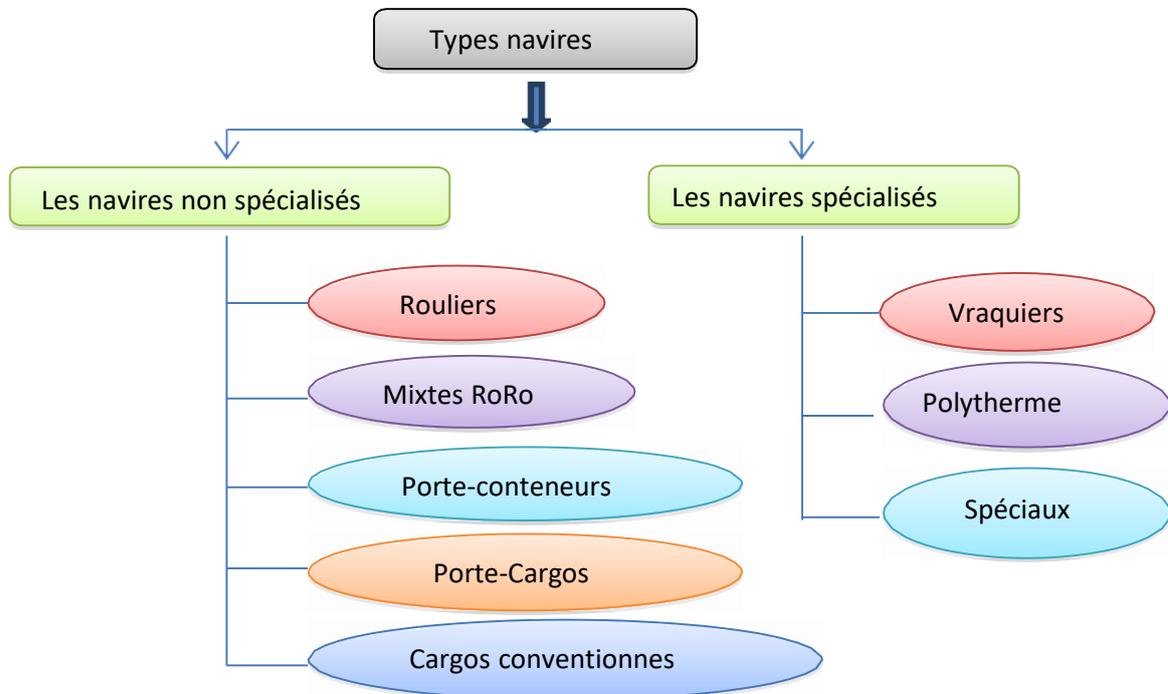
Ils sont destinés pour transporter toute sorte de marchandises diverses ; emballées et conditionnées (sacs, cartons, caisses ; mais aussi cadres conteneurs,...etc.).Tels que les cargos conventionnels qui disposent de leurs moyens de manutention, les portes conteneurs adaptés au volume des conteneurs, et les navires rouliers équipés d'une rampe arrière permettent la manutention de tous les types de marchandises. Cette technique de roulage est aussi appelée la technique RoRo (Roll on – Roll off). Les navires mixtes RoRo + conteneur

¹ MARIE-MADLEINE Damien, «Dictionnaire de transport et de la logistique » 2^{ème} édition, DUNOD,Paris, 2005, p 194.

² Jean Belotti ; op.cit. ; p 277.

combinent l'intérêt du conteneur avec celle du roulage. Les porte-barges destinés au transport combiné fluvial/maritime.

Figure 5 : Les types des navires



Source : réaliser par nos soins.

A. Les vraquiers

Les vraquiers (figure 6) comprennent les transporteurs de vrac solides (minéraliers, céréaliers,...etc.) et les navires citernes, essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gaz liquéfiés.

B. Les navires polythermes

Les navires polythermes (figure 6) s'adaptés au transport sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navire se raréfie ; l'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car plus souple.

C. Les navires spéciaux

Il en existe de toutes sortes : car-ferries, des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines ; etc.

D. Les porte-conteneurs

Les porte-conteneurs (figure 6) sont des navires puissants et rapides, les portes boites en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneur de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40pieds. Les plus grands actuels font plus de 300m de long et transportent 8000EVP.

E. Les navires rouliers

Les navires rouliers (figure 6) sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. Cette technique dérivée de celle du ferry-boat et appelée « Roll-on/Roll-off » ou « Ro-Ro », présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tous les types de marchandises, On distingue : le roulage directe (manutention de charge sur roues ou chenilles) : semi-remorques routières, voitures, wagons parfois, Le roulage indirect, dans lequel on utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises à bord : remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, chariot sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

F. Les navires mixtes Ro-Ro+ conteneur

Les navires mixtes Ro-Ro + conteneur (figure 6) combinent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisés et pour les ports non équipés. Leurs avantages et donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ses navires de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

G. Les navires porte-barges

Les navires porte-barges (figure n°4-f) sont des navires munis d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci.

H. Les cargos conventionnels

Les cargos conventionnels (figure n°4-g) disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ses navires classiques perdent peu à peu de leur importance.



(a)



(b)



(c)



(d)



(e)



(f)



(g)

9. Les documents de transport maritime

Il existe deux documents du transport maritime qui sont: le connaissement et le manifeste.

9.1. Le connaissement

Son appellation en anglais est (Bill of Lading- B/L), issu du texte de base de Bruxelles (1924).

Il apparaît souvent pour les opérations du commerce international comme un document difficile à comprendre. Il représente de multiples facettes et son utilisation requiert une certaine expérience. Il matérialise le contrat de transport établi entre un chargeur qui peut être l'exportateur ou l'importateur, lequel a souvent mandaté un transitaire, et la compagnie maritime représentée en général par son agent.

C'est une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux car il représente la marchandise dont il précise la description et permet d'en transférer la propriété.

Les originaux constituent des titres de propriété nécessaire à la prise en charge des marchandises par le destinataire final et peuvent donc être négociés dans le cadre d'une transaction commerciale ou bancaire (cas de crédit documentaire)¹.

9.2. Le manifeste

C'est un document de transport qui récapitule la totalité des marchandises ou des passagers chargés dans un véhicule ou une unité roulante de transport pour un trajet donné (d'une gare routière ou ferroviaire, d'un port ou d'un aéroport à destination d'une autre gare, un autre port ou aéroport). Ce document de transport, comme le dévoile sa définition, est utilisé dans tous les modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien). Pour un véhicule qui transporte à la fois du fret et des passagers, on établit deux manifestes séparés (un manifeste pour les passagers et un autre pour les marchandises).

Le rôle d'un manifeste est de fournir, compte tenu de certaines exigences commerciales et réglementaires, des renseignements précis sur le chargement ou les passagers².

¹ Jean Belotti ; op.cit. ; p 271 et 272.

² Logistique Conseil, recueil de documents essentiels utilisés dans le transport maritime, p01 ; disponibles sur : <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm>. consulté le 26.03.2022 à 17:45.

A. Pour le transport de marchandise

Il s'agit de la liste des marchandises constituant le chargement d'un véhicule de transport ou d'une unité de transport (unité Ro-Ro, UTI). Ces marchandises sont classées en fonction des numéros de titre de transport (LTA, Connaissance,...). Le manifeste reprend ainsi, pour toutes les expéditions individuelles, les informations utiles contenues dans les titres de transport (expéditeur, destinataire, nombre de colis, marques et numéros, nature des emballages, la quantité et la désignation des marchandises).

B. Pour le transport de passagers

Il s'agit de la liste de tous les passagers à bord du véhicule de transport au moment de son départ. Cette liste ne prend pas en compte les membres de l'équipage. Les passagers y sont classés en fonction des numéros de titre de transport (billet ou ticket de voyage). Le manifeste reprend toutes informations utiles sur l'identité des voyageurs.

10. Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui peuvent être déterminants dans le choix de la solution transport. Nous allons les présenter dans le tableau 6¹:

Tableau 4: Les avantages et les inconvénients de transport maritime

Caractéristiques techniques	Avantages	Inconvénients
Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) réduit le coût de la manutention et des assurances.	Taux de fret avantageux sur certaines destinations. Possibilités de stockage dans les zones portuaires. Tous les points du globe peuvent être desservis.	Délais importants. Encombrement portuaire de certaines zones. Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. Ruptures de charge et manutention source d'avaries. Assurance plus élevée et emballage plus onéreux.

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, Paris, 2008, p16.

¹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, Paris, 2008, p 16.

11. Généralités sur les conteneurs en Algérie

La conteneurisation est le nouveau mode de transport maritime que l'Algérie a adopté depuis 1978.

11.1. Historique de la conteneurisation en Algérie

L'introduction du conteneur en Algérie date 1973, elle s'est effectuée par l'intermédiaire d'une société américaine associée à SEA LAND exploitant un navire 'Calgary' avec 108 conteneurs de 20 pieds à bord, destinés à la zone d'Arzew.

C'est en 1975 qu'a eu lieu le déchargement du premier conteneur au port d'Alger, soit environ 20 d'années après les essais pionniers de la MATSON et la SEALAND.

C'est en 1977 que la conteneurisation a été introduite définitivement en Algérie par l'intermédiaire de deux compagnies étrangères, entre autres la compagnie maritime Belge (CMB) et la compagnie maritime yougoslave (Loginslov).

Les difficultés caractérisant l'utilisation du conteneur à cette époque (l'absence de législation et de procédures douanières régissant cette technique ainsi que le manque d'infrastructures et d'équipement nécessaires à l'utilisation du conteneur) ont obligé les autorités algériennes à établir un circulaire en mars 1978, ayant pour objet la gestion et la circulation des conteneurs en Algérie. Aussi il y a lieu de noter que la convention douanière du 18 Mai 1956 signée à Genève relative aux conteneurs a été acceptée par l'Algérie le 14 décembre 1978.

12. Évolution du trafic à conteneur en Algérie

L'apparition du conteneur est relativement récente en Algérie, c'est en 1973 qu'a eu lieu la réception des premiers conteneurs au nombre de 100 conteneurs de 20 pieds, transportés par le navire « CALGRY » exploité par la société « Sea Land » arrivés au port d'Oran destinés à la zone industrielle d'Arzew.

Ce n'est deux ans plus tard 1975 que les premiers conteneurs arrivent au port d'Alger qui est principal port de marchandises.

La première ligne régulière de transport maritime par conteneurs en Algérie a été établie en 1978, reliant le port d'Anvers en Belgique au port d'Alger et depuis, les lignes ont été renforcées et diversifiées, et le trafic conteneurisé relie les ports algériens à l'Europe.

du nord (Anvers, Caen Rotterdam, Brème) à l'Europe du sud (Barcelone, Marseille....) à l'Amérique du nord(Houston)et aussi au moyen orient .

Le mouvement de conteneurs qui transitent par les ports algériens n'a cesse d'augmenter cesderniers années, comme d'ailleurs dans de nombreux autres ports de la région, ainsi entre 1993-2003, le tonnage net des marchandises conteneurises en Algérie s'est multiplie par plus de 7 et le nombre de conteneurs pleins par environ 6.

N'est donc pas étonnant qu'un nombre croissant de port cherche à capter le plus grand pourcentage possible de trafic ; en offrant les meilleures conditions aux clients, conditions qui se traduisent souvent par des investissements lourds en termes d'infrastructure et superstructure.

S'il est certain qu'en Algérie le classement des principaux ports en termes de trafic de conteneurs n'a pas peu changé au cours de cette dernière décennie (avec une domination claire d'Alger, suivi de loin par Oran) il n'est pas moins vrai qu'une concurrence croissante apparait entre les ports algériens (Skikda et Bejaia ont doublé leur pourcentage de participation au cours de même période, au détermine d'Alger et Oran).

13. Étude statistique de la conteneurisation en Algérie

En effet le trafic conteneur à cette époque (1978) atteignait près de 26 000 EVP à l'échelle nationale et n'a cessé de croître depuis.

Par ailleurs, ce trafic a été des son apparition exploité par quelques organismes et entreprise nationales seulement tels que: ENP, NAFTAL, ENPC, ENIEM, SNS, MDN, PCA etc. Le recours par ces utilisateurs au conteneur était dicté par l'aspect de sécurité et de prévention de la marchandise quand il n'est pas imposé par le fournisseur lui même.

Il faut par ailleurs signaler que les principaux ports algériens par lesquels transite la plus grande partie, si ce n'est la totalité, des conteneurs sont les ports, D'Alger, Oran, Bejaia, Skikda et Annaba, Ces ports sont touchés par des navires feeders d'une capacité de 250 à 300EVP, ainsi que des navires conventionnels ou rouliers transportant des conteneurs.

La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (C.N.A.N) qui est l'unique armement national de transport maritime des marchandises hors hydrocarbures, assure une couverture de 40% du trafic conteneurisé, il existe parallèlement d'autres armements

étrangers qui assurent des services conteneurisés vers les ports algériens, en utilisant des navires feeders, conventionnels ou rouliers.

L'absence de navires porte-conteneurs dans les ports nationaux s'explique par les petites cadences de chargement et de déchargement qui risquent de prolonger le séjour de ces navires dans les ports, Alors que l'un des avantages qu'offrent ces navires, c'est la réduction des séjours dans les ports.

Cet état de fait est dû à l'inadaptation des capacités d'accueil des navires et des marchandises aux exigences d'une bonne fluidité du trafic conteneurisé.

Conclusion

Le transport maritime est un marché lié au développement du commerce international. Il enregistre une hausse continue de son activité, qui devrait se poursuivre encore plusieurs années surtout dans le marché de la ligne régulière. C'est un secteur qui connaît aussi une concurrence internationale très forte et pour lequel les taux de retour du capital sont très fluctuants. C'est une activité qui ne peut s'évaluer que sur des cycles longs. Ce secteur souffre périodiquement d'une surcapacité importante.

Les chargeurs ont des besoins et des contraintes différents selon leur activité, leur taille, leurs clients et leurs fournisseurs et leurs options logistiques, mais aussi le type de produits qu'ils transportent. Le choix de la chaîne de transport va s'appuyer sur tous ces éléments. Transport à la demande et ligne régulière se partagent ce marché. En termes de tonnage, le transport à la demande est largement prépondérant, le rapport est inversé en terme de valeur.

Chapitre II

l'aspect juridique de la conteneurisation

Introduction

Au cours des dernières décennies, l'économie mondiale a connu une croissance rapide. Cette croissance a été en partie alimentée par la progression encore plus rapide du commerce international. La croissance du commerce, quant à elle, résulte à la fois d'évolutions technologiques et d'efforts concertés pour réduire les obstacles aux échanges.

L'augmentation du commerce mondiale entraîne un développement du transport maritime. On observe une croissance rapide des échanges par la mer, ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes et des ports.

L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux. Le transport maritime est donc un instrument privilégié des échanges internationaux et a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

Aujourd'hui. La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Conteneur est devenu un outil de transport usuel, car toutes les marchandises qui doivent voyager sur de longues distances en dehors des vrac (charbon, céréales, minerais de fer...) et des liquides (hydrocarbures par exemple) sont chargées en conteneurs.

Le présent chapitre sera constaté à la présentation des fondements théoriques concernant notre recherche. Pour se faire on a opté pour la répartition de notre travail en deux sections : dans la première, on traitera avec plus d'intérêt le conteneur dans le monde et le transport maritime. Dans la deuxième section nous aborderons l'évènement du transport maritime.

Section 01 : Les documents du transport maritime

Les documents accessoires émis par l'agent maritime sont : le schédule, la demande de cotation, la demande de positionnement, le draft, le booking, l'avis d'arrivée, la facture pro forma, la facture, le container deposit receipt, le reçu de versement de caution et le delivery order.

Les documents de transport sont des contrats de transport de marchandise échangés entre les différents acteurs et varient en fonction du mode de transport utilisé.

1. Le connaissement (BL: Bill of Lading)

C'est un contrat de transport maritime considéré comme preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. Le connaissement atteste que la marchandise a été prise en charge par le navire. Il détermine l'identité ainsi que le prix et les conditions de transport.

Le connaissement est édité en cinq copies originales de différentes couleurs :

- Une copie pour le chargeur.
- Une copie pour l'armateur.
- Une copie pour le réceptionnaire.
- Deux copies pour le capitaine du navire.

Le connaissement maritime peut-être :

- **A ordre** : transmissible par simple endossement, c'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire.
- **A personne dénommée** : non négociable.
- **On board** : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature.
- **Reçu pour embarquement** : prise en charge de la marchandise
- **Net de réserves** : il certifie la prise en charge de la marchandise de bon état apparent.
- **Surchargé** : des réserves portées par la compagnie sur la qualité ou l'état des marchandises atténuant la responsabilité du transporteur.

2. Le manifeste

Le manifeste indique la nature de marchandises, leur qualités, leur quantités, le nombre et les marques des colis, leur emplacement à bord, les dates et lieux de chargement et de destination, ainsi que les noms des chargeurs et destinataires. Indispensable aux formalités de douane et de déchargement, le manifeste doit être spécialement préparé par les soins de capitaine pour chaque port de déchargement. Cependant il existe trois types de manifeste :

2.1. Le manifeste cargo

Établit par le port de provenance sur lequel sont énumérées les marchandises à bord de B/L.

2.2. Le manifeste comptable

C'est un document confidentiel établi par l'armateur ou son agent, il indique le fret maritime auquel sont ajoutées les différentes taxes liées à la marchandise.

2.3. Le manifeste de sortie (D1)

Une fois que la marchandise a franchi le territoire national, elle devient algérienne ce qui fait l'obligation de la déclaration juste à la réception des connaissements.

2.4. Le booking note

C'est la prise en charge de l'armateur de la demande du client pour le chargement de sa marchandise sur le navire après l'accord du client pour le fret proposé par l'armateur.

Ce document est établi par la section BOOKING de l'agence maritime, il formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Son but est de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire.

2.5. La lettre de transport maritime

Document non négociable faisant preuve du contrat de transport maritime et des caractéristiques de la marchandise chargée. À la différence du connaissement, la lettre de transport maritime ne constitue pas un titre représentatif de la marchandise.

2.6. La charte partie

Dans le cadre du transport maritime, une charte partie est un acte constituant un contrat conclu de gré à gré entre fréteur et un affréteur, dans lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire, les conditions du contrat d'affrètement par lequel le propriétaire d'un navire loue celui-ci à d'autres personnes en vue de transport d'une cargaison et garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire.

2.7. Le pli cartable

C'est un simple cartable qui contient des documents tels que (la facture d'origine, le connaissement, le certificat d'origine...) et permettant le dédouanement de la marchandise, qui a été demandé par le client dans sa banque.

3. Documents accessoires de la gestion administrative

Ce sont des documents qui servent au contrôle de la conformité des procédures et normes du transport maritime pour une meilleure gestion, émis par l'agent maritime sont : le Schedule, la demande de cotation, la demande de positionnement, le draft, le booking,

l'avis d'arrivée, la facture pro forma, la facture, le récépissé de dépôt du conteneur, le reçu de versement de caution et le bon de livraison.

3.1. Les documents au service des opérations

Il s'agit d'un ensemble de documents et autorisations établies par le service des opérations de l'agence maritime, et dont le but est de déclencher ou d'accompagner la réalisation de certaines opérations sur le terrain.

Les documents opérationnels usuels sont : la demande de pilote, la demande d'ouverture de bureau, la demande d'embarquement, la demande de débarquement, la demande d'Ecor, le shifting conteneur, le shifting navire, le laisser passer des marins, la demande d'escale, la clearance, le rapport de visite client¹.

3.2. Les documents du tiers

Ce sont des documents établis par des prestataires au service de la marchandise. Ce sont: l'autorité portuaire, la douane, la Société Générale de Surveillance (SGS), les services sanitaires, phytosanitaires et de l'environnement, l'acconier, le chargeur ou le client².

4. Différents auxiliaire du transport maritime

Le transport maritime nécessite des personnes intervenantes pour toutes les opérations nécessaires à l'exécution de transport de la marchandise.

4.1. L'armateur

L'armateur est la personne qui exploite à ses frais un ou plusieurs navires marchands ou de pêche, ce que lui confère des responsabilités particulières, Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer en temps et en bon état. Il arme le navire, c'est-à-dire qu'il le fournit en équipage, en matériel et en ravitaillement. Il pourvoit à tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'expédition maritime.

4.2. Le transporteur

¹ Antoine Panet-Raymond et Denis Robichaud « Le commerce international » une approche Nord-Américaine, Edition Cheneliere Education, Canada, 2005. p 11.

² P.PESTEL-DEBORD. et J.BONNAUD, L'agent consignataire de navire en France, aspects économique et juridique. L'antenne Intertransport, Marseille, 1983, p89.

C'est le propriétaire d'un navire qui assure le transport de la marchandise d'un port vers un autre port.

4.3. Le manutentionnaire

Personne qui fait la manutention, qui déplace et manipule des colis ou des marchandises à l'intérieur d'un lieu de production ou de stockage tel un entrepôt, une usine ou un magasin.

4.4. Le courtier

Le "courtier" est un professionnel du commerce qui pratique l'activité nommée "courtage", et dont le rôle est de mettre en relation deux ou plusieurs personnes cherchant à réaliser des opérations telles que l'achat ou la vente de marchandises.

4.5. Le courtier maritime

Le courtier maritime assure pour le compte d'un armateur un certain nombre d'obligations administratives. Il est surtout l'intermédiaire commercial entre les chargeurs (entreprises ayant du fret à transporter) et les transporteurs (armateurs ou navires). Il négocie aussi les contrats d'affrètement, c'est-à-dire de location de navires¹.

4.6. Le courtier interprète

Courtier interprète et conducteur de navire ou courtier maritime, officier ministériel chargé du courtage des affrètements, qui constate le cours du fret et qui détient le monopole de la traduction des actes et contrats maritimes devant les tribunaux.

4.7. Le courtier de vente et d'affrètement des navires

Le courtage d'affrètement des navires est l'activité professionnelle de mettre en relation des opérateurs de navires, des affréteurs, des armateurs, et des chantiers navals qui souhaitent réaliser une opération d'affrètement, d'achats, de vente ou de construction de navires².

¹ P.PESTEL-DEBORD. et J.BONNAUD, Op-Cit, p91.

² DUPONTAVICE, E, et CORDIER, P, Transports Maritimes et Affrètements Maritimes, 2° édition, Delmas 1990, p250.

4.8. La banque

Une banque est une entreprise qui a une activité financière, Sa fonction principale consiste à proposer des services financiers tels que collecter l'épargne, recevoir des dépôts d'argent, accorder des prêts, gérer les moyens de paiement.

4.9. L'assureur

L'assureur propose à l'assuré un contrat de garantie qui va le couvrir contre les risques financiers qui pourraient survenir suite à un événement imprévu. Le principe de fonctionnement d'une compagnie d'assurance est de mutualiser les assurés qui versent des cotisations pour se protéger.

4.10. Le commissionnaire en douane

Personne physique ou morale ayant obtenu un agrément de l'administration des douanes qui l'autorise à faire profession de déclarer en détail au nom et pour le compte d'autrui et à accomplir en douane les formalités liées à cette déclaration, sur l'ensemble du territoire national¹.

5. Les services des douanes

La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Elle est habilitée à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.

5.1. L'agent maritime « l'agent consignataire »

L'agent maritime/consignataire de navire travaille généralement au sein d'une agence maritime ou d'une entreprise de consignation. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder.

¹ DUPONTAVICE, E, et CORDIER, P, Transports Maritimes et Affrètements Maritimes, 2^o édition, Delmas 1990, p197.

5.2. Le consignataire de navire

Le consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports où les navires font escale. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime.

5.3. Le consignataire de cargaison

Le consignataire de marchandise ou de cargaison est le mandataire salarié de l'armateur. Selon le code maritime algérien: « est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

5.4. Le transitaire

Le transitaire est 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. Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandise qui consiste à :

- Informer et conseiller le client sur l'organisation du transport ;
- Le renseigner sur les formalités de douanes ;
- Réceptionner la marchandise.

5.5. L'expert Maritime

Il peut travailler pour le compte du navire ou pour les ayants droits de la marchandise. Il intervient lorsqu'il y a un dommage, une avarie, un manque ou toute autre chose qui peut avoir un lien direct avec la marchandise ou le navire. Mais aussi, il peut faire de la surveillance du déchargement et du chargement de la marchandise lorsque cette dernière est homogène pour qu'il puisse connaître à la fin des opérations s'il n'y a pas un manque ou même des avaries qui ont survenues¹.

¹ BONASSIES.P et SCAPEL.C, Traité de Droit Maritime, L.G.D.J, p322.

5.6. Le Destinataire Final (Importateur)

C'est la personne physique ou morale qui possède le droit de se faire délivrer la marchandise lorsqu'elle présente le connaissement. Ses tâches sont :

- Procède ou fait procéder par l'intermédiaire de son représentant qui n'est autre que le transitaire aux formalités d'enlèvement de la marchandise et autres formalités touchant la marchandise (expertise, contrôle, magasinage...)

C'est le propriétaire de la marchandise et dans la plupart des cas celui qui est mentionné au connaissement et dont il est le titulaire¹.

¹ Frédéric Teulon, « Le commerce international », Edition du seuil, Paris, février 1996, p24.

Section 02 : Les facteurs principaux dans le transport maritime

1. Les incoterms 2020

Les incoterms sont une codification élaborée par la chambre de commerce internationale (CCI) qui définit le mode de transport ainsi que la livraison entre deux parties : l'acheteur et le vendeur, dans cette section nous allons voir le rôle de l'incoterm, choix de l'incoterm et sa réforme de 2020.

2. Définition de l'incoterm

Les règles des incoterms (International Commercial TERMS) sont rédigées par la chambre de commerce international (CCI) en 1936 et fait l'objet d'une révision régulière.

Ils définissent les obligations et les responsabilités entre incombant au vendeur et à l'acheteur en ce qui concerne:¹

- **Le point de transfert des frais** : répartition des frais de transport, assurance et douane (les frais d'acheminement) entre le vendeur et l'acheteur.
- **Le point de transfert des risques** : à partir de quel lieu l'acheteur est responsable des risques de pertes et de dommages encourus par la marchandise durant le transport.
- **Les documents** (ou données informatiques équivalentes) dus par le vendeur à l'acheteur.

Les règles incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1 janvier 2011. Cette nouvelle version, qui prend en compte l'évolution des pratiques commerciales comporte onze termes commerciaux, chacun désigné par trois lettres suivis d'un lieu choisi par les parties².

L'incoterm résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale (CCI). Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationale pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur

Les règles incoterms (International Commercial TERMS) rédigées par la Chambre

¹ Jean Belotti; op.cit. ; P 94.

² http://www.grex.fr/medias/fichier/logistique-les-incoterms-icc-2010_1521127531444-pd.f Consulté le 22/05/2022 à 13:03.

de Commerce International (ICC).

Ils définissent les obligations et les responsabilités entre incombant au vendeur et à l'acheteur en ce qui concerne¹:

- La livraison.
- La conclusion des contrats de transport.
- Le transfert des risques.
- La présentation des documents de transport.
- Le chargement et le déchargement.
- L'accomplissement des formalités des marchandises douanières export et import.
- Le paiement des droits et taxes.

Donc, les incoterms sont: « l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes »².

3. Le rôle des incoterms

Les incoterms prévoient la répartition des frais entre acheteur et vendeur ainsi que le moment du transfert de risque, selon un langage codifié, remis à jours en 2010. Leur usage est fortement conseillé pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente.

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international:

- Une définition précise de l'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné ;
- Une définition précise du transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur ;
- Une définition précise de la répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise;

¹ LASARY, « Le commerce international à la portée de tous », paris, 2005, p 115.

² Moise Donald Dailly ; op.cit. ; p 46.

– Une définition précisent des documents (ou des documents informatiques équivalents) dus par le vendeur à l'acheteur pour le transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.

4. L'assurance des marchandises transportées par voie maritime

Nous présentons dans ce qui suit le cadre légale du contrat d'assurance et les conditions d'assurances¹.

4.1. Les différentes garanties

Les facultés couvertes par la police assurance peuvent être assurées, soit aux conditions "La garantie FAP", conditions "Franc d'avaries particulières sauf (F.A.P sauf)", "Tous risques", et "La garantie guerre et mines".

4.2. La garantie FAP

La garantie FAP (franc avarie particulière) couvre l'avarie commune. Cette garantie ne couvre que les risques d'avarie commune, les risques majeurs ; naufrage, abordage, incendie, chute de colis au cours de chargement, s'applique au transport maritime. Le taux de prime est très bas. C'est cette garantie retenue par l'incoterm CIF comme obligation minimum d'assurance à la charge de vendeur.

4.3. La garantie "F.A.P sauf"

Celles qui sont listées. Elle couvre les avaries communes et certaines avaries particulières énumérées. Cette garantie est conforme aux exigences minimales d'assurance prévue par les incoterms CIP et CIF.

4.4. La garantie "Tous risques"

Elle couvre les avaries communes et les plupart des avaries particulières et les risques de vol total ou partie ou de perte de non-livraison, ainsi que les frais et dépenses engagés pour préserver les marchandises assurées d'un dommage ou pour le limiter.

4.5. La garantie guerre et mines

Cette garantie à un taux de prime moins élevé (compris entre 0.03 et 0.3%), elle couvre les actes de guerres civiles, hostilités, représailles, torpilles, mines, accidents, et

¹ D. chevalier, F. Duphil ; op.cit. ; p97-99.

fortunes de guerre, actes de sabotage et de terrorisme, et autres.

5. Les deux types d'avaries

Il faut soigneusement distinguer les avaries communes, les avaries particulières :

5.1. Les avaries communes

Dont les conséquences sont partagés entre le navire et tous les chargeurs ayant des marchandises à bord, car leur origine est une action ayant pour objet de sauver le navire et la cargaison, par exemple l'appel à un remorqueur en cas d'avarie de machine.

5.2. Les avaries particulières

Elles ne concernent qu'une partie de la cargaison ; les conséquences sont supportées par les seuls ayants droits à ces marchandises.

Les risques exclus par les assurances

L'assurance doit établir l'existence de l'exclusion qu'il souhaite invoquer:

- Vice propre de la marchandise.
- Faute de l'assuré.
- Insuffisance d'emballage.
- Commerce prohibé ou clandestin.
- Préjudice commercial¹.

Conclusion

De nos jours, le mode de transport le plus utilisé pour les expéditions lointaines avec son coût avantageux est le transport par mer, qui occupe une grande partie dans les échanges commerciaux mondiaux. Cependant cette place importante est acquise suite à des améliorations structurelles qui se sont imposées. Ces phénomènes structurelles sont survenus après la standardisation de conteneur et son adaptation à des marchandises diverses, donc il est devenu un élément principale d'échange.

¹ Corinne PASCO; op.cit. ; p 81.

Chapitre III

Présentation générale de l'organisme d'accueil

Introduction

Dans le cadre de la préparation de notre mémoire de master, pour l'obtention d'une master en sciences économiques, commerciale et des sciences de gestions option logistique et distribution et traitement des données; nous avons aussi eu l'opportunité d'effectuer un stage d'un mois au niveau à l'agence de consignation maritime NASHCO Béjaia.

Notre choix s'est porté sur l'acheminement des conteneurs via le transport maritime, il est le mode de transport de marchandise le plus courant.

Durant la période de notre stage qui est certes courte nous nous sommes rapproché des différents départements de l'agence pour avoir une vue globale sur le déroulement de la l'acheminement des conteneurs via le transport maritime.

Le troisième chapitre de ce mémoire vient de compléter la partie théorique, grâce à un stage pratique. Ce chapitre comprend deux sections. La première est consacrée à une présentation de NASHCO, la deuxième est consacrée pour expliquer le suivi des mouvements des conteneurs et la gestion de stock.

Section 01 : Présentation Générale de l'Organisme d'Accueil**1. La définition de la société NASHCO**

NASHCO (National Shipping Company) est la filiale du Groupe Algérien de Transport Maritime « G.A.T.M.A ». C'est une Société par Action (SPA) dont le capital social s'élève à 326 260 000 DA. Elle est présente dans l'ensemble des ports de commerce Algériens (Alger, Dellys, Oran, Ghazaouat, Annaba, Skikdas, Bejaia, Djen_Djen, Mostganam et Arzew), nashco œuvre pour offrir un service qui vise à contribuer à une rapide délivrance des marchandises à leurs clients et réceptionnaires en Algérie.

Figure 6 : Logue la société NASHCO

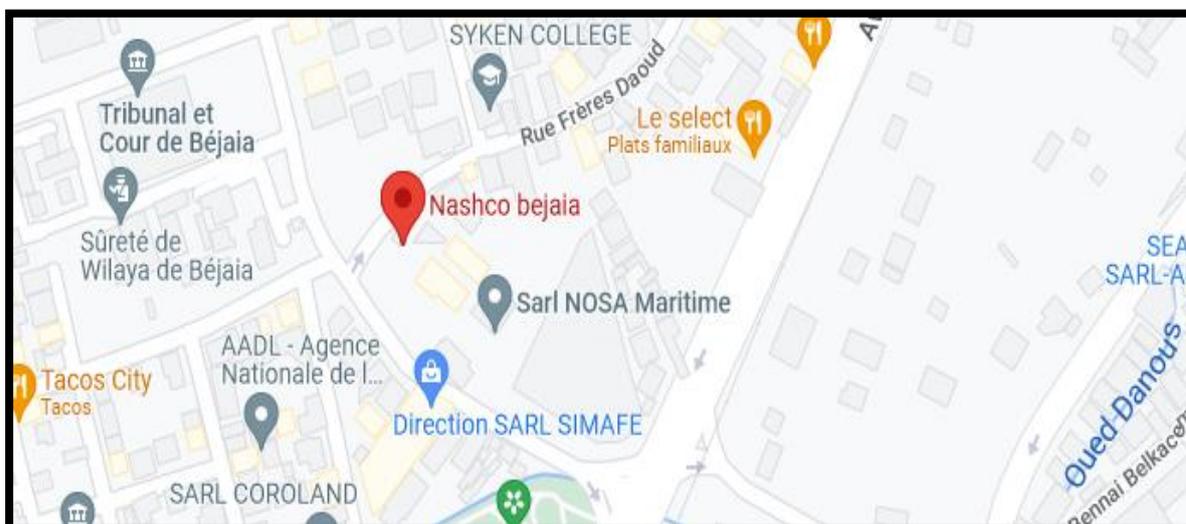
2. Localisation

NASHCO importante compagnie de consignation membre de BIMCO a été en 1991 possédant un capital de base de 60 millions de dinars algériens, suite à accord commun des deux sociétés maritimes SNTM et GEMA. La SNTM (CNAN) a participé avec un apport de 80% d'action, et 20% de GEMA.

La direction générale de NASHCO qui gère toute les agences se situe à ALGER 50 BIS, ROUTE DE GUÉ DE CONSTANTINE, APPREUVAL, KOUBA

Notre stage s'est déroulé au niveau de l'agence NASHCO BEJAIA, sise à Résidence « LA PLAINE » 200 LOGTS Rue Taous HARFI, BP N°166.

Figure 7 : La situation géographique de l'entreprise



Source : <https://www.google.dz/maps/place/Nashco+bejaia/@,fr> , Consulte le 8/06/2022.

NASHCO est une agence de consignation maritime, elle est mandatée par CNAN MED et NORD; ses principaux armateurs, pour accompagner les navires lors de leurs escales au port de Béjaia, et de les représenter auprès des services portuaires de sorte à ce que ces escales soient plus rapide et moins onéreuse possible.

Le département shipping assiste les opérations de déchargement de la marchandise, et supervise les opérations relatives à l'avitaillement, soutes, mouvement des marins... Le département commercial assure la relation avec la clientèle, qui consiste principalement à la transmission des avis d'arrivée.

3. Historique la société NASHCO

NASHCO importante compagnie de consignation membre de BIMCO a été en 1991 possédant un capital de base de 60 millions de dinars algériens, suite à accord commun des deux sociétés maritimes SNTM et GEMA. La SNTM (CNAN) a participé avec un apport de 80% d'action, et 20% de GEMA.

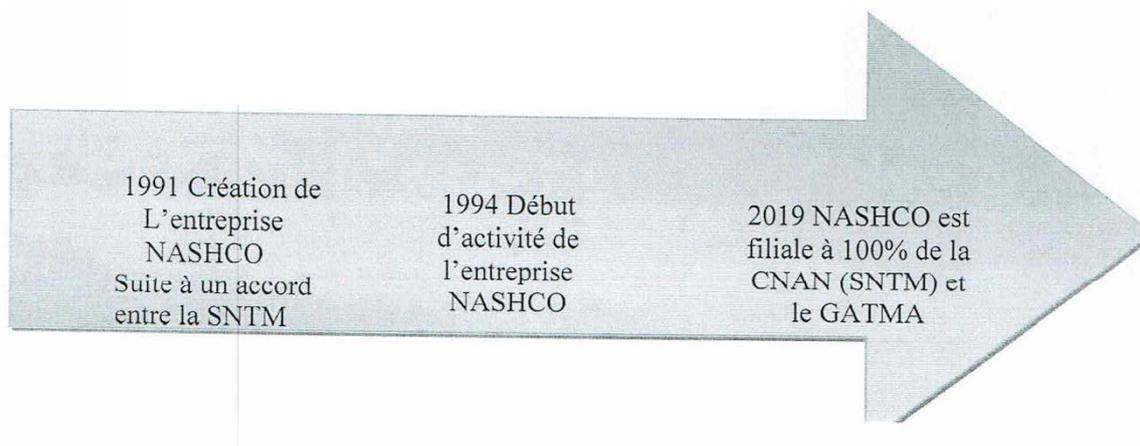
La National Shipping Compagnie- par abréviation (NASHCO), est une société par action (SPA). Elle a été créée en 1991 par accord commun de deux sociétés maritimes qui sont SNTM-CNAN (compagnie nationale algérienne navigation) avec une part de 80% des actions et la GEMA (société générale maritime).

En juillet 1997 la CNAN s'acquitte des 20% effet des actions que détenait la SPA GEMA qui avait effectuée une rétrocession par des résolutions consenties et dégagées à cet effet par le conseil d'administration ; la NASHCO est dirigée, administrée par le conseil d'administration.

Elle est implantée dans tous ports principaux (ALGER, ORAN, BEJAIA, ANNABA, SKIKDA, MOSTAGANEM). Ainsi que les ports secondaires (TENES, DELLYS, ARZEW).

La NASHCO SPA aujourd'hui à 100% filiale CNAN possède un capital social de 60.000.000 DA après qu'elle été de 30.000.000 DA seulement, partage le marché de la consignation maritime avec d'autres entreprises publiques et privées.

Figure 8 : Schéma représentatif de l'historique de la société NASHCO



4. Enregistrement

Chaque département de l'agence NASHCO de Béjaia s'occupe de la collecte et de l'enregistrement des données, notre stage nous l'avons passé au département commercial qui est chargé de :

- Préparer tout les documents relatifs au navire dès son annonce par l'armateur.
- Saisie des BL sur le système douane, et introduire toutes les informations relatives à la marchandise chargée sur le navire, tel que N° du BL, port de chargement, nom du client et son adresse, le NIF, nature de la marchandise et le type d'emballage, nombre de colis et le poids...
- Saisie du manifeste cargaison (englobe tout les BL il s'agit des mêmes données que celle du manifeste douane) ainsi que du manifeste comptable (montant du FRET: transport maritime) sur l'application interne de NASHCO : «CONSIGNATION»
- Taxation et préparation des avis d'arrivée et leurs transmissions aux clients dans les meilleurs délais

5. Statut Juridique

Il est formé par ces présentes, entre les propriétaires des actions ci-après priées et de celles qui pourraient être priée par la suite une société par action, qui sera régie par le code de commerce, les lois actuellement en vigueur et les lois futures sur les sociétés, ainsi par les présentes statuts

5.1. Dénomination

La société prend la dénomination « Nationale Shipping COMPANY », (NASHCO). Cette dénomination pourra être modifiée par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

5.2. Objet Social

L'agence a pour objet :

- Consignation des navires ;
- Recrutement de frets ;
- Transit ;
- Le magasinage terrestre.

5.3. Siège social

Le siège social est fixé à Alger, 17, Boulevard Mohamed "V" il pourra être transféré en tout des communes et villes d'Alger, par simple décision le conseil administration mais il ne pourra être transféré dans une autre ville que par délibération de l'assemblée générale des actionnaires, sur proposition du conseil d'administration.

La société peut avoir, en outre ; des bureaux, agences, sièges administratifs succursales partout où le conseil d'administration le jugera utile, sans qu'il en résulte aucune dérogation à l'attribution de juridiction.

5.4. Durée

La durée de la société est fixée à quatre vingt dix neuf années (99), qui commenceront à courir du jour de sa constitution définitive. Cette durée pourra être prolongée ou résteinte, par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

6. Mission de l'agence

NASHCO a pour mission la consignation de tous les navires des armateurs nationaux et ceux des armateurs étrangers. En plus de son activité de l'avitaillement pour le compte des armateurs nationaux et étrangers.

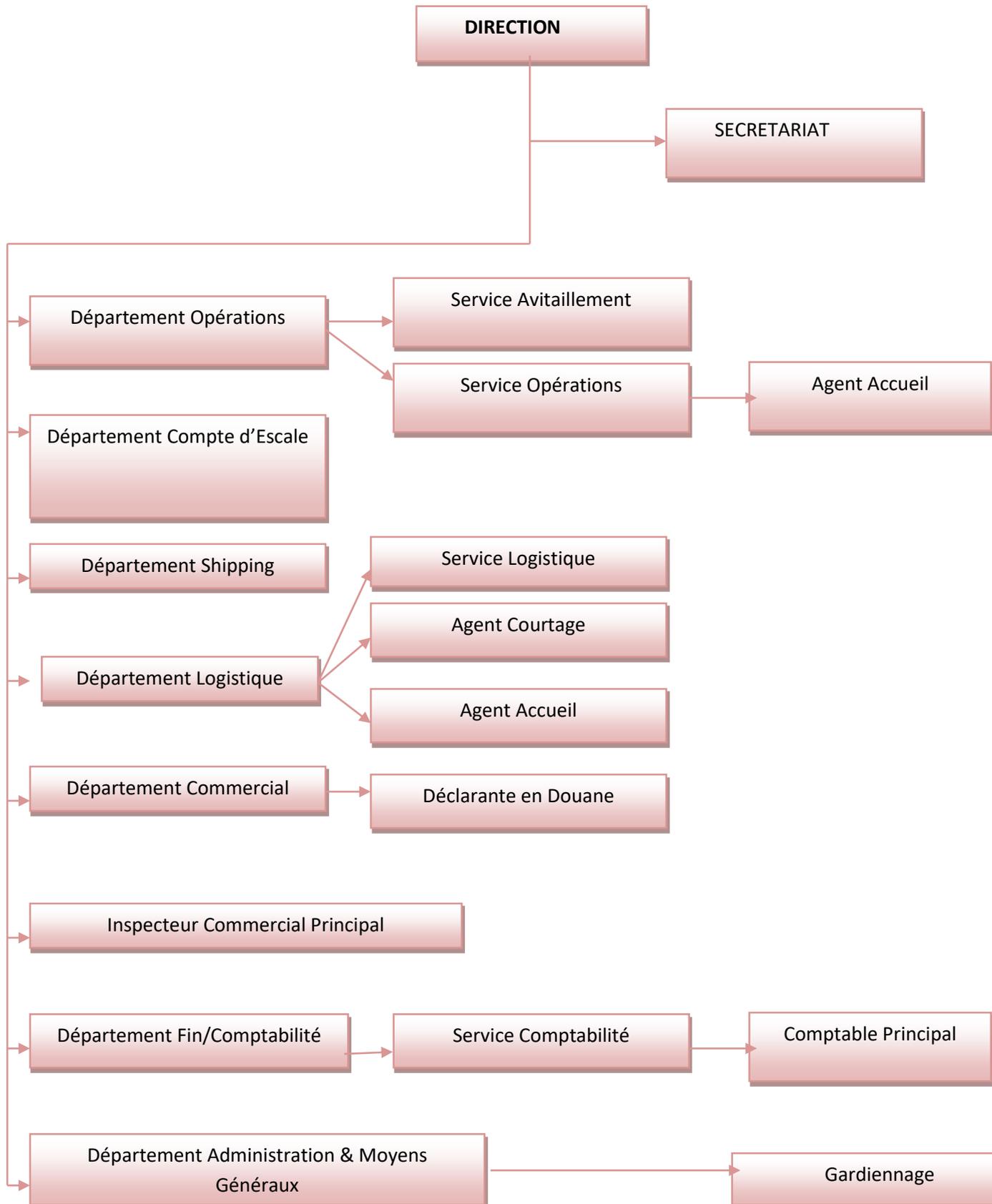
Ces activités sont régies par l'article 302 du Code Maritime stipulant (les activités consignataires du navire comprennent notamment les opérations de livraison de marchandises, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales. La conclusion du contrat de manutention, l'assistance au navire lors de son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits des frais et autres charges due à l'occasion de l'escale du navire dans le port.

La relation qui lie la Nashco à l'entreprise Portuaire de Bejaia (E.P.B) est très importante concernant la main-d'œuvre fournie par cette dernière. Pour l'embarquement ou ledébarquement de la marchandise.

Aussi un lien existe avec la Douane, qui joue un rôle très important, car elle contrôle toute la marchandise qui franchie le port Algérien, ainsi que le remorquage et le pilotage fournis aux navires (EPB).

7. Organigramme de Nashco – BEJAIA

Figure 9 : Organigramme De La Nashco –Spa De Bejaia



8. Présentation des Structures Fonctionnelles

8.1. Directeur

C'est le gestionnaire de l'agence, il prend en charge la gestion budgétaire, il s'agit avant tout d'établir le budget annuel conformément aux orientations de la direction générale et aussi d'établir des situations périodiques (mensuelles, trimestrielles et annuelles), et de diriger toutes les structures de l'agence.

8.2. Département Shipping

- Transmission du message d'arrivée a l'armateur.
- Coordonner les actions des structures opérationnelles.
- Superviser la confection et la gestion des comptes d'escales.
- Etablissement du rapport d'escale après la sortie du navire.
- Transmission du message de départ aux armateurs.
- Veille à l'application de la réglementation en matière de transport maritime.
- Ouverture et transmission au service concerné du dossier "COMPTE D'ESCALE".
- Etablissement des statistiques mensuelles.
- Tenue d'une caisse régie.
- Toutes autres taches inhérentes au département.

Ce service comprend :

- ✓ Division Shipping
- ✓ Chef de service

8.3. Département Commercial

- Coordonne et anime les activités commerciales.
- Etudie et analyse des dossiers.
- Veille à la réglementation en matière de transport et d'échanges internationaux.
- Contrôle des connaissements et fiches de recettes avec les manifestes.
- Mandatement et suivi des paiements aux organismes (droits de péage, de quai-douanes-etc...).
- Entretien des relations avec la clientèle, douanes, services de manutention etc.....
- Gestion du dossier précontentieux (Bulletin Différentiel Déficit et Bulletin Différentiel Excédent).

- Signature des lettres de réserves des clients et élaboration des P.V de constats.

Ce service comprend:

- ✓ Division Commerciale Import.
- ✓ Division Commerciale Export.
- ✓ Déclarant en Douane

8.4. Département Logistiques

- Veiller au suivi permanent des mouvements des conteneurs pleins et vides ainsi que les mafis.
- Relancer les clients pour restituer dans les délais les conteneurs en leur possession.
- S'assurer que les factures établies sont honorés.
- Veiller à l'établissement et la remise dans les délais du rapport mensuel des activités de la structure.
- Etablir et transmettre aux armateurs l'inventaire mensuel physique valorisé.
- Veiller au transfert ou au rapprochement des conteneurs et mafis à embarquer.
- Informer l'agent du port de destination avec copie à l'armateur sur les conteneurs et les mafis effectivement embarqués.

Ce service comprend:

- ✓ Service Logistiques
- ✓ Chef du Parc Agents Pointeurs
- ✓ Conducteurs Chariots Elévateurs

8.5. Transit

- Payer le montant de l'avis d'arrivé (transport de la marchandise).
- Récupération du bon à délivrer et de la facture.
- Préparer la grille de saisie (nom d'article, le poids, la position tarifaire, TVA, prix).
- Valider la déclaration sur le système de douane (SIGAD).
- Dépôt de dossier à l'inspecteur de douane.
- Faire la visite douanière avec un inspecteur et un agent de douane.
- Liquidation du dossier à l'inspecteur liquidateur.

- Paiement des droits et taxes au niveau de la caisse de douane.
- Récupération du bon a enlevé de la marchandise.
- Dépôt de dossier à la brigade de douane commerciale.
- Dépôt de photocopie de dossier et la demande d'accès au poste police du port et le poste dedouane.
- Préparer des bons de commandes pour un agent pointeur, et le cariste au niveau de l'EPB pour charger la marchandise.
- Donner le bon de sortie au poste de police du port et à la brigade de douane.
- Préparer la facture des tarifs de transit.
- Préparer un dossier, le déposer et faire la visite avec l'agent de DCP ainsi que la douane (le cas d'une marchandise saisie à la Direction Contre la Fraude DCP).

8.6. Département Compte d'escale

- Calcul des commissions d'agence suivant le barème en vigueur.
- Assurer le suivi et contrôle du dossier compte d'escale.
- Transmettre le compte d'escale à l'armateur avec les pièces justificatives originales après avoir validé par le directeur d'agence.
- Suivi et relance des armateurs.
- Assurer les suivis des swifts jusqu'à récupération de l'avis de crédit au niveau de la Banque.
- Déposer les dossiers comptes d'escalas des armateurs Tiers dans les délais aux services des douanes pour contrôle et visa de conformité 90 jours.
- Etablissement des dossiers compte d'escale Tiers pour transfert si l'armateur demande son solde.
- Etablir le rapport mensuel.
- Etablir la situation des rapatriements.
- Situation des états récapitulatifs des produits.

8.7. Département Comptabilité et Finances

- Superviser les services comptabilité et caisse.
- La tenue journalière de la comptabilité.
- Vérifications systématiques des imputations comptables avec le comptable.
- Vérification et contrôle de la saisie comptable avec les fiches d'imputation.

- Vérification avec le caissier, le brouillard de caisse et le décompte de caisse dument signeavec un PV de caisse.
- Analyse des comptes tous les trois mois et remise de la comptabilité trimestrielle à ladirection générale.
- Veille à la déclaration fiscale et sociale.
- Vérification du décompte TVA et transfert avec un BIC à la DCFC pour paiement.
- Vérification de la paie.
- Assure la mise à jour des investissements et autres acquisitions avec les moyens généraux.
- Contribution aux statistiques mensuelles, après vérification et rapprochement avec tous lesservices.
- Elaboration de budget des charges et produits mensuels.
- Assure la gestion de la trésorerie et relation avec la banque.
- Réception de tous les documents comptables et vérifie leurs contenus.
- Vérification arithmétique des montants à payer et s'assure qu'ils sont conformes à lafacture.
- Vise les demandes de paiement.
- Signe les titres de paiement.
- Soumet les titres de paiements à la signature conjointe.
- Au retour des documents : classement de toutes les pièces comptables et ordonne le numérode pièce ainsi que l'archivage des pièces comptables.
- Elaboration des travaux de fin d'année (élaborations des états financières : bilan, balance, liasse fiscale...).
- La tenue mensuelle de la comptabilité de l'armateur.
- Elaboration des notes de débit à l'armateur.
- Etablissements des situations financière mensuelles de l'armateur.
- Etablissement des états et relevés de comptes et transmission avec les documents accompagnant par courrier et mail.
- Participation dans les décisions avec les responsables et commissions concernant l'entreprise.

Ce service comprend: Chargé d'étudesTrésorerie

8.8. Département administration

- Gestion administrative du personnel dossier et suivi des carrières.
- Gestion de la paie.
- Suivi des livres légaux.
- Calcule et réaliser la déclaration fiscale mensuelle et annuelle (G50 et 301 bis).
- Calculer et réaliser les déclarations D.A.C et D.A.S mensuelle et annuelles.
- Calculer et réaliser la déclaration mutuelle MGT mensuelle.
- Suivi les absences, les retards et les récupérations.
- Suivi les dossiers d'assurance.
- Suivi les dossiers des retraités.
- Suivi et planification médecine de travail.
- Suivi les programmes de formation.
- Etablissement du rapport mensuel administrative et MG.

Se service comprend:

- ✓ Division Moyens
- ✓ Généraux Gardiennage

Section 02 : La gestion du trafic des conteneurs**1. La gestion des stocks des conteneurs**

La gestion des conteneurs au sein de NASHCO se fait comme suit :

L'enregistrement de débarquement, d'embarquement et de stockage des conteneurs, se fait sur un logiciel spécifique à NASHCO, pour enregistrer les opérations d'entrées et de sorties des conteneurs.

1.1. Au niveau de BMT

La gestion des stocks des conteneurs NASHCO au sein de BMT se fait selon la méthode FIFO (First In First Out) premier entré premier sorti, est une règle de gestion qui consiste à prélever les conteneurs du stock suivant l'ordre d'arrivée chronologique afin d'éviter les tarifs d'entreposage supplémentaire.

Le tarif d'entreposage des conteneurs vides à BMT : 250DA pour les 20pieds, 500 DA pour 40pieds, la franchise est de 15jours

1.2. Au niveau de parc NASHCO

La méthode utilisée pour le stockage des conteneurs au parc NASHCO est la méthode LIFO (Last In First Out) dernier entré premier sorti, est une règle de gestion qui est spontanément utilisée en entreprise, elle consiste à prélever en premier dans les derniers arrivages de conteneurs, les derniers conteneurs (suivant le système de stockage) souvent plus rapidement, il est donc plus rapide pour le cariste de prélever directement dans le dernier arrivage, afin de gagner du temps.

Le traitement d'une commande de Tcs vides à embarqués (à expédiés) L'armateur :
CNAN MED

Embarqué : le 15/01/2022

Le stock de 2021.

Nombre de Tcs commandés : 40 Tcs qui sont présentés dans le tableau n°11.

Tableau 5: La commande de Tcs à embarqués

Type de Tcs	Nombre de Tcs	Nature	Totale
40 pieds	10	Open top	28 Tcs
	12	High cube	
	06	Dry	
20 pieds	12	Dry	12 Tcs

Le traitement de la commande de Tcs 40 pieds

1ère étape: On commence par le filtre de nom de l'armateur (CNAN MED), le filtre des conteneurs qui ont une date de restitution et puis le filtre les conteneurs de 40 pieds. Toutes ses étapes sont montrées dans l'annexe n°17.

2ème étape: en privilège les conteneurs qui sont au sein de BTM car on paye les séjours, en sélectionne les conteneurs de 2015, puis en calcule le nombre de séjours et le nombre de séjours à payer

Le nombre de séjours = la date d'embarquement - la date de restitution

Le nombre de séjours à payer = le nombre de séjours - la franchise (franchise est de 15jrs).

3ème étape: On filtre les conteneurs de NASHCO, puis en sélectionne les conteneurs de 2015.

Tableau 6: Traitement des Tcs de NASHCO

MARQUE	TC	ARM ATEU R	DATE _DEB Q	DATE_	TY PE _T C	T AI LL E	CHEZ
				DE RESTI TUTIO N			NASH CO
CAXU	CAXU 46463 69	CNAN -MED	13/12/ 2015	31/12/2 015	40 DR Y	4	31/12/2 015
CAXU	CAXU 73713 52	CNAN -MED	10/12/ 2015	30/12/2 015	40 DR Y	4	30/12/2 015
GESU	GESU 49258 94	CNAN -MED	21/12/ 2015	30/12/2 015	HC 4	4	30/12/2 015
SEGU	SEGU 73158 00	CNAN -MED	21/12/ 2015	30/12/2 015	OT 4	4	30/12/2 015
SGCU	SGCU 45218 54	CNAN -MED	21/12/ 2015	30/12/2 015	OT 4	4	30/12/2 015
SGCU	SGCU 45305 84	CNAN -MED	21/12/ 2015	30/12/2 015	OT 4	4	30/12/2 015
SGCU	SGCU 45306 24	CNAN -MED	21/12/ 2015	30/12/2 015	OT 4	4	30/12/2 015
CAXU	CAXU 46675 72	CNAN -MED	10/12/ 2015	28/12/2 015	40 DR Y	4	28/12/2 015
GESU	GESU 49972 40	CNAN -MED	21/12/ 2015	28/12/2 015	HC 4	4	28/12/2 015

GESU	GESU 52555 02	CNAN -MED	21/12/ 2015	28/12/2 015	H C4	4	28/12/2 015
-------------	------------------------------	----------------------	------------------------	------------------------	-----------------	----------	------------------------

4ème étape: pour le nombre des conteneurs open top on commence le filtre par la BMT on à 6 conteneurs, et on rajoute les 4 dans la NASHCO.

Pour les 12 high cube on commence le filtre par la BMT on à 9 et on rajoute les 3 dernier à NASHCO.

Pour les conteneurs Dry on commence le filtre par la BMT on à 3 en on rajoute 3 de NASHCO.

Tableau 7: Le résultat de la commande des Tcs de 40 pieds

MARQUE	TC	ARMATEUR	TYPE_TC	TAILLE
SGCU	SGCU4551139	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4551150	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4551329	CNAN-MED	OT4	4
TRIU	TRIU0521819	CNAN-MED	OT4	4
TRIU	TR1U0522100	CNAN-MED	OT4	4
TRLU	TRLU594742 1	CNAN-MED	OT4	4
SEGU	SEGU7315800	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4521854	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4530584	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4530624	CNAN-MED	OT4	4
CAXU	CAXU8099866	CNAN-MED	HC4	4
CTEU	CTEU9940439	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4926099	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4936245	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4988758	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4989760	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5261824	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5263196	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5264715	CNAN-MED	HC4	4

GESU	GESU4925894	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4997240	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5255502	CNAN-MED	HC4	4
HFXU	HFXU4100183	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU7297635	CNAN-MED	DRY4	4
CLOU	CLOU4172816	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU4646369	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU7371352	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU4667572	CNAN-MED	DRY4	4

5ème étape: une fois on a sélectionné la liste des conteneurs de BMT, on envoie cette liste à la BMT pour les reprocher à l'embarquement à la date d'échéance (15/01/2016).

Pour la liste qui est à NASHCO, on envoie cette liste au chef de parc pour la préparer les conteneurs à l'embarquement à la date d'échéance (15/01/2016).

Traitement de la commande des 20pieds

Pour le traitement de la commande de 20pieds sera la même procédure que les 40pieds.

Tableau 8: Le résultat de la commande de 20pieds

MARQUE	TC	ARMAT	ESCALE	TYPE_T	TAILLE
		EUR		C	
EMAU	EMAU10 13210	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU10 13610	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU10 17679	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU30 21019	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU30 25056	CNAN- MED	255061	20DRY	2

EMAU	EMAU30 29447	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU30 36786	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU30 38710	CNAN- MED	255058	20DRY	2
EMAU	EMAU30 40488	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU30 41648	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU30 44204	CNAN- MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU30 46085	CNAN- MED	255059	20DRY	2

2. Difficultés et suggestions

2.1. Difficultés

- Conteneur non trouvé
- La saturation du parc NASHCO

2.2. Suggestion

L'organisation des conteneurs par types et par taille

- La présence d'un agent logistique au moment du débarquement et embarquement des conteneurs pour constater le manque des conteneurs
- Présence de l'agent logistique durant le transfert des conteneurs du port de déchargement jusqu'au parc
- Informatiser la gestion du parc à conteneur par facilite la recherche des conteneurs vides en cas de perte.

Dans le cas de saturation du parc, il faut faire des transfères réguliers, on demandant à l'armateur de programmer des escales spécifiques pour le transfère des conteneurs.

3. Suivi les mouvements des conteneurs au niveau de l'agence NASHCO

Le mouvement des conteneurs se fait comme suit :

3.1. Débarquement des conteneurs

Le suivi du conteneur débarqué du port jusqu'à la restitution de conteneur est comme suit :

3.1.1. Conteneur au port

A l'annonce du navire, l'entreprise portuaire ainsi que la BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal) participent à la conférence de placement des navires (CPN) afin de connaître les moyens de manutention à octroyer pour réaliser les opérations commerciales (débarquement, embarquement) dans les meilleures conditions. BMT est chargée des conteneurs, elle est dotée des moyens les plus sophistiqués permettant la manipulation efficace en termes de positionnement des conteneurs.

A l'arrivée du navire des accostages, le commandant remet : le manifeste cargo et le connaissement (BL) chefs (copie originale) au consignataire, qui s'en sert pour établir la déclaration de la marchandise en douane pour obtention du manifeste douanier Algérien, ce dernier est déposé au même titre des ayants droits à BMT afin de pouvoir lister les conteneurs par NASHCO.

Au débarquement des conteneurs par la BMT, un positionnement par zone de stockage et rayon est enregistré, ce qui facilite aux services des douanes ainsi qu'aux réceptionnaires le repérage des conteneurs.

3.1.2. Conteneurs à NASHCO

Au moment où le manifeste douanier algérien est déclaré en douane, NASHCO procède à la saisie informatique sur un logiciel, spécialement conçu pour le suivi des conteneurs, de cette façon le département logistique dispose du listing des conteneurs enregistrés dans la rubrique nommée « Conteneur au port ».

3.1.3. Conteneur chez client

Le client (destinataire) des conteneurs voulant prendre possession de sa marchandise, se présente à NASHCO pour récupérer le « bon à délivrer », celui-ci lui est fourni après acquittement des frais engagés par société (fret +débours)

Les débours = frais de manutention + F.I.A (frais intervention agence) + montant de l'avis d'arrivée (1500DA) + péage (selon le tarif portuaire) + coûts de fourche + timbre (500DA) + la T.V.A (19%)

N.B : Le coût de fourche est fixé à 4500 DA pour chaque transfert de Tc, le calcul des coûts de fourche se fait par le chef de département logistique et facturé aux clients

Dans le cas où le client est conventionné, il est exonéré de dépôt de chèque de caution tenu sous une convention. Le client est conventionné à certains avantages à savoir :

- Une franchise de 21, 30 ou 45 jours au lieu de 15 jours
- Un délai de paiement d'un mois à compter du jour de débarquement de sa marchandise. Dans le cas de client non conventionné: la franchise est de 15 jours à compter de la date d'accostage du navire. Les cautions sont présentées dans le tableau 10.

Tableau 9: Les cautions pour les types de Tcs

Types de Tcs	Dry		Open top		Mafi-f /Rack	
	20 pieds	40pieds	20pieds	40pieds	20pieds	40pieds
Les cautions	120000DA	240000DA	180000DA	360000DA	200000DA	400000DA

Dans le cas où la marchandise présente des anomalies, le client ne peut procéder à la manipulation et l'enlèvement de sa marchandise sans la présence de l'agent de constat ou de l'expert désigné par le transporteur.

Si le client omet de faire des réserves, à ce moment (au moment du constat) et procède à l'enlèvement de sa marchandise, sa responsabilité est entièrement engagée pour tout dommage constaté après l'enlèvement. Cela équivaut à une renonciation tacite de sa part à tout recours ultérieur.

Toutes fois, si les pertes ou les dommages ne sont pas apparents, les réserves doivent être faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise, et ce conformément aux dispositions de l'article 790 du code maritime.

A cette étape, autrement dit : après l'échange documentaire et paiement des droits de NASHCO, les conteneurs sont enregistrés dans la rubrique (conteneur chez client).

Le dépotage de la marchandise peut se faire au port (à quai) en présence bien sûr du douanier et représentant de BMT, et le client lui-même ou bien son représentant (transitaire), une fois le conteneur vide il est restitué au parc NASHCO.

Si le conteneur n'est pas restitué et si le séjour, chez le client, dépasse la durée de la franchise, celui-ci est obligé de payer une surestaries (voir annexe n°01)(Les surestaries présentent la pénalité de retard ou un dépassement de franchise) soit à l'importation ou à l'exportation comme l'indique les tableaux 11-12:

Tableau 10: Tarif des surestaries a l'export

Parties	Durée	Type de Tc	Tarif
1ère partie	du 9ème jour au	20 pieds	20 USD
	30ème jour	40 pieds	40 USD
2ème partie	du 31ème jour et plus	20 pieds	40 USD
		40 pieds	80 USD

A l'export, la surestaries s'arrête à la présentation du conteneur aux autorités douanières à l'embarquement.

On note que la durée de la franchise à l'import est différente par rapport à l'export. A l'export, la démarche d'exportation est faite à l'avance, c'est-à-dire que les formalités douanières (la déclaration de la marchandise et la vérification) peuvent se faire à l'usine sous la présence d'un douanier et non pas dans la zone de dédouanement, et la préparation des documents bancaires peut, également, se faire à l'avance, ce qui permet de gagner du temps. Par contre à l'importation, la non connaissance de l'environnement externe et sa réglementation (telles que les règles et les opérations douanières ainsi que les régimes envisagés) influencent sur le temps.

Remarque:

Une fois le conteneur est restitué au parc dans les délais le client récupère son chèque de caution déposé au moment de l'échange.

4. Conteneurs au parc NASHCO

Une fois le client restitue le conteneur (voir annexe n°02) au parc NASHCO, il est enregistré automatiquement dans la rubrique (conteneur au parc), ce qui veut dire, dans le cas où le conteneur est rendu intact, il est prêt à le renvoyer sur demande de l'armateur au port de chargement exprimant un besoin aux conteneurs vides. Sinon pour un conteneur endommagé, celui-ci subit les réparations nécessaires à la charge de la partie responsable des dégâts. Un expert maritime permanent au parc, effectue à l'entrée ou à la sortie des conteneurs, un rapport décrivant l'état exact des conteneurs, ce rapport est exploité par NASHCO dans le but de facturer les prestations ou les préparations qui s'y engendrent

Le chef du parc transmet une liste des Tcs restitués par les clients chaque fin de journée au Département logistique afin d'établir la situation quotidienne des conteneurs qui doit être envoyée à l'armateur.

5. La facturation des frais des conteneurs

Le chef du parc transmet une liste des Tcs transférés vers le département logistique pour facturation

La commission sur conteneur (voir annexe n° 03) Nashco prend une commission de 250 DA pour chaque Tc transféré à l'armateur.

5.1. Conteneur propre au client

Si le conteneur est propre au client, dans ce cas là au moment de l'échange le client ne doit pas présenter le chèque de caution et ne doit pas restituer les conteneurs au parc.

5.2. Embarquement des conteneurs

Il existe deux types d'embarquement :

5.2.1. Embarquement vide (retour vide)

Sur instruction de l'armateur et dans le but de répondre au besoin des ports de chargement étrangers, les conteneurs vides de différents types sont embarqués, selon les qualités existantes physiquement, au parc et sont communiquées à l'armateur, une fois que

celui-ci dispose des commentaires du bord, le nombre de conteneur à embarquer est déterminé.

NASHCO, dans ce cas commande les camions pour le transfert des conteneurs du parc jusqu'au port, moyennant rémunérations puisque le transport terrestre est effectué par un ou plusieurs particuliers.

5.2.2. Embarquement plein (retour plein)

Il s'agit de l'exportation par conteneurs, l'exportateur ou son mandataire (représentant transitaire) exprime à travers une demande de mise à disposition de conteneurs vides en précisant le type de conteneur et la destination prévue à l'envoi de la marchandise.

NASHCO vérifie d'abord la disponibilité du conteneur vide selon la demande du client et répond favorable dans le cas possible, l'accord de l'armateur est pris en considération bien sûr.

NASHCO, transmet la demande de ce client à l'armateur, une fois ce dernier lui accorde le chargement, NASHCO, met à sa disposition les conteneurs vides demandés.

Le client se déplace au parc NASHCO avec la mise à disposition signée par le département logistique, et où les numéros de conteneurs sont mentionnés, le responsable du parc lui délivre les conteneurs vides.

Une fois récupéré, il charge sa marchandise dans les conteneurs, le client doit d'abord s'acquitter des formalités douanières à fin d'acheminer ces conteneurs au parc.

Les étapes à suivre pour débarquement et l'embarquement de conteneurs au sein de l'entreprise NASHCO :

A. Débarquement de conteneurs : cette opération se déroule en différentes étapes

- Demande d'autorisation de travail en extralégal (T.E.L débarquement) à la douane.
- manifeste provenant de l'expéditeur (agent consignataire de port chargement).
- Validation de manifeste (saisie, déclaration en douane,...etc.).
- Envoi d'un avis d'arrivée au client (et mise à disposition).
- Etablissement d'un bon de caution.
- Etablissement d'un bon à délivrer.
- Etablissement du connaissance chef.

- Le client transporte le conteneur pour en retirer sa marchandise (dépotage).
- Le client restitue le conteneur à l'agent consignataire.

B. L'embarquement de conteneurs (conteneurs vides)

Cette opération se déroule aussi en plusieurs étapes à savoir :

- Demande d'autorisation de travail en extralégal (T.E.L embarquement).
- L'armateur recommande à son client (par écrit, messagerie, ou fax) d'embarquer le conteneur (quantité de conteneur à embarquer).
- L'agent procède au transfert des conteneurs recommandés suivant un bon d'embarquement.
- L'agent établit une demande pour le transfert des conteneurs à l'inspecteur principal des brigades des douanes.
- Autorisation de mise à disposition (voir annexe n° 15).

5.3. La procédure à suivre en cas de perte de conteneur

En cas de perte de conteneur le chef du parc procède a la démarche suivante :

- Informer l'armateur de la perte du conteneur : Dans le cas où le conteneur existe sur le manifeste cargo et au moment de déchargement, l'agent de Nashco constate un manque du conteneur, soit le conteneur non embarqué à bord du navire (laissé au port de chargement), soit le conteneur débarqué au port de déchargement mais non trouvé, soit laissé a bord du navire.

Lancer une procédure de recherche :

- Vérification au niveau de BMT
- Vérification au niveau d'entreposage de Tc de port
- Vérification au niveau du parc Nashco
- Vérification au niveau des autres agences NASHCO
- Contacté le client

Remarque: La vérification de Tc se fait selon le numéro, type et la taille du conteneur.

Conclusion

Notre stage au sein de NASHCO nous a permis de suivre de près les mouvements de conteneurs sous tous ses aspects comportant principalement l'aspect informationnel, document administratif et logistique relatif à cette opération.

Les résultats encourageants que NASHCO enregistre selon le nombre de conteneurs traité d'une année à une autre montrent la volonté d'atteindre un chiffre d'affaire de plus en plus important, et de prendre une place parmi les autres concurrents.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

Notre stage au sein de NASHCO nous a permis de suivre de près les mouvements de conteneurs sous tous ses aspects comportant principalement l'aspect informationnel, document administratif et logistique relatif à cette opération.

Les résultats encourageants que NASHCO enregistre selon le nombre de conteneurs traité d'une année à une autre montrent la volonté d'atteindre un chiffre d'affaire de plus en plus important, et de prendre une place parmi les autres concurrents.

Notre expérience d'un mois et demi à NASHCO, nous a permis de découvrir la consignation maritime sur tous ces aspects, cette expérience nous a permis entre autre de :

- Découvrir un nouvel environnement, rechercher et traiter des données et des informations.
- Découvrir l'entreprise avec tous ces départements et les tâches chaque élément
Prendre conscience de l'intérêt de travailler en équipe et l'aboutissement des efforts fournis pour réussir les objectifs tracés par l'entreprise.
- Prendre conscience au quotidien des difficultés rencontrés sur le lieu de travail.

En conclusion l'objectif de notre stage est de rassembler le maximum de données relative à la consignation maritime au niveau de NASHCO, et essayer de trouver des solutions aux problèmes rencontrés

Liste bibliographie

Liste bibliographie

Ouvrage

- A.K.Samii, « Stratégie Logistique Supplychain management », 3^{ème} édition, DUNOD, paris, 2008.
- Corinne PASCO, « Commerce international », 6^{ème} édition, DUNOD, Paris, 2006.
- Denis Chevalier et Francois Duphil, « Transporter à l'international », FOUCHER, Danves, 2009.
- Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international, Gestion des opérations import-export, Cours applications », DUNOD, Paris, 2008.
- GRATACAP Anne, MEDAN Pierre, « Logistique et supply chain management », DUNOD, Paris, 2008.
- Jean Belotti, « Transport international de marchandises », 5^{ème} édition, Paris, 2015.
- LAZARY, « Le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005.
- MARIE-MADLEINE Damien, « Dictionnaire de transport et de la logistique », 2^{ème} édition, DUNOD, Paris, 2005.
- Moise Donald Dailly, « Logistique et transport international des marchandises », Guide pratique, L'HARMATTAN, 1^{er} édition, 2013.
- YES Pimor, « Logistique: Production, Distribution, Soutien », DUNOD, 4^e édition, Paris, 2005.

Site Web

<http://questions.digischool.fr/Commerce-international-qr/Quelle-est-la-definition-d-un-conteneur-maritime-76848.html>.

www.logistiqueconseil.org/article/Transport-maritime/conteneur.htm.

<https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.htm>.

Liste bibliographie

https://www.lanthe.com/Le-conteneur-dry-Description-generale_a32693.htm.l

<https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.htm.l>

<https://www.carucontainers.com/fr/conteneur/conteneur-frigorifique>.

<https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.htm.l>

<http://www.containerinfo.net/norme.htm>.

http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf.

<http://www.cgl-consulting.com/maritime/transport-maritime.pdf>.

Annexes

Annexes

Annexe 01

MARQUE	TC	ARMATEUR	ESCALE	NAVIRE	DATE DE BQ	COD E BL	DATE DE RESTITUTION	TYPE	TAILLE	CHEZ NAS HCO	CHEZ BMT	DATE EMBARQUE
CAXU	CAXU4646369	CNA N-MED	255059	GOURAYA	13/12/2015	BJA/15/29395	31/12/2015	40DRY	4	31/12/2015		15/1/2016
CAXU	CAXU4667572	CNA N-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29386	28/12/2015	40DRY	4	28/12/2015		15/1/2016
CAXU	CAXU7297635	CNA N-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29389	30/12/2015	40DRY	4		30/12/2015	15/1/2016
CAXU	CAXU7371352	CNA N-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29389	30/12/2015	40DRY	4	30/12/2015		15/1/2016
CAXU	CAXU7409885	CNA N-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29386	28/12/2015	40DRY	4	28/12/2015		
CAXU	CAXU8099866	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29468	3/1/2016	HC4	4		3/1/2016	15/1/2016
CLOU	CLOU4172816	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29476	31/12/2015	40DRY	4		31/12/2015	15/1/2016
CTEU	CTEU9940439	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4925894	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		15/1/2016
GESU	GESU4926099	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4		28/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4936245	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4		28/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4988758	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4989760	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4997240	CNA N-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015		15/1/2016

Annexes

GES U	GESU 52555 02	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 71	28/12/ 2015	HC 4	4	28/12/ 2015		15/1/2 016
GES U	GESU 52574 18	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		
GES U	GESU 52577 42	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		
GES U	GESU 52584 56	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		
GES U	GESU 52585 64	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		
GES U	GESU 52594 52	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		
GES U	GESU 52610 01	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		
GES U	GESU 52618 24	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4		30/12/ 2015	15/1/2 016
GES U	GESU 52631 96	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4		30/12/ 2015	15/1/2 016
GES U	GESU 52647 15	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 71	28/12/ 2015	HC 4	4		28/12/ 2015	15/1/2 016
HFX U	HF XU41 00183	CNA N- MED	25505 9	GOU RAY A	13/12/ 2015	BJA/1 5/293 92	28/12/ 2015	40 DR Y	4		28/12/ 2015	15/1/2 016
HFX U	HFX U410 5375	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		
HFX U	HFX U410 5457	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 75	27/12/ 2015	HC 4	4	27/12/ 2015		
SEG U	SEGU 73158 00	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		15/1/2 016
SEG U	SEGU 73167 93	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	HC 4	4	30/12/ 2015		

Annexes

SGC U	SGC U452 1854	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		15/1/2 016
SGC U	SGC U453 0584	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		15/1/2 016
SGC U	SGC U453 0624	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		15/1/2 016
SGC U	SGC U454 3637	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		
SGC U	SGC U455 1139	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 62	27/12/ 2015	OT 4	4		27/12/ 2015	15/1/2 016
SGC U	SGC U455 1150	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4		30/12/ 2015	15/1/2 016
SGC U	SGC U455 1329	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4		30/12/ 2015	15/1/2 016
SGC U	SGC U455 1334	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		
SGC U	SGC U896 0198	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 71	28/12/ 2015	HC 4	4	28/12/ 2015		
TCL U	TCLU 70239 42	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		
TCL U	TCLU 70345 67	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		
TCL U	TCLU 70355 21	CNA N- MED	25506 1 •	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		
TCL U	TCLU 71263 44	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		
TRIU	TRIU 04906 62	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		
TRIU	TRIU 05218 19	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4		30/12/ 2015	15/1/2 016

Annexes

TRIU	TR1U 05221 00	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4		30/12/ 2015	15/1/2 016
TRL U	TRLU 59474 2 1	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/1 5/294 65	30/12/ 2015	OT 4	4		30/12/ 2015	15/1/2 016
TRL U	TRL U642 5015	CNA N- MED	25506 1	OCE AN DRE AM	21/12/ 2015	BJA/ 15/29 465	30/12/ 2015	OT 4	4	30/12/ 2015		

Annexes

Annexe 02

MARQUE	TC	ARMATEUR	DATE_D EBQ	DATE_D E RESTITU TION	TYPE_T C	TAILLE	CHEZ BMT	DATE EMBAR Q
SGCU	SGCU455 1139	CNAN- MED	21/12/201 5	27/12/201 5	OT4	4	27/12/201 5	15/1/2016
GESU	GESU492 6099	CNAN- MED	21/12/201 5	28/12/201 5	HC4	4	28/12/201 5	15/1/2016
GESU	GESU493 6245	CNAN- MED	21/12/201 5	28/12/201 5	HC4	4	28/12/201 5	15/1/2016
GESU	GESU526 4715	CNAN- MED	21/12/201 5	28/12/201 5	HC4	4	28/12/201 5	15/1/2016
HFXU	HF XU410018 3	CNAN- MED	13/12/201 5	28/12/201 5	40DRY	4	28/12/201 5	15/1/2016
CAXU	CAXU729 7635	CNAN- MED	10/12/201 5	30/12/201 5	40DRY	4	30/12/201 5	15/1/2016
CTEU	CTEU994 0439	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	HC4	4	30/12/201 5	15/1/2016
GESU	GESU498 8758	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	HC4	4	30/12/201 5	15/1/2016
GESU	GESU498 9760	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	HC4	4	30/12/201 5	15/1/2016
GESU	GESU526 1824	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	HC4	4	30/12/201 5	15/1/2016
GESU	GESU526 3196	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	HC4	4	30/12/201 5	15/1/2016
SGCU	SGCU455 1150	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	OT4	4	30/12/201 5	15/1/2016
SGCU	SGCU455 1329	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	OT4	4	30/12/201 5	15/1/2016
TRIU	TRIU0521 819	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	OT4	4	30/12/201 5	15/1/2016
TRIU	TRIU052 2100	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	OT4	4	30/12/201 5	15/1/2016
TRLU	TRLU594 742 1	CNAN- MED	21/12/201 5	30/12/201 5	OT4	4	30/12/201 5	15/1/2016
CLOU	CLOU417 2816	CNAN- MED	21/12/201 5	31/12/201 5	40DRY	4	31/12/201 5	15/1/2016
CAXU	CAXU809 9866	CNAN- MED	21/12/201 5	3/1/2016	HC4	4	3/1/2016	15/1/2016

Tables des matières

Remerciements

Dédicace

Sommaire

Liste d'abréviation

Liste des tableaux

Liste des figures

Introduction Générale..... 1

Chapitre I

Transport maritime et la douane

Introduction 6

Section 01 : Historique et description du transport maritime 6

1. Historique du transport maritime 7

2. Les moyens de transport maritime 9

2.1. Les navires spécialisés 10

A. Les transporteurs de vrac (vraquier) 10

B. Les navires polythermes..... 10

2.2. Les navires non spécialisé..... 10

2.3. Les avantages et les inconvénients du transport maritime 11

3. Le Contrat du Transport Maritime 11

3.1. Le contrat de transport 11

3.2. Le contrat d'affrètement..... 12

3.2.1. Les types de contrats d'affrètement 12

3.3. Les conventions internationales 13

3.3.1. Les règles de Bruxelles de 1924 13

3.3.2. La convention de Hambourg 1978 15

3.3.3. Les Règles de Rotterdam 16

4. Les Obligations des parties du transport maritime..... 16

4.1. Pour le chargeur 16

4.2. Pour le transporteur 17

Section 02 : Aperçu général sur le conteneur et le transport maritime..... 17

1. Le conteneur dans le monde..... 17

2. Historique du conteneur 18

3. Définition du conteneur 18

4. Les types des conteneurs..... 19

Table des matières

4.1. Conteneurs standards « Dry »	19
4.2. Les conteneurs high-cube	19
4.3. Les conteneurs « open top », à toit ouvrant.....	19
4.4. Les conteneurs flat	19
4.5. Les conteneurs réfrigéré « reefer »	20
4.6. Le conteneur citerne « tank ».....	20
5. Identifications et marquages des conteneurs	21
5.1. Le marquage du conteneur (figure n° 02).....	22
5.2. Les dimensions du conteneur.....	23
5.3. Le marquage de conteneur pour la marchandise dangereuse	23
6. Les avantages et les inconvénients de conteneur	25
7. Le transport maritime.....	25
7.1. Les principaux intervenants dans le transport maritime.....	26
.7.1.1 Les armateurs.....	26
.7.1.2 Les chargeurs	26
.7.1.3 Le transitaire	26
.7.2 Les consignataires ou agents maritimes.....	27
7.2.1. Le consignataire du navire.....	27
7.2.2. Le consignataire de la cargaison	27
7.3. L'aconier	27
7.4. Le courtier maritime (shipbroker).....	28
7.5. La douane	28
8. Les types de navire.....	28
8.1. Les navires spécialisés	28
8.2. Les navires non spécialisés	28
9. Les documents de transport maritime.....	32
9.1. Le connaissance.....	32
9.2. Le manifeste.....	32
10. Les avantages et les inconvénients du transport maritime	33
11. Généralités sur les conteneurs en Algérie.....	34
11.1. Historique de la conteneurisation en Algérie	34
12. Évolution du trafic à conteneur en Algérie.....	34
13. Étude statistique de la conteneurisation en Algérie.....	35
Conclusion	36

Chapitre II

l'aspect juridique de la conteneurisation

Introduction	38
Section 01 : Les documents du transport maritime.....	38
1. Le connaissement (BL: Bill of Lading)	39
2. Le manifeste	39
2.1. Le manifeste cargo	39
2.2. Le manifeste comptable	39
2.3. Le manifeste de sortie (D1).....	40
2.4. Le booking note.....	40
2.5. La lettre de transport maritime	40
2.6. La charte partie.....	40
2.7. Le pli cartable.....	40
3. Documents accessoires de la gestion administrative	40
3.1. Les documents au service des opérations.....	41
3.2. Les documents du tiers.....	41
4. Différents auxiliaire du transport maritime.....	41
4.1. L'armateur.....	41
4.2. Le transporteur	41
4.3. Le manutentionnaire.....	42
4.4. Le courtier	42
4.5. Le courtier maritime.....	42
4.6. Le courtier interprète.....	42
4.7. Le courtier de vente et d'affrètement des navires	42
4.8. La banque	43
4.9. L'assureur.....	43
4.10. Le commissionnaire en douane	43
5. Les services des douanes.....	43
5.1. L'agent maritime « l'agent consignataire»	43
5.2. Le consignataire de navire	44
5.3. Le consignataire de cargaison	44
5.4. Le transitaire.....	44
5.5. L'expert Maritime	44
5.6. Le Destinataire Final (Importateur)	45

Table des matières

Section 02 : Les facteurs principaux dans le transport maritime	46
1. Les incoterms 2020	46
2. Définition de l'incoterm.....	46
3. Le rôle des incoterms	47
4. L'assurance des marchandises transportées par voie maritime.....	48
4.1. Les différentes garanties	48
4.2. La garantie FAP	48
4.3. La garantie "F.A.P sauf"	48
4.4. La garantie "Tous risques"	48
4.5. La garantie guerre et mines.....	48
5. Les deux types d'avaries.....	49
5.1. Les avaries communes	49
5.2. Les avaries particulières	49
Les risques exclus par les assurances.....	49
Conclusion	49

Chapitre III

Présentation générale de l'organisme d'accueil

Introduction	51
Section 01 : Présentation Générale de l'Organisme d'Accueil.....	51
1. La définition de la société NASHCO.....	51
2. Localisation.....	52
3. Historique la société NASHCO	53
4. Enregistrement	54
5. Statut Juridique	54
5.1. Dénomination.....	54
5.2. Objet Social.....	54
5.3. Siège social.....	55
5.4. Durée.....	55
6. Mission de l'agence	55
7. Organigramme de Nashco – BEJAIA	56
8. Présentation des Structures Fonctionnelles	57
8.1. Directeur.....	57
8.2. Département Shipping	57
8.3. Département Commercial	57

Table des matières

8.4. Département Logistiques	58
8.5. Transit	58
8.6. Département Compte d’escala	59
8.7. Département Comptabilité et Finances.....	59
8.8. Département administration.....	61
Section 02 : La gestion du trafic des conteneurs.....	62
1. La gestion des stocks des conteneurs	62
1.1. Au niveau de BMT.....	62
1.2. Au niveau de parc NASHCO	62
2. Difficultés et suggestions	67
2.1. Difficultés.....	67
2.2. Suggestion.....	67
3. Suivi les mouvements des conteneurs au niveau de l’agence NASHCO.....	68
3.1. Débarquement des conteneurs	68
3.1.1. Conteneur au port	68
3.1.2. Conteneurs à NASHCO	68
3.1.3. Conteneur chez client	69
4. Conteneurs au parc NASHCO	71
5. La facturation des frais des conteneurs	71
5.1. Conteneur propre au client.....	71
5.2. Embarquement des conteneurs.....	71
5.2.1. Embarquement vide (retour vide).....	71
5.2.2. Embarquement plein (retour plein).....	72
5.3. La procédure à suivre en cas de perte de conteneur.....	73
Conclusion	74
Conclusion Générale	75
Liste bibliographie.....	77
Annexes.....	80
Tables des matières.....	86

L'acheminement des conteneurs via le transport maritime

Résumé

Le transport maritime par conteneurs est devenu universel compte tenu de son caractère multimodal. Le succès de ce mode de transport est aussi lié à l'implication de plusieurs professionnels tant du monde privé que du monde public.

Le transport maritime est un instrument privilégié des échanges commerciaux et il a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil des années à l'évolution des échanges internationaux, presque 95% des échanges mondiaux et internationaux se font par voie maritime.

La conteneurisation est l'utilisation des conteneurs pour le transport maritime des marchandises, elle a donc un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux.

Enfin, l'orientation économique de l'Algérie et la croissance rapide des flux maritimes, notamment de conteneur, place le transport maritime comme activité motrice du développement économique de la région.

Mots Clés : L'acheminement, Le transport maritime, Conteneurs, Echanges maritimes.

Abstract

Container shipping has become universal given its multimodal nature. The success of this mode of transport is also linked to the involvement of several professionals from both the private and public worlds.

Maritime transport is a privileged instrument of commercial exchanges and it has undergone several revolutions to adapt over the years to the evolution of international exchanges, almost 95% of world and international exchanges are carried out by sea.

Containerization is the use of containers for the maritime transport of goods, so it is a century old and yet its rise is what is currently carving out a place of choice in international maritime trade.

Finally, Algeria's economic orientation and the rapid growth of maritime flows, particularly containers, place maritime transport as the driving force of the region's economic development.

Keywords: Routing, maritime transport, containers, maritime exchanges.