



جامعة بجاية
Tasdawit n'Bgayet
Université de Béjaïa



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université A.MIRA-BEJAIA
Faculté des Sciences Economiques, des Sciences de Gestion et des Sciences
Commerciales
Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du Diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Logistique et Distribution

Thème

**Le Rôle de l'Agent Consignataire dans le Transport
Maritime de Marchandises International**

Réalisé par :

Ø Laidi Idir
Ø Ouazene Youba

Encadré par :

Mr. Dris Djamel

Promotion 2018/2019



REMERCIEMENT



Remerciement

Nous tenons a remercier tout d'abord à remercier dieux le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.

Ce mémoire n'aurait pas été possible, sans la contribution et le soutien des membres de nos familles qui ont patienté avec nous jusqu'à l'achèvement de ce travail.

La première personne que nous voulons à remercier vivement est notre encadreur : monsieur *Dr is Djamal*, pour l'orientation, les directives utiles et la confiance qui ont constitué un apport considérable sans lequel ce travail n'aurait pas pu être mené au bon port.

Nous tenons à exprimer nos sincère remerciements à tout le corps enseignants de notre faculté et très particulièrement ceux qui ont participé à notre formation.

Ainsi que tout le personnel de l'Agence PSSA en particulier monsieur MESSAOUDI notre encadreur au sein de PSSA.

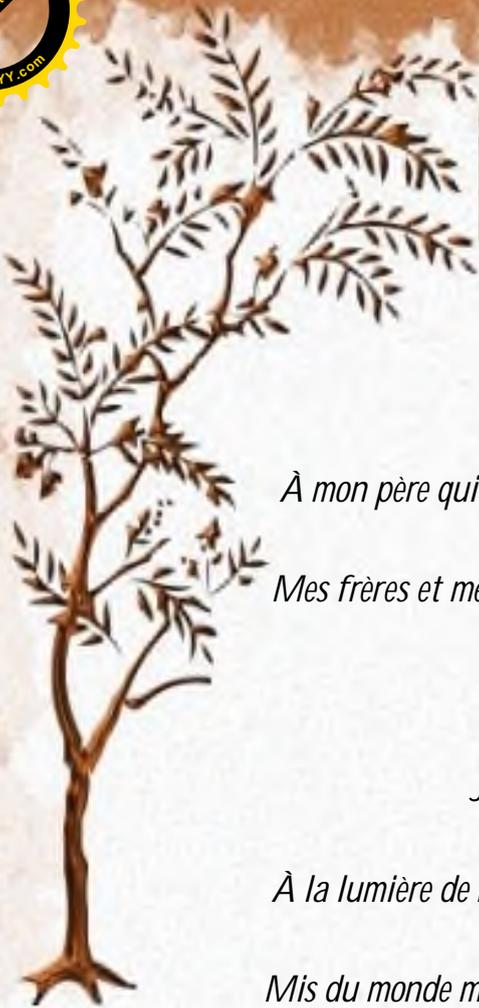
Nous tenons à remercier tous les étudiants de la promotion et tous ceux qui ont participé de pré ou de loin a l'aboutissement de ce travail.



DEDICACES



DEDICACES



J'ai le grand plaisir de dédier ce modeste travail

À mon père qui je lui remercie pour ces conseils, a ma très chère mère,

Mes frères et mes seour, ainsi qu'à toute ma famille et mes amis (e).

Je dédie ce modeste travail A la chandelle de ma vie,

À la lumière de mon univers, à la source de tendresse, à la femme qui ma

Mis du monde ma mère.

A l'homme qui mérite tous mon grand respect et ma profonde reconnaissance,

Et qui je lui remercie mon père pour ces conseille ; ainsi qu'a mes frères et seours

*Et tous les amis en particulier **Rabehi Abdelhak** .*

Ø LAIDI IDIR





DEDICACES



J'ai le grand plaisir de dédier ce modeste travail

À mon père qui je lui remercie pour ces conseils, a ma très chère mère,

Mes frères et mes seour, ainsi qu'à toute ma famille et mes amis (e).

Je dédie ce modeste travail A la chandelle de ma vie,

À la lumière de mon univers, à la source de tendresse, à la femme qui ma

Mis du monde ma mère.

A l'homme qui mérite tous mon grand respect et ma profonde reconnaissance,

Et qui je lui remercie mon père pour ces conseille ; ainsi qu'a mes frères et seours

*Et tous les amis en particulier **Nelly**.*

Ø Ouazene Youba





LISTE DES ABREVIATIONS



Liste des abréviations

C.C.I : La chambre de commerce internationale

E.D.I : Echange de données informatisées

Ro-ro : Roll on- roll off

B/L: Bill of loading (Le connaissance)

E.T.A : Estimation du temps d'arrivé

E.T.D : Estimation du temps départ

GUCE : Guichet Unique des opérations de Commerce Extérieur

AVI. : L'attestation de vérification à l'import

BDT : Bordereau de taxation.

CMA : Code maritime algérien

PEF : La participation aux extra frais

D.G.D : Direction générale des douanes

PAF : Police des aires et frontières

CNAN : Compagnie Nationale de Navigation

GEMA : Société générale maritime

M.T.A : Maghrébine de transport et Auxiliaires

NASHCO: La national shipping company

E.N.C.A.T.M : L'Entreprise nationale de Consignation et des Activités Annexes au Transport Maritime.

S.I.G.A.D : Système de gestion automatisée des douanes.

E.D.I :Electronic Data Interchange (échange de données informatisées).

L.O.A : Longueur hors tout



B.E.A.M: Largeur maximal exprimée

E.T.A: Estimation du temps d'arrivée du navire depuis le port de chargement jusqu'en rade



Bibliographie

1. Ouvrages

- S.A.LAMY. « Transport », (2004). Éditions LAMY
- Moise Donald Daily <<logistique et transport international de marchandise>>(2013) première édition.
- J.Belotti, « Le transport international de marchandises », Edition 2002
- Marie-Madeline, « Dictionnaire du transport et logistique », DUNOD, 2eme édition, Paris 2005.
- Capitaine S.svensson « les bateaux », édition robert Laffont, 1989
- DENIS. Chevalier et FRANCOIS. Duphil, « Transporter à l'international »,4èmeEdition, Foucher 2009
- M.J.CAMBA,(2004), perfectionnement en transport maritime », Agent de Consignataire et son rôle.
- René Rodiere ,« traité générale de droit maritime » ,édition DALLOZ.

2. Mémoire

- L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, (2007), « transitaire et consignataire dans le transport maritime de marchandises », mémoire de fin d'études en sciences économiques, Université de Bejaïa.
- Michel Albert, « la signature du connaissance », université de droit d'économie et des sciences, d'Aix- Marseille III, master II (D.E.S.S.) de droit maritime et des transports promotion 2006.Mémoire sous la direction de maitre Christian.
- Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Transport et Logistique « AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CONSIGNATION MARITIME AU PORT AUTONOME DE DAKAR ».2008
- BEKKA Amazigh,BOURMANI Yanesse(2015-2016) << L'agent consignataire dans le transport maritime international de marchandises>>,mémoire master 2 de l'université Abderrahman Mira Bejaia

3. Documents et rapports

- Code douane algérien
- Code maritime algérien
- Code civil algérien



- Odier Françoise, « Le code de conduite des conférences maritimes », Annuaire Français de droit international, volume 25,1979.

4. Sites internet

- <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html>

5. La presse

- Henri. Cloarec « La marine marchande », presse universitaire de France



Glossaire maritime

Accostage : manœuvre qui consiste, pour un navire ou une embarcation, à venir sans erre parallèlement à un quai ou à un autre navire afin de s'y amarrer.

Acconage : L'acconage comprend les opérations tendant à assurer le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées. Ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance aux destinataires.

Agent maritime (consignataire) : Personne physique ou morale qui est chargée soit a titre permanent ou occasionnel, d'effectuer des opérations pour le compte de d'un affréteur ou un armateur d'un navire, tel que la négociation et la conclusion des contrats, la gestion des finances et la relation avec les autorités portuaires.

Amarrage : C'est l'action de tenir à son poste de quai d'un navire à l'aide des amarres ou chaînes.

Appareillage : Manoeuvre d'un navire qui quitte le port.

Canot : Est une embarcation de petite taille propulsé à la rame, la godille, la voile ou au moteur, sans usage n'est pas défini

Capitainerie : Est la résidence officielle des officiers du port et des fonctionnaires d'État comptants en matière de police portuaires. Son rôle principal est l'organisation de l'accueil et la sortie de navires.

Cargaison : Est l'ensemble des marchandises transportées via des les différents navires de commerce maritime.

Cargo : Désigne un navire de commerce ou navire marchand dont le rôle consiste a transportées des marchandises sous diverse forme en utilisant la voie maritime.

Charte partie : Contrat d'affrètement par lequel un propriétaire d'un navire loue celui-ci à d'autres personnes en vue de transporter une cargaison.

Commissionnaire en douane : Personnes physique ou morale qui accomplit pour le compte d'autrui les formalités en douane, tant a l'importation et l'exportation et notamment le dédouanement.

Conteneurisation : C'est le fait de transporter de la marchandise par conteneur.

Courtage : profitsions de courtier : qui désigne la personne qui sert comme un intermédiaire dans les opérations commerciales et autres.

Débarquement : Action de déchargement.

Dépotage : C'est une action qui consiste le déchargement des marchandises à l'extérieur des conteneurs.



Empotage : Cette action désigne le chargement des marchandises à l'intérieur de conteneur.

Équivalent vingt pieds (EVP) : Unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple de volume standard occupé par un conteneur de 20 pieds ou/et d'un 40 pied (2 EVP).

Feeder : Un navire de petit tonnage qui effectue le pré et les post transports de conteneur vers des ports où n'escale pas les navires mère de lignes régulières. On parle de « feeder » pour décrire cette activité de transport sur courte distance.

Flotte : est l'ensemble des appareils d'une compagnie aérienne comme la flotte de la CNAN.

Fret : Le prix à payé pour le transport maritime de marchandises par mer, il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

Infrastructure : Installation tels les aéroports, les ports.

Lamanage : Ensemble des opérations qui permettent d'assister un navire lors de son amarrage ou désamarrage à son entrée ou départ d'un port.

Lignes régulières : Services assurés par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés.

Manifeste : C'est un récapitulatif de tous les connaissements de toutes les marchandises embarquées de tous les ports d'escale.

Manutention : L'action de manipuler de déplacer des marchandises, des colis dans un lieu de production ou de stockage tel un entrepôt.

Navigation : C'est l'ensemble des techniques et méthodes qui permettent au navire de déterminer sa position et de calculer la route à suivre pour se rendre à sa destination, en toute sécurité.

Pavillon : Terme désignant un drapeau que l'on hisse sur un navire pour indiquer sa nationalité, la compagnie de navigation à laquelle il appartient, ou pour faire des signaux.

Quai : Structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Rade : Grand bassin, naturel ou artificiel, ayant issue libre vers la mer où les navires peuvent faire des mouillages.

Remorquage : Société fournissant au navire des remorquages pour lui permettre d'assurer de main oeuvre dans les accès au fret.

Surestaries : C'est la somme à payé en exerçant sous le contrôle de la capitainerie du port.

Terminal : Quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur



cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vrac, on dit plutôt quai minéralier, céréalier... etc.

Tirant d'eau : Distance verticale entre la ligne de flottaison d'un navire et le bas de la quille.

Transbordement : c'est le changement des moyens de transport d'une cargaison ou d'un chargent.

Transitaire : Consultant en logistique et en trafic international. Le transitaire aide l'exportateur à trouver les méthodes les plus économiques et les plus efficaces de transporter et d'entreposer le fret.

Vraquier : Navire possédant un seul pont destiné à transporter des marchandises en vrac, telles que des céréales ou du sucre par exemple.



Liste des annexes :

Annexe n° 1: Ship particular

Annexe n°2: Demande poste à quai

Annexe n°3: E-mail de la nomination

Annexe n°4: demande d'autorisation de débarquement

Annexe n°5: Le connaissance

Annexe n°6: Notice of readiness

Annexe n°7: Manifeste

Annexe n°8: Bordereau de réserve

Annexe n°9: Manifeste de sortie



Liste des tableaux

Tableau N°1: les plus grands ports commerciaux au monde

Tableau N°2: Les documents obligatoires à fournir par le primo-exportateur selon la règle Incoterm 2010

Tableau N°3: Les compagnies maritimes les plus actives en Algérie :

Tableau N °4: Tableau des tarifs appliqués suite aux différentes prestations effectuées par l'entreprise portuaire de Djendjen :



Sommaire



Sommaire

Introduction générale	Erreur ! Signet non défini.
Chapitre01 : généralité sur le transport maritime de marchandise international ..	Erreur ! Signet non défini.
Section 01 : le transport maritime de marchandise international	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : Les conventions du transport maritime international et les incoterms	Erreur ! Signet non défini.
Section 3 : Le rôle et les principaux intervenants dans le transport maritime international	Erreur ! Signet non défini.
Chapitre 02 : Présentation de l'activité de la consignation et le rôle de l'agent consignataire maritime.	Erreur ! Signet non défini.
Section 1: Généralités sur la consignation maritime.....	Erreur ! Signet non défini.
Section 02 : le rôle de l'agent consignataire.....	Erreur ! Signet non défini.
Section 03 : Les relations du consignataire et les contrats de la consignation maritime....	Erreur ! Signet non défini.
Chapitre 03 : la consignation des navires en Algérie.....	Erreur ! Signet non défini.
Section 01 : La consignation maritime en Algérie	Erreur ! Signet non défini.
Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	Erreur ! Signet non défini.



Introduction Générale



Introduction générale

Le transport maritime est, certes depuis fort longtemps, un instrument et un support efficaces des nombreux flux du commerce international mais il est difficile de dire, avec exactitude, à quelle époque les armateurs ont commencé à collaborer avec des personnes servant dans les ports comme collaborateurs terrestres pour l'exploitation commerciale et technique des navires. Ces collaborateurs appelés aujourd'hui « auxiliaires de transport », développent un grand nombre d'activités de diverse nature dis activités auxiliaires.

On entend par activité auxiliaire au transport maritime toute activité en marge du contrat de transport par voie de mer. L'intérêt visé à travers ce type d'activité est la réalisation, dans les conditions optimales, des résultats préalablement recherchés par les parties au contrat : l'armateur, le chargeur et le destinataire.

Ces activités ont pour nom : transit, assurance, courtage maritime, acconage, shipchandling, consignation de cargaison et de navire, etc.

Les intervenants ont fait leur apparition dans le commerce maritime de manière progressive et pour des raisons précisément liées aux nouvelles exigences et aux faiblesses dont faisait le secteur, de manière générale. Ils opèrent en fonction des besoins du navire ou de la cargaison. Ils n'interviennent pas toujours au même moment, encore moins sur les mêmes questions et leurs différentes prestations ont une influence significative sur l'ensemble de l'activité. Cela les oblige à s'inscrire dans une logique systémique, donnant ainsi au transport maritime une structure de chaîne, chaîne au sein de laquelle chacun doit jouer pleinement et méticuleusement son rôle.

Dans cette panoplie d'activités auxiliaires, une attention particulière est accordée à la consignation de navire, à l'égard de l'importance de sa place dans la chaîne et aux diverses facettes du rôle de l'agent consignataire.

Si l'on se réfère à la littérature sur le commerce maritime, le Capitaine avait un rôle prépondérant dans l'expédition maritime. Il était souvent le propriétaire du navire qu'il



Introduction Générale



exploitait avec le concours de quelques matelots et était le seul maître à bord. Il engageait les matelots, achetait les vivres et les agrès, négociait avec les chargeurs, recevait et livrait les marchandises aux ayant-droits. En d'autres termes, l'exploitation globale du navire lui incombait exclusivement.

Cependant, deux facteurs modifièrent les conditions d'exploitation du navire : un facteur technique et un facteur économique, conséquence de la transformation complète du matériel de navigation.

Un navire moderne constitue actuellement, du 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 cette rentabilité, il ne suffit pas que cet engin géant soit capable de contenir dans ses cales une grande quantité de marchandises, il faut également qu'elle soit réduite 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 encore multiplié le nombre de réclamations, à tel point que la livraison d'une cargaison normale suppose une série d'opérations techniques et administratives méticuleusement menées. L'optimisation du temps de séjour du navire au port devint alors un grand défi pour tout armateur aspirant à une réelle rentabilité de son activité.

Les grandes mutations du monde maritime obligèrent les ports destinés à abriter la quasi totalité de ces activités à s'adapter à la nouvelle donne en s'érigeant en véritables entités économiques et juridiques pour les pays auxquels ils appartiennent. C'est ainsi que les armateurs ont trouvé judicieux d'externaliser une partie de leurs activités en les confiant à une personne physique ou morale appelée **agent consignataire** à qui incombe, dorénavant, la mission d'organiser et d'exécuter toutes les opérations inhérentes à l'escale du navire, depuis son entrée au port jusqu'à son départ.

La consignation de navire qui a connu un essor fulgurant est apparue presque comme une panacée dans la gestion des compagnies de transport maritime.

L'accès des navires dans un port d'escale devient pour tout armateur une épreuve difficile faisant appel à une importante capacité managériale du consignataire.



Introduction Générale



Il est donc important, pour toute personne qui s'intéresse à ce domaine d'activités, de bien appréhender les mécanismes et les enjeux qui singularisent cette fonction et qui justifient son importance dans la chaîne de transport maritime.

La présente étude se veut une contribution sur l'importance de la consignation de navire et des diverses facettes du rôle de l'agent consignataire.

L'objet de notre étude réside essentiellement dans la réponse à la question suivante :

Comment intervient l'agent consignataire pour suivre l'escale d'un navire ?

L'intérêt de notre étude est avant tout d'apporter des éléments de réponse à notre problématique, mais aussi de donner une idée générale sur le transport maritime international de marchandises et l'activité de l'agent consignataire.

Notre méthodologie de recherche sera fondée dans sa première partie sur une revue de la littérature sur le sujet (mémoires, articles, documents...).

La seconde partie donnera un aperçu sur l'évolution de la consignation maritime en Algérie, ainsi que la présentation d'un cas concret d'une escale d'un navire sera mise en œuvre sur la base des informations collectées au niveau de l'agence de consignation « **port shipping service agency** » sise dans la wilaya de Bejaïa.



Chapitre01 :

généralité sur le transport maritime de marchandise international



Le transport maritime marchandise est aujourd'hui le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises. 90% des marchandises transportées dans le monde sont en effet par voie maritime. Le transport maritime est aussi le transport le moins consommateur d'énergie (*deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier*). ?

Dans ce premier chapitre nous avons partagé notre travail en trois sections :

La première section est d'ordre général, elle sera consacrée au transport maritime de marchandise international et ses caractéristique, ensuite, la deuxième section sera intéressée consacrée à la coopération entre les différentes compagnies maritimes internationales et la gestion des risques, et enfin, la dernière section sera intéresser aux, principaux intervenants maritimes, les différents types de documents dans le transport maritime.

Section 01 : le transport maritime de marchandise international

1-L'histoire du transport maritime de marchandises international

Dans l'histoire, le transport maritime a été depuis longtemps un des moyens les plus anciens utilisés dans le déplacement tant pour les hommes que pour les marchandises, mais aussi un moyen privilégié des échanges. Les premiers bateaux sont d'une conception très simple : il s'agit de radeaux faits de morceaux de bois assemblés ou bien de pirogues. Ils servent avant tout à se déplacer, à transporter des marchandises, les passagers sur de courtes distances. Peu après, le commerce maritime remonterait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport des marchandises en méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par le marchand grec et romain, puis appliquées par les puissances maritimes du moyen âge à nos jours.

L'art de la navigation s'améliore. Parmi les progrès technologiques marquant le tournant du XXe siècle, deux évolutions sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles : l'utilisation de la vapeur comme force au début du XVIIIe siècle et l'emploi du fer dans la construction navale. Après la



Première Guerre mondiale, des progrès majeurs furent accomplis, en particulier dans la mise au point de la propulsion turboélectrique. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la soudure a remplacé les rivets dans la construction navale.¹

2-Définition et différents types de navire :

2-1- Définition de navire :

En droit, le navire est un meuble, mais se rapproche d'une personne, car il porte une nationalité, un nom, este, plaide en justice et meurt. Un navire est un engin flottant de nature mobilière, exposé aux risques de la mer. Il doit être identifié sans erreur possible. C'est pourquoi il doit obligatoirement avoir :

- Un nom: Il doit être gravé sur la coque, mais souvent peint en raison des ventes fréquentes.
- La jauge du navire : C'est la capacité intérieure du navire (définition de la jauge nette/jauge brute).
- Le port en lourd : C'est une indication du poids que peut porter le navire exprimé en tonnes poids.
- Le port d'attache gravé ou peint sur la coque : C'est le domicile légal du navire.
- La nationalité : Elle détermine la composition de l'équipage, l'organisation du travail, le droit applicable, la surveillance, la sécurité et l'hygiène à bord du navire.²

2-2- Les différents types de navire³

Le navire est défini par l'art.13 comme : « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation »⁴

¹ <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html> Consulté le 27/02/2017.

² Moise Donald Daily, op cit, page122.

³ Document interne de l'agence de PSSA

⁴ Code maritime algérien



Plusieurs critères peuvent être utilisés pour classer les navires (taille, mode de propulsion, rayon d'action, marchandises transportés, mode de manutention : lolo, Ro-ro, Boro, flo-Flo).

La classification la plus commode est celle de la spécialisation. Le chargement des marchandises peut s'effectuer sur 2 types de navires :

2-2-1-Les navires non spécialisé

Aptes à transporter tout types de marchandises, ces navires se distinguent en fonction de leur mode de manutention principal où en dénombre cinq types :

2-2-1-1- Les cargos conventionnels :

Ces navires sont équipés de leur propre moyen de manutention, bique (support de poulies), grues, palan, etc..... permettent de charger les marchandises dans les cales accessibles par des panneaux coulissants.

Les cargos sont des navires destinés au transport de marchandises diverses qui n'entrent pas dans les conteneurs ou dont le chargement en conteneurs n'est pas économique (palettes, sacs, grain en vrac, bois, produits sidérurgiques, véhicules lourds) Mais ils peuvent également charger un nombre important de conteneurs. Il existe de nombreux types de cargos:

- **Les cargos polyvalents "classiques"**

Sont généralement composés de quatre à cinq grandes cales dotées chacune d'un ou deux entreponts. Ils disposent de moyens de manutention autonomes (mats de charge, grues). Ils sont munis de grands panneaux de cales.

- **Les cargos polyvalents "compacts"**

Se distinguent des précédents par la présence de grandes cales "boites" parallélépipédiques flanquées d'une double coque. Ils sont bien adaptés au transport de conteneurs ou de lots de marchandises importants (bois, sacs, rouleaux de tôles...).

2-2-1-2- Les portes conteneurs :

Ces navires, généralement de grande capacité, peuvent transporter jusqu'à 3000EPV. EPV est une entité servant à mesurer les capacités des navires et à quantifier les trafics de conteneurs. Ces navires sont occupés pour recevoir des conteneurs solidement arrimés et dont



les opérations de manutention sont rapides. Ils peuvent être équipés de leurs propres moyens de manutention lorsqu'ils desservent des ports non équipés. D'une façon générale, les opérations de manutention sont assurées par les portiques à conteneurs des ports.

2-2-1-3-Les rouliers Roll-On-Roll-Off

La caractéristique principale de ces navires est de posséder une porte, généralement placée à l'arrière, permettant l'accès au pont supérieur et à de grands garages continus par des rampes ou des ascenseurs. A l'origine les rouliers ont été conçus pour le transport exclusif de véhicules ou de marchandises sur remorques. A l'heure actuelle en raison de leur grande diversité ils peuvent transporter pratiquement toutes les marchandises (conteneurs, palettes, marchandises diverses, colis lourds ...). Les dimensions des rouliers sont très variables, elles dépendent de la nature des trafics auxquels ils sont destinés. On trouve sur des lignes courtes (Méditerranée) des petits rouliers mesurant moins de 100m de long, ayant un port en lourd Chapitre I : l'environnement du transport maritime de marchandises 5 inférieur à 1 500t. Par contre les rouliers exploités sur des lignes au long cours peuvent mesurer plus de 200m de long, avoir un port en lourd supérieur à 20000t.

2-2-1-4- Les Ro -Ro+conteneur

La solution mixte « RO RO + conteneur » est une formule de plus en plus utilisée sur les navires modernes, elle combine l'intérêt du conteneur et de la manutention par portique, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisable et pour les ports non équipés. Son avantage est donc la souplesse. Cette solution répond à un souci de polyvalence qui a conduit à équiper ces navires de dispositifs permettant d'alimenter en électricité des conteneurs frigorifiques, de cales permettant de charge de marchandises en vrac et de citernes.

2-2-1-5- Les ports barges

Ces navires sont conçus pour pouvoir charger à leur bord des barges (bateaux à fond plate) et péniches à l'aide de dispositifs d'ascenseurs ou de flottage. Ils sont donc spécialisés dans les transports fluvio- maritime, dans ce cas, ce type de transport permet de pallier les ennuis et retards dus à l'encombrement d'un port, en déchargement les barges en rade, les barges sont ensuite acheminées jusqu'au port.



2-2-2-Les navires spécialisés

Comme le nom l'indique, ces navires sont conçus pour transporter un type particulier de marchandises :

2-2-2-1- Les vraquiers

Ces navires plus particulièrement destinés au transport de marchandises en vrac solide peuvent également embarquer des lots complets de marchandises diverses (produits sidérurgiques, tuyaux, sacherie, bois en grumes et sciés, pulpe et papier, etc. ...). Ces navires ont de larges écoutilles et de vastes cales sans entreponts. Les parois supérieures et inférieures des cales sont inclinées pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement et pour limiter les mouvements de la cargaison en mer. Généralement exploités au tramping, c'est à dire allant chercher des lots complets de marchandises dans de multiples ports au gré d'affrètements au voyage, ils doivent être très souples d'utilisation. Leur taille ne sera donc pas trop importante (rarement plus de 50 000 tonnes de port en lourd) et ils seront équipés de grues ou de portiques pour le chargement et le déchargement des marchandises. Certains navires, tels les cimentiers ou les transporteurs d'alumine, sont adaptés au transport de produits pulvérulents.

2-2-2-2- Les navires spéciaux

Ils sont également une fonction très ciblées :

• Les remorqueurs

Remorquage portuaire pour aider les navires à s'accoster et appareiller, déplacement des barges et pontons, remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans propulsion ou assistance à des navires en détresse.

• Les navires offshore

Nombreux services différents : de ravitaillement des plates formes en matériel, et aux provisions, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation des pétroles en mer.

• Les navires brise- glace

Un brise-glace est un navire utilisé pour ouvrir ou maintenir ouvertes des voies de navigation dans les eaux prises par la banquise. Pour qu'un navire soit considéré comme un brise-glace, il doit disposer de trois caractéristiques : une coque renforcée pour le passage dans la glace, une étrave de forme spéciale, et suffisamment de puissance pour avancer.



• **Les navires de recherche**

En océanographie, les navires de recherche sont utilisés pour observer l'évolution du climat dans l'océan, pour rechercher les ressources marines ou pour étudier les interactions entre l'intérieur de la terre et le fond océanique. A bord, des équipements modernes et hautement spécialisés sont installés.

2.2.2.3 Les navires polythermes

Il s'agit de navires adaptés aux transports sous température dirigée, ils sont destinés au transport de denrées périssables.

Un navire frigorifique est un navire cargo transportant des produits périssables et exigeant une certaine réfrigération durant leur transport, comme les fruits ou la viande. Ils incluent de nombreux systèmes de réfrigération et sont souvent rapides.

Les compagnies maritimes cherchent à régulariser les transports maritimes, en offrant un service prompt sur une ligne déterminée et en évitant les fluctuations des taux de fret dans le système de la libre concurrence et ce la ne peut s'effectuer qu'à travers les accords de coopérations entre les compagnies maritimes.

3-Définition et différents types de port :

3-1-Définition d'un port

C'est un abri artificiel pour les navires aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers au sein d'un port. Il existe deux espaces, l'un terrestre et l'autre maritime qui sont organisés en structures par des équipements des voies de terre et de mer. Ce dernier est assujéti à un corps autoritaire chargé du contrôle des investissements en infrastructure et du bon fonctionnement des relations commerciales d'import/export⁵.

3-2-Les différents types de ports ⁵

Il est à préciser que la marchandise n'entre dans le port que pour repartir en mer vers une autre destination. Le rôle d'un port est donc particulièrement important. Les moments cruciaux d'un port sont les déplacements en lignes des navires, mais aussi, et surtout les

⁵ Annexe 1



opérations aux extrémités de manutention, chargement et déchargement. L'activité portuaire se compose de trois catégories de ports:⁶

3-2-1-Les ports maritimes

Ils sont en majorité des ports autonomes. Ce sont des établissements publics exerçant conjointement des missions de service administratif et des missions à caractère industriel et commercial.

3-2-2- Les ports fluviaux

Appelés ports intérieurs. Ils se distinguent des ports maritimes par leur position géographique (au bord d'un fleuve ou canal) et par leurs aides complémentaires apportées aux ports maritimes en leur servant de base arrière, notamment pour le trafic de conteneurs.

3-2-3-Les ports secs

Situés à l'intérieur des terres. Leurs fonctions sont les mêmes que celles des ports maritimes et comprennent des services de dédouanement.

Il existe plusieurs types de ports spécialisés en cargo, il est possible de les répartir en deux catégories :

- Les ports multi fonctionnels : Ils s'étendent sur de vastes territoires où une gamme de services de transport de marchandises et d'activités industrielles cohabite.
- Les ports mono fonctionnels : Ils traitent un nombre restreint de produits, la plupart étant du vrac (matières premières).

⁶ Moise Donald Daily, op cit, page 89.



Tableau N°1 : les plus grands ports commerciaux au monde

CLASS EMENT	DESIGNA TION DES PORTS	Tonnes transitées durant l'année 2014
01	Ningo- zhiushann,chine	837 millions
02	Shangai,c hine	755 millions
03	Singapour, Etat de singapour	580 millions
04	Tianjin, chine	540 millions
05	Tangshan, chine	500 millions
06	Canton,chi ne	500 millions
07	Quigdao, chine	480 millions
08	Rotterdam , pays-bas	444millions
09	Dalian,chi ne	420 millions
10	Hedland, australie	380 millions

Source : geo fiche commerce maritime mondial 2015

Conclusion



Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises, il consiste à déplacer des marchandises quel que soit sa nature ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime.

Section 2 : Les conventions du transport maritime international et les incoterms

Le transport maritime ne reste pas en rade. En effet, on assiste à l'augmentation de la capacité et de la spécialisation des navires ce qui sera un des paramètres importants à l'origine de la mondialisation d'où en découle un remarquable progrès technique et concurrentiel accompagné de plusieurs contraintes commerciales, économiques et politiques. Dans ce contexte, la deuxième section est consacrée à la coopération entre les différentes compagnies maritimes internationales et la gestion des risques.

1- Les conventions du transport maritime international de marchandises

Le transport maritime international de marchandises est régi par des conventions et règles concernant la sécurité, la pollution et d'autres problèmes relatifs à la navigation maritime internationale. Parmi les plus essentielles on trouve :

1-1- La convention de Bruxelles du 25 AOUT 1924

Appelée aussi « règles de LAHAYE », signée à Bruxelles. Approuvée et ratifiée par l'Algérie par le décret n° 64-71 du 02 mars 1964, p 414 (JO n°28 du 03-04-1964). L'objectif de son élaboration est l'unification d'un certain nombre de règles en matière de connaissement (document contenant un état des marchandises chargées sur un bateau ou un navire).

Cette disposition a été modifiée dans le protocole de 1968 dite « règle du Visby » ratifié par une trentaine d'Etats.⁷

Lorsque la, « clause Paramount » est insérée dans le contrat du connaissement, celle-ci traduit la volonté des parties de bénéficier de la disposition de la convention.⁸

⁷ J.Belotti, « Le transport international de marchandises », Edition 2002, page 200.



1-2- Le protocole de 23 Février 1968

Appelé parfois « la règle WISLAY », dans laquelle beaucoup de modifications ont été apportées à la convention de Bruxelles de 1924.

Ce protocole modifie quelques articles et ajoute des paragraphes à d'autres. Il est entré en vigueur le 23 juin 1977. Son domaine d'application est :

- Connaissance émis dans un Etat signataire ;
- Transport à lieu de départ d'un Etat signataire ;
- Le connaissance contient une « clause Paramount » par laquelle des parties contractantes se sont entendues à soumettre à la convention leur contrat, qui par ailleurs, ne remplirait pas les conditions requises, et ce, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.⁹

1-3- La convention des Etats-Unis sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978

Appelée aussi « règle de HAMBOURG », son objectif est de remplacer la convention de Bruxelles. Cette convention a été adoptée à l'initiative des pays du tiers monde.

Ce qui différencie cette convention de celle de Bruxelles est que le transporteur est responsable d'avaries, de dommages ou de pertes qui peuvent toucher la marchandise dans le cas où ce dernier néglige de prendre les mesures nécessaires pour étudier ce type de conséquences. Les règles de Hambourg ont pour but d'harmoniser les textes portant sur le transport maritime. Ce qui permet d'élargir le domaine d'application de cette convention est :

- Le document de transport est émis dans un Etat signataire ;
- Le port de chargement et de déchargement est dans un Etat signataire ;
- Elle est conventionnellement déclarée applicable ;

Concernant l'Algérie, elle a ratifié seulement la convention de 1924, mais elle s'inspire des règles de Visby quant à la responsabilité du transporteur.

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en développement à leur tête l'Algérie, lesquels trouvaient le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. Cette convention, plus

⁸ Moise Donald Daily, op cit, page 119.

¹⁴ Marie-Madelaine, « Dictionnaire du transport et logistique », DUNOD, 2^{ème} édition, Paris 2005, page 333.



communément appelée règle de Hambourg, est entrée en régime juridique du transport maritime de marchandises. L'Algérie n'a pas encore à ce jour ratifié les règles de Hambourg.

2- Les accords de coopération entre les compagnies maritimes

Depuis la fin du XIXe siècle, le transport maritime a fait l'objet d'accords divers de plus en plus poussés entre différentes compagnies maritimes exploitantes des lignes régulières destinées à organiser la concurrence, ainsi que différentes coopérations internationales indispensables pour l'organisation du trafic sur les routes maritimes forts empruntées ont été mises en place.¹⁰

2-1- Les conférences maritimes

Une conférence maritime est un accord entre plusieurs compagnies maritimes opérant sur un même itinéraire portant à la fois sur une tarification commune et sur les capacités affectées à chaque compagnie.

2-2- Les accords de partage de slots

Deux armateurs se cèdent mutuellement une capacité prédéfinie sur un service donné.

Chaque compagnie peut ainsi augmenter le taux de remplissage de ses navires.

2-3- Les services joints ou consortium

Plusieurs armateurs mettent des navires en commun sur une liaison donnée.

2-4- Les alliances

Plusieurs armateurs mettent en commun et coordonnent l'ensemble de leurs moyens à l'échelle mondiale.

3- Les incoterms

Parmi les éléments importants à étudier attentivement dans un contrat de vente international, il y a bien entendu le transport, mais aussi les opérations de dédouanement et d'assurance.

¹⁰ Odier Françoise, « Le code de conduite des conférences maritimes », Annuaire Français de droit international, volume 25, page 150.



Les questions auxquelles le vendeur et l'acheteur sont confrontés sont donc : Qui va prendre en charge le transport ? Vais-je, en tant que vendeur, laisser tout ou une partie de la responsabilité de ce transport à l'acheteur ? A quel moment précis et en quel lieu le transfert du coût et du risque aurait-il lieu ?

Dès les années 1920, la chambre de commerce internationale (CCI) a constaté que les partenaires commerciaux avaient, le plus souvent, une interprétation différente des termes commerciaux.

Ces termes indiquent comment les deux parties (le vendeur et l'acheteur), peuvent-elles se répartir les coûts et les risques du transport et à qui revient la responsabilité du dédouanement à l'exportation et à l'importation. Cela a conduit à l'élaboration par la CCI des règles uniformes pour l'interprétation des termes commerciaux.

La première version des incoterms (International commercial Terms) date de 1936.

Il s'agissait de normaliser les termes commerciaux utilisés pour le transport des marchandises par mer (FOB : free on board, franco à bord, CIF : Cost Insurance and Freight, coût assurance et fret).

En 1953 une deuxième version constituait une révision approfondie. En 1967, apparaissaient les incoterms DAF : Delivered At Frontier et DDP : Delivered Duty Paid, en fonction desquels l'acheteur n'a qu'une prestation minimale.

En 1976, le premier incoterm adapté au transport international aérien apparaît. En 1980, la CCI tient compte du changement profond dans le transport international qu'apporte le développement du conteneur.

De nouveaux incoterms apparaissent alors et sont adaptés au transport intermodal. La version de 1990 intègre l'EDI(Echange de données informatisées).

Celle de l'année 2000 apporte une simplification heureuse dans la répartition des frais de chargement et de déchargement (incoterms multimodaux). Elle améliore aussi la cohérence, la responsabilité du dédouanement est renversée en FAS : Free Alongside Ship



(c'est au vendeur d'effectuer le dédouanement à l'exportation) et en DEQ : Delivered Ex Quay (c'est à l'acheteur d'assurer le dédouanement à l'exportation). EXW (ex work).

3-1- Définition

Les incoterms sont destinés à résoudre un bon nombre de problèmes résultants de la vente ou de l'achat international. Chaque incoterm détermine les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur. Il fixe le partage des coûts ainsi que la division des risques. Ils sont au nombre de treize et sont classés en quatre groupes (familles):¹¹

- La famille E : EX, EXW.
- La famille F : FREE, FCA, FAS, FOB.
- La famille C : COST ou CARRIAE, CFR, CIF, CPT, CIP.
- La famille D : DELIVERED, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP.

La commission de l'International Chambre Of Commerce, dans le but de s'adapter à la réalité du commerce international, a réformé les règles Incoterms 2000 et les a remplacés par les règles Incoterms 2010. L'objectif principal est de permettre une meilleure utilisation de celles-ci dans les opérations de transport de marchandises à l'international.

Ainsi il ya eu une réduction du nombre d'incoterms de 13 à 11. Les Incoterms DAF, DES,

DEQ et DDU ont été remplacés par deux nouvelles règles Incoterms qui peuvent être utilisées quel que soit le mode de transport convenu¹², à savoir : DAT (rendre au terminal) et DAP (rendre au lieu de destination).

¹¹ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, « transitaire et consignataire dans le transport maritime de marchandises », mémoire de fin d'études en sciences économiques, Université de Bejaia, 2007. Page 9

¹² Moise Donald DAILY, op cit, page 79.



Tableau N°02 : Les documents obligatoires à fournir par le primo-exportateur selon la règle Incoterm 2010

Règle incoterms 2010	Les incoterms anglais/français	Documents obligatoires
EXW	Ex-Works, à l'usine	Selon les normes de la CCI, aucune preuve de livraison n'est à fournir. A titre facultatif, éventuellement attestation de prise en charge de marchandise ou avis de mise en disposition.
FCA	Free Carrier Franco transporteur	-Facture commerciale -Attestation de prise en charge de la marchandise ou autre document de transport selon le mode de transport retenu.
FAS	Free Alongside Ship Franco le long du navire	-Facture commerciale -Connaissance maritime ou avis de mise à disposition.
FOB	Free On Board Franco a Board	-Facture commerciale -Connaissance maritime (On board) ou (Reçu pour embarquement).
CFR	Cost and Freight Coût et Fret	-Facture commerciale -Connaissance maritime (On bord).
	Carriage Paid To Port payé jusqu'à	-Facture commerciale -Document de transport selon le mode retenu

CPT		par les parties
CFR	Cost Insurance and Freight Coût assurance et fret	-Facture commerciale -Connaissance maritime -Certificat ou police d'assurance
CIP	Carriage and Insurance Paid to Port payé, assurance comprise jusqu'à	-Facture commerciale -Document de transport selon le mode retenu par les parties. -Certificat ou police d'assurance
DAT DAP DDP	Delivered At Terminal Rendu au terminal. Delivered At Place Rendu au lieu de destination. Delivered Duty Paid Rendu droits acquittés	-A éviter en matière de crédit documentaire : Implique la présentation des documents émis (à l'arrivée) des marchandises et dont la disponibilité est problématique

Source : ICC 2012

3-2- Contenu détaillé des Incoterms

Ils sont au nombre de 11, on les cite comme suit:¹³

3-2-1- EXWORK/A l'usine

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à sa disposition dans son établissement (Atelier, usine, entrepôt...etc.).

L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises, de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée. Ce terme représente l'obligation minimale du vendeur.

3-2-2- FCA/ Franco transporteur

¹³ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, op cit, Page 11



Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu.

L'acheteur choisit le mode de transport, et le transporteur et paye le transport principal.

Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.

3-2-3- FAS/Franco le long du navire

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu.

L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise.

Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

3-2-4- FOB/Franco à bord

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime.

Le transfert des frais et risques se place au passage de la marchandise du bastingage du navire au port d'embarquement.

3-2-5- CFR/Cout et fret

Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné.

Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

Le point de transfert des risques est le même qu'en FOB.

3-2-6- CPT/Port payé jusqu'à

Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue.

Il dédouane la marchandise à l'exportation.

Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur.

3-2-7- CIF/Coût assurance et fret



Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport.

Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

La marchandise voyage sur le transport maritime ou fluvial, aux risques et périls de l'acheteur dès le bastinage franchi au port d'embarquement.

3-2-8- CIP/Port payé assurance comprise jusqu'à

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime.

Le transfert des frais et risques se place au passage du bastinage du navire au port d'embarquement.

3-2-9- DAT/ Rendu au terminal

Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur au terminal convenu dans le port ou au lieu de destination, à la date ou dans les délais convenus.

Le vendeur doit conclure de ses propres frais un contrat pour le transport de la marchandise jusqu'à ce terminal et décharger la marchandise du moyen de transport arrivant. Le vendeur n'a pas l'obligation vis-à-vis de l'acheteur de conclure un contrat d'assurance. Il doit néanmoins fournir à l'acheteur, à ses propres frais, le document lui permettant de prendre livraison de la marchandise. L'incoterm DAT oblige le vendeur à dédouaner la marchandise à l'export. Cependant, il n'a aucune obligation d'effectuer le dédouanement à l'import.

L'acheteur doit prendre livraison de la marchandise dès qu'elle a été livrée et payer son prix comme prévu dans le contrat de vente. L'acheteur doit en outre aviser le vendeur de la nécessité de lui fournir toute information relative à la sécurité dont il aurait besoin pour l'exportation, l'importation et le transport de la marchandise à sa destination finale. Cette règle incoterm a été créée spécifiquement pour le transport conteneurisé. Elle est aussi adaptée au transport maritime conventionnel lorsque le vendeur veut conserver les risques du déchargement du navire au port de destination. Il convient dans ce cas de préciser le lieu de mise à disposition (quai, sous palan...etc.).¹⁴

3-2-10- DAP/Rendu au lieu de destination

¹⁴ www.import-export.societe generale.fr/fr/trouvez-votre-marche/incoterms-2010, consulté le 15 /02/2016



Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur, sur le moyen de transport d'approche prêt pour le déchargement, au lieu de destination convenu. Il doit dédouaner les marchandises à l'export. Cependant, il n'a aucune obligation de dédouaner les marchandises à l'import. Le vendeur doit conclure à ses propres frais un contrat pour le transport de marchandises au lieu de destination convenu et les décharger à l'arrivée du moyen de transport arrivant. Le vendeur n'a pas l'obligation, vis-à-vis de l'acheteur, de conclure un contrat d'assurance. Il doit aussi fournir à ses propres frais à l'acheteur le document lui permettant de prendre livraison des marchandises.

L'acheteur doit payer le prix des marchandises tel que prévu dans le contrat de vente et prendre livraison de ces marchandises dès qu'elles ont été livrées.

3-2-11- DDP/ Rendu droits acquittés

A l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximale du vendeur.

Ce dernier fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles.

Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur. Le déchargement incombe en frais et risques à l'acheteur.

Conclusion

Face à l'augmentation de la capacité et de la spécialisation des navires, ce qui est un important paramètre à l'origine de la mondialisation, et afin de mettre un terme à l'interprétation des termes commerciaux entre différentes parties, la CCI a résolu le problème en instaurant différentes règles règlementant divers problèmes relatifs à la navigation maritime internationale.



Section 3 : Le rôle et les principaux intervenants dans le transport maritime international

Le transport maritime international joue un rôle très important dans le développement du commerce international reliant ainsi industriels et consommateurs et passant par les différents intermédiaires, acteurs de chaque domaine sans oublier les principaux intéressés.

1- Le rôle du transport maritime dans le commerce international



Le transport maritime est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement des marchandises en grande masse sur de longues distances et également pour des petits lots sur de courtes distances.

Ce phénomène s'explique par la forte croissance économique de certains pays asiatiques qui a dopé le commerce mondial et qui a été facilité par plusieurs facteurs ayant contribué au dynamisme et à la modernisation du secteur, tels que la libéralisation des transports, la modernisation de la logistique, ou encore le développement de la conteneurisation.

A côté de ce mouvement de mondialisation s'est également développée une régionalisation des échanges qui ont fortement augmenté à l'intérieur d'une même zone ¹⁵(Europe, Asie...etc.).

2- Les principaux documents dans le transport maritime

Extrait des documents utilisés dans le transport maritime et des opérations de gestion de transport par mer.¹⁶

2-1- Les documents usuels utilisés en transport maritime

Il existe plusieurs et sont cités comme suit :

2-1-1- Le connaissement

Le connaissement ou Bill of la ding en anglais est un document émis par le transporteur maritime, le plus souvent par le capitaine ou agent consignataire sous sa responsabilité. Le connaissement constate la prise en charge de la marchandise par le transporteur en même temps qu'il constitue un titre représentatif de la marchandise. Seul le détenteur d'un exemplaire du connaissement est normalement en mesure de se faire délivrer les marchandises à leur arrivée à destination.¹⁷

¹⁵ www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr/pdf, consulté le 23/02/2016.

¹⁶ www.logistiqueconseil.org/fiches/transport-maritime/documents-shipping.pdf, consulté le 23/02/2016.

¹⁷ Michel Albert, « la signature du connaissement », université de droit d'économie et des sciences, d'Aix- Marseille III, master II (D.E.S.S.) de droit maritime et des transports promotion 2006.Mémoire sous la direction de maitre Christian.



Il existe plusieurs types de B/L tels que :

- B/L à ordre : L'échange se fait par remise ;
- B/L nominatif : L'échange se fait par endossement (c'est le plus courant) ;
- B/L à reçu pour embarquement : Il atteste la prise en charge de la marchandise et non

l'expédition définitive.

2-1-2- Les manifestes

Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale. Ils existent différents types de manifestes, tels que :

- Le manifeste cargo : Etabli par le port de provenance dans lequel sont énumérées les marchandises à bord avec le numéro du B/L.
- Le manifeste comptable :(manifeste fret) en anglais (freight manifest):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.
- Le manifeste douanier Algérien : Une fois que la marchandise ait franchi le territoire national, elle devient Algérienne. Ce qui implique l'obligation de la déclarer juste à la réception des connaissements (copie originale).
- Le manifeste de sortie : Comprend la description des marchandises à l'export, nom du destinataire, N° du B/L ainsi qu'une description en cas de sortie du navire sans avoir chargé de la marchandise à l'export. Ce cas doit être porté sur le manifeste.

2-2- Documents accessoires de la gestion administrative :

Parmi ces documents en trouve¹⁸:

2-2-1- Le Schedule

Il s'agit d'un document d'information client établi pour le service commercial de l'agence maritime. Les données de base lui sont fournies par l'armateur. Y figurent les différentes dates d'arrivée (ETA) et de départ (ETD) du bateau par voyage et par port d'escale.

2-2-2- La demande de cotation

Etablie par le chargeur et transmise à l'agent maritime (représentant de l'armateur) pour établissement d'un devis de transport. Elle donne une description détaillée de la marchandise, du type d'emballage, du type de transport choisi et la destination finale.

¹⁸ www.logistiqueconseil.org/fiches/transport-maritime/documents-shipping.pdf, consulté le 23/02/2016.



2-2-3- La cotation

Ce document est établi par l'agent maritime pour le compte du chargeur. Il détermine les conditions de facturation de la marchandise pour le voyage.

2-2-4- La demande de positionnement

Ce document est établi par le booking (service des réservations) et adressé à l'acconnage pour la mise à la disposition d'un conteneur pour un client à l'export.

2-2-5- La maquette

C'est un formulaire standard fourni par l'agent maritime au chargeur. Il aide à faire la description de la marchandise. Le formulaire rempli sert de document de base pour l'établissement du draft.

2-2-6- Le draft

Le draft est un brouillon de connaissance. Il est établi par le service de documentation export de l'agent maritime. Après émission, il est ensuite soumis à la procédure interne de validation (généralement par le shipping Manager). A la suite de cette validation, il sert de source pour l'établissement des différents modèles de connaissances.

2-2-7- Le booking

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.

2-2-8- L'avis d'arrivée

C'est un document émis par le service (Documentation Import) de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de la marchandise, porteur du connaissance ou (notify party).

On y trouve des renseignements sur la date probable ou effective d'arrivée de la marchandise, la date et le lieu de livraison prévus.

2-2-9- La facture proforma

Ce document est émis par le service de Facturation de l'agence maritime. Il indique le montant du fret (à l'export) de la marchandise ou le coût estimatif d'une prestation liée à l'exportation.

2-2-10- La facture

C'est un document comptable reprenant les montants des différentes prestations (fret, surestarie, location, modifications et remise documentaire). Le propriétaire de la marchandise doit s'en acquitter avant de se faire établir un bon de livraison (en anglais : delivery order).

2-2-11- Container de positre ceipt



Document délivré au destinataire de la marchandise par le service de Documentation Import. Il indique le montant de la caution à verser pour la sortie d'un conteneur plein de l'enceinte portuaire.

2-2-12- Reçu de versement de caution

Document établi par le service de facturation de l'agence maritime. Il atteste le dépôt d'une caution par un client avant la sortie de son conteneur.

2-2-13- Delivery order (Bon de livraison)

Le bon de livraison est délivré au client à la suite du règlement de toutes les prestations dues à l'agence maritime par celui-ci. Ce document autorise l'acconier à livrer la marchandise du client après le règlement des factures de manutention.

2-3- Les documents au service opérations

2-3-1- La demande de pilote

C'est un document adressé au Commandant du port. Ce dernier valide la demande et désigne un pilote pour le guidage du bateau à travers le chenal d'accès au port.

2-3-2- La demande d'ouverture de bureaux

Cette demande est adressée à la douane pour ouverture des opérations pour un navire donné.

2-3-3- La demande de débarquement

Cette demande est adressée au service de traitement des manifestes imports de la douane pour solliciter le débarquement des marchandises du bateau.

2-3-4- La demande d'embarquement

A l'inverse de la demande de débarquement, la demande d'embarquement est adressée au service de traitement des manifestes exports de la douane. Le but étant d'obtenir une autorisation d'embarquer la marchandise.

2-3-5- La demande d'ecor

Elle est adressée à la douane (Brigade d'ecor) pour solliciter le pointage des marchandises sur le bateau.

2-3-6- La demande de shifting conteneur



C'est un document adressé à la brigade maritime de la douane pour les opérations de manutention d'un conteneur dans le bateau.

2-3-7- La demande de shifting navire

Cette demande est adressée à l'autorité portuaire pour un mouvement d'un poste à quai à un autre en vue d'effectuer des opérations de manutention.

2-3-8- Le laisser passer des marins

Le laisser passer est établi par le service des opérations de l'agence maritime et visé au commissariat spécial du port. Il permet la libre circulation des marins sur le territoire national durant l'escale.

2-3-9- La demande d'escale

C'est une demande adressée à l'autorité portuaire pour solliciter le contrôle d'un navire à la fin des opérations de manutention.

2-3-10- La clairance

C'est une déclaration remplie par le service des opérations et visée par la douane. Elle libère après contrôle le bateau et l'autorise à quitter le quai et le port.

2-4- Les documents 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 client.

2-4-1- Le port

L'administration portuaire avec ses organes annexes s'occupe de la gestion et de l'entretien du domaine portuaire. Les divers prestataires du port sont soumis au paiement de redevances qui se justifient par la présentation des pièces suivantes :

- La quittance.
- Le reçu G.U.C.E (Guichet Unique des opérations de Commerce Extérieur)

2-4-2- Les documents de l'acconier

Ce sont des documents internes établis par l'acconier pour les opérations qu'il effectue pour le compte de l'agent maritime.

2-4-3- Les documents de la douane

La douane délivre diverses attestations de vérification et autorisations liées à l'importation ou à l'exportation des marchandises ; il s'agit de :

- La déclaration de douane ;



- La demande d'escorte (lors de l'acheminement des marchandises le long d'un corridor de transit ou sous certains régimes douaniers suspensifs) ;
- La demande d'arraisonnement (du bateau) ;
- L'autorisation d'embarquement (des marchandises sur le bateau à l'export) ;
- L'autorisation de débarquement (des marchandises du bateau à l'import).

2-4-4- Les documents de la Société Générale de Surveillance

La SGS délivre des documents de taxation et d'inspection des marchandises à l'import et à l'export. Ils sont émis durant la procédure de déclaration en douane¹⁹ :

- L'avis de blocage (de la marchandise pour inspection) ;
- L'avis de déblocage (de la marchandise après inspection) ;
- L'attestation de vérification à l'import (A.V.I.) ou bordereau de taxation (BDT).

Sur ce dernier, figure la liste des droits et taxes à payer pour le dédouanement des marchandises.

2-4-5- Les documents sanitaires, phytosanitaires et de l'environnement.

Ce sont des attestations de contrôle ou des certificats d'inspection. Ils précèdent généralement la procédure de déclaration en douane des marchandises, on cite le :

- Certificat phytosanitaire (délivré par le service phytosanitaire représentant le ministère de l'agriculture et en charge du contrôle des produits alimentaires)
- Certificat de qualité (délivré par le service sanitaire représentant le ministère de la santé et en charge du contrôle des médicaments)
- Certificat de qualité (délivré par le service de l'environnement représentant le ministère de l'environnement et en charge du contrôle de divers produits chimiques, toxiques et dangereux pour l'homme ou son environnement).

3- Les principaux intervenants dans le transport maritime international de marchandises :

3-1- Le transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. C'est un intermédiaire qui réalise la livraison entre deux mondes de transport. L'importateur doit avoir recours aux services d'un transitaire qui le décharge de toutes les démarches et formalités nécessaires, relatives à la cargaison importée, notamment lorsqu'il intervient alors

¹⁹ Capitaine S.svensson « les bateaux », édition robert Laffont, 1989, p 223.



comme intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire et de recevoir la marchandise du consignataire (s'il n'est pas lui-même consignataire). Il est tenu d'accomplir les formalités de douane, de s'assurer de l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il l'a mandaté. Au point de réception, il prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement. L'expédition des marchandises et leur dédouanement constituent des actes complexes nécessitant une large connaissance dans le domaine en question, ainsi que les techniques et les pratiques du commerce international.

Le transitaire à la différence du transporteur ne prend que ses failles personnelles, il faut donc établir sa faute. Par exemple : En cas de réexpédition de la marchandise vers son destinataire sur un wagon mal propre ou en camion non bâché.

3-2- Le consignataire

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle de ces derniers (liaison entre le port, le navire et l'équipage) durant l'escale maritime ainsi que le suivi administratif des marchandises transportées.

Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et la déclarer sur le quai auprès de la douane.

Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur²⁰ (le propriétaire du navire).

3-3- Le chargeur/fournisseur (shipper)

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissement. Son rôle consiste à préparer la marchandise, prospector un navire, déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

3-4- L'armateur

²⁰ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, op cit , page 17.



On appelle armateur la personne qui exploite un navire. L'exploitant du navire peut être le propriétaire du navire, comme il peut s'agir d'un simple affréteur (loueur de navires). Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer en temps et en bon état.

3-5- L'assureur

L'assureur est la personne (compagnie d'assurance) qui, par un contrat et moyennant le versement d'une prime, s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération. L'usage des incoterms (termes du commerce international) nous permet de bien comprendre la partie qui doit supporter les coûts de l'assurance (le vendeur ou l'acheteur) quand le risque est garanti par une assurance et qu'un dommage atteint la marchandise. Une fois le contrat d'avarie établi, l'assuré est indemnisé dans un délai rapide par son assureur qui se substitue à lui pour mettre en jeu la responsabilité et récupérer ce qui peut l'être de la marchandise.

L'assurance maritime revêt une importance particulière. Elle apparaît nécessaire à la bonne gestion des risques encourus durant le transport.

3-6- Le courtier maritime

« Le courtage » signifie entremise. C'est une opération qui consiste à mettre en rapport des paris moyennant une prime appelée autrefois courtage.

Un courtier est considéré comme une société de courtage internationale, son rôle consiste à mettre en relation deux sociétés et s'arrête au moment où ces deux entreprises concluent un contrat. Il est rémunéré à la commission appelée «courtage» et payé soit par les deux parties, soit par l'une d'elles. On distingue deux types de courtiers²¹:

²¹ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, op cit , Page 15



3-6-1- Le courtier d'affrètement

D'une manière générale, les courtiers se spécialisent en opérant, soit pour le compte du navire ou de la cargaison. A la différence du courtier maritime, le courtier d'affrètement agit aussi bien pour le compte du navire que de la cargaison. Ce dernier reçoit pour sa prestation de services une commission variable qu'il s'agisse de tonnage important ou de durée plus au moins longue d'affrètement, mais en général elle est fixée à 2.5 % environ.

3-6-2- Le courtier d'interprète

Le courtier d'interprète assure la mise en douane du navire (les procédures de dédouanement de la marchandise), la traduction des écrits, la légalisation des documents, la certification des rapports de mer...etc. Il joue un rôle important, notamment pour la conclusion des affrètements aux voyages et essentiellement à mettre les parties en présence, à les renseigner, à les conseiller. Les courtiers sont rémunérés à la commission, calculée sur fret et payée par le fréteur, sauf convention contraire.

3-7- La banque :

« La domiciliation bancaire est une formalité administrative qui consiste à identifier par immatriculation une transaction commerciale, poursuivie physiquement et financièrement, au regard de la disposition prévue par la réglementation du commerce extérieur et des échanges, ainsi, la domiciliation bancaire est une obligation à toute opération de transactions commerciales ».²²

Avant toute expédition de marchandises, l'exportateur est tenu de présenter à la banque l'original et deux exemplaires du contrat commercial ou facture. Après vérification, une copie lui est rendue revêtue du numéro de dossier de domiciliation et du cachet de la banque domiciliaire. Une fois le contrat de vente conclu, le vendeur expédie la marchandise rassemble les documents nécessaires (facture, connaissement, certificat d'assurance, certificat d'analyse, certificat d'origine...etc.) et les envoie à sa banque en même temps que l'ordre d'encaissement.

²² Réglementation de banque d'Algérie n° 91 du 14 Aout 1991 et règlement de la banque d'Algérie n° 95 du 23 Décembre 1995.



La banque adresse alors les documents et les instructions nécessaires à la banque chargée de l'encaissement. La banque présentatrice informe l'acheteur de l'arrivée desdits documents et les conditions de leur levée. Elle reçoit le paiement ou l'acceptation de l'acheteur et lui remet les documents. La banque présentatrice transfère le montant et l'encaissement à la banque remettante qui inscrit cette somme au crédit de l'exportateur.

3-8- La douane :

A côté de l'assurance maritime qui constitue une source de financement pour l'importateur et aussi pour l'exportateur, l'administration douanière joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux.

A cet égard, il est utile de rappeler que les droits et taxes perçus par les douanes constituent les éléments de compensation des écarts éventuels entre différents produits nationaux et étrangers. La douane constitue un véritable contrôleur et régulateur de l'économie nationale.

L'administration douanière met à la disposition des exportateurs un éventail de dispositions dans le cadre de la promotion des exportations hors hydrocarbures (en Algérie).

En effet, toute opération à l'importation ou à l'exportation passe impérativement par une procédure douanière, « Toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être réexportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant indique le régime douanier assigné aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier ».²³

A cet effet, on peut constater les rôles suivants de la douane :

- Vérifier les marchandises et les documents y afférents ;
- Percevoir les droits et taxes ;
- Relever et verbaliser les infractions ;

²³ Article 75 du code de douane, 2^{ème} édition



- Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- Favoriser les échanges commerciaux.

Conclusion

A l'acheminement de la marchandise il faut signaler que tous les intervenants dans le transport maritime sont liés entre eux, chacun doit nécessairement accomplir les obligations qui lui sont confiées afin que la marchandise transportée arrive bien au point final.

Conclusion

Acteur incontournable de la mondialisation, le transport maritime de par ses possibilités de massification du transport de marchandises a facilité la croissance des échanges mondiaux, pour le bon déroulement de toute opération d'import/export, l'itinéraire obligatoire doit être observé avec la collaboration des autorités portuaires, services maritimes et d'autres auxiliaires importants.

Parmi ces auxiliaires on trouve le consignataire de navire qui joue un rôle très important dans l'acheminement de la marchandise

Dans le deuxième chapitre on va étudier l'activité de consignation et le rôle de l'agent consignataire



Chapitre 02 :

**Présentation de l'activité de la consignation et le rôle de
l'agent consignataire maritime.**



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



Le transport maritime suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre, ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires à côté des principaux acteurs qui sont, le transporteur, le chargeur et le destinataire. Il suscite certaines activités à caractère technique, commercial, administratif confiées à des agences spécialisées. Parmi tous les auxiliaires, l'agent consignataire du navire joue un rôle très important par sa représentation de l'armateur ou l'affréteur dans le pays où la marchandise est destinée.

Section 1: Généralités sur la consignation maritime

Dans cette première section, nous allons essayer de présenter brièvement l'évolution de la consignation maritime et ses différents types, ainsi que les documents liés à cette dernière.

1- Historique de la consignation

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.

Deux facteurs modifièrent les conditions d'exploitation du navire : Un facteur technique et un facteur 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 marchandises, il faut encore que soit réduite



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

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.

Dans 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 navire. 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 Consignataire.



Aujourd'hui, le mot agent a disparu et on ne parle plus que de ¹(consignataire de navire).

2-la consignation maritime

la consignation a plusieurs significations, c'est une action de consigner un emballage (consigne). Elle revêt un ordre stricte a quelqu'un en vue de son exécution, application ou observation, ou bien encore elle reflète l'idée de transmission d'un objet entre les mains d'une personne ou somme correspondante au montant de l'objet consigner...etc.

2-1-définition :

La consignation du navire est un contrat entre l'armateur et une tierce personne mandataire dans un autre pays afin de prendre en charge les besoins du navire. La consignation est une activité annexe qui regroupe toutes les activités liées au transport maritime, elle joue le rôle d'une coordination entre ces activités. Il faut signaler que la consignation des navires ou la cargaison se fait dans deux types de transport maritime.

- Transport maritime de ligne régulière

Ce type de services se particularise par le caractère programmé des départs avec les ports fixés à l'avance, la pluralité des chargeurs, la nature des cargaisons. Le service en ligne Chapitre II l'activité de la consignation et le rôle de l'agent consignataire 28 régulière se particularise également par le type de contrat de transport utilisé (le connaissement).

- Transport maritime de ligne tramping Ce service concerne l'acheminement de quantité importante de marchandises par navire entier, ou plus rarement par cale entier. Le contrat de location d'affrètement du navire s'appelle la charte partie, elle est négociée par les deux parties (fréteur et affréteur).

¹ Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Transport et Logistique « AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CONSIGNATION MARITIME AU PORT AUTONOME DE DAKAR ».2008,page 22



2-2-Type de consignation

2-2-1-La consignation des navires de lignes régulière :

Vu les caractéristique de la ligne régulière, cette dernière nécessite une organisation complexe et des navires adaptés avec des charges plus élevé en comparaison a l'exploitation du tramping.

Le travaille de l'agent consignataire consiste à représenter l'armateur de se navire et assiste a:

- La réception et la prise en charge des marchandises transportées par ce navire sur document seulement.
- La commande des travaux de manutention a bord et a terre.
- Le recrutement de fret aux compagnies de navigation.
- L'organisation et la surveillance du passage en douane des navires.
- La représentation des navires aux niveaux des conférences de placement.
- Le contrôle et le paiement des factures des fournisseurs des navires.

2-2-2-La consignation des navires de tramping

La consignation de ce type de navires, répond à des exigences différentes de celles des navires de ligne régulière.

L'agent maritime dans ce cas figure un contrat qui commence des l'annonce de l'arrivée du navire et qui s'achève avec la fin des opérations portuaire de ce même navire, le contrat étant repris généralement dans un simple télexe, ou encore une télé fax.

La mission de l'agent de ce type de navire est assez restreinte, de même d'ailleurs que sa mission qui généralement estimé de manière forfaitaire en fonction du volume et de la marchandise.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



Ce type de consignataire demande une organisation particulière de la part de l'agent, aussi flexible que possible, sachant que le transporteur pourra aisément changer d'agent à l'occasion d'un prochain voyage.

3- Les documents liés à la consignation d'un navire

Dans cette partie, nous allons traiter des documents les plus importants dans le shipping².

3-1- Le connaissement

Le connaissement en anglais (Bill of Lading) est le titre de voyage qui est remis par le transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Il s'agit d'un titre endossable au vendeur, alors que les marchandises sont en cours de voyage, d'en transférer la propriété à des acquéreurs permettant ainsi à ces derniers de les remettre virtuellement à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le remboursement du crédit qui leur a été consenti pour faire l'acquisition.

Il doit préciser notamment :

- Le nom ou raison social du fournisseur et du chargeur ;
- Le nom du destinataire;
- Le nom du navire ;
- Les ports de chargement et de déchargement ;
- Les descriptions de la marchandise (nombre, marque, numéro des colis, leurs poids) ;
- Le connaissement doit être daté et signé par le capitaine et/ou le chargeur
- La date de la charte partie ;
- Les clauses.

3-2- Le manifeste cargo

² DENIS. Chevalier et FRANCOIS. Duphil, « Transporter à l'international », 4^{ème} Edition, Foucher 2009, Page 165



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



C'est un document récapitulatif des marchandises embarquées par le navire au port de destination. Il reprend les indications de chaque connaissance.

« Le BL et le manifeste cargo » sont les documents les plus importants, car ils déterminent le mouvement de la marchandise.

3-3- Rapport d'escale (S.O.F: statement of facts)

C'est un rapport d'escale adressé par l'agent consignataire à l'armateur. C'est le relevé chronologique des opérations de chargements ou de déchargements permettant le calcul des surestaries.

3-4- Le compte d'escale

C'est une facture récapitulative de tous les frais déboursés par le consignataire pour le compte de l'armateur pendant toute l'escale du navire. Il comprend les frais portuaires, les frais de l'agence et autres prestations.

3-5- La Notice of Readiness (N.O.R)

C'est le document émis à l'attention des intéressés de la cargaison (affréteurs, chargeurs et réceptionnaires) par le commandant d'un navire pour les informer que celui-ci est bien arrivé au port, qu'il est à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison.

Conclusion

On peut déduire de cette section que la consignation maritime a un rôle important dans le transport par la voie maritime et que c'est une tâche primordiale pour le bon déroulement d'une escale d'un navire. Il faut noter que, le métier de consignation s'occupe de l'engin qui transporte la cargaison. De ce fait, s'il n'y a pas d'agent consignataire pendant l'escale du navire pour assurer les opérations qui lui sont liées. La chaîne qui représente les étapes de l'escale et ses formalités sera déséquilibrée et donc l'opération d'importation ou d'exportation ne peut virer au succès.



Section 02 : le rôle de l'agent de consignataire

L'agent consignataire dans la mesure où il est mandaté par l'armateur pour une mission commerciale. Il est chargé de recruter le fret, de réaliser la documentation pour libérer la marchandise et de coordonner les opérations d'embarquement et de débarquement. A travers cette section, nous allons présenter le rôle et mission de l'agent consignataire ainsi que les relations qui le lie avec d'autres intervenants de la chaîne du transport maritime.

1-L'agent consignataire

1-1-Les origines :

L'origine de l'expression vient de mot latin « agere » qui signifie s'occuper prendre soin de quelque chose.

Consignataire : « consignare » employé pour désigner une opération consistant à assurer le paiement d'une somme contestée en la mettant entre les mains d'une tierce, qui la remettait à celui à qui elle appartenait réellement dès que le litige était résolu.

1-2-Définition :

« L'agent consignataire agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services. Il est receveur d'ordres souvent strict. Il doit métriser des missions. Il doit livrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandat, dans le cas du transporteur que contre remise de documents des sommes dues »³.

1-3-Les types de consignataires

³ M.J.CAMBRA, perfectionnement en transport maritime », A.C son rôle, page 04



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



- Le consignataire du navire ou de la coque.
- Le consignataire des marchandises.

1-3-1-Consignataire du navire ou de la coque

Le consignataire du navire, est le mandataire salarié de l'armateur dans un port ou cet armateur n'a ni représentant ni succursale.

Le code maritime algérien(CMA),dans sont art 609 définit le consignataire du navire comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de capitaine s'engage moyennant une rémunération a effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui même ainsi que d'autre opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.

1-3-2-Le consignataire des marchandises

Le consignataire de marchandise ou de cargaison et le mandataire salarié des ayants droit a la marchandise ,il s'engage moyennant une rémunération, a prendre livraison des marchandises en leur lieu et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises s'il est du, et de repartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire prend donc la livraison des mains du transporteur ou de son représentant (consignataire du navire).juridiquement l'intervention d'un consignataire de cargaison est très importante, car il libère le transporteur de sa responsabilité au moment ou il lui livre la marchandise. En revanche, dans le cas ou l'état de la marchandise ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire doit réclamer auprès du transporteur ou sont représentant le jour de la livraison de la marchandise.

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liées a son activité de mandataire.sa responsabilité est aussi alignée sur celle du manutentionnaire effectue des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus a sa faute.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



En Algérie, la fonction attribuée au consignataire de la cargaison reste confondu à celle du consignataire du navire.⁴

2- Les activités du consignataire maritime

Les activités de l'agent consignataire sont réparties en deux missions, celle liée à l'escale du navire et celle liée à la marchandise.

2-1- Les activités liées à l'escale du navire

L'intérêt pour l'armateur est que son navire écourte au maximum son séjour dans le port.

Lorsque l'armateur a un plan de charge bien rempli, ce dernier prépare et facilite l'escale du navire. Dans le cas contraire, il a intérêt à prolonger son séjour pour bénéficier des surestaries.

Le code maritime algérien énonce clairement ses activités dans son article 610 qui indique :

« Les activités de consignataire du navire comprennent notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention de remorquage et de pilotage, l'assistance du navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et autres charges dues à l'occasion de l'escale du navire dans le port ».⁵

On conclut que l'escale du navire nécessite plusieurs opérations, avant l'arrivée, pendant l'escale du navire au port où il doit préparer son départ.

⁴ René Rodiere « traité générale de droit maritime » tome III, édition DALLOZ, page 87

⁵ Article 610 du code maritime Algérien



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



2-1-1- Avant l'arrivée du navire au port

En prévision d'une escale, le consignataire du navire doit prendre les dispositions habituelles pour le bon déroulement des opérations commerciales et le séjour du navire au port. Pour cela il doit :

- Prendre contact avec l'armateur ou l'agent du port précédant pour connaître d'une façon précise l'ETA, et ce, afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la programmation à sa mise à quai où il accostera ;
- Transmettre les prévisions d'arrivée du navire et la nature de cargaison au port et à l'entreprise de manutention durant la réunion de la conférence de placement qui se tient quotidiennement aux offices de la capitainerie du port ;
- Passer commande pour les soutes et l'avitaillement nécessaire au navire, réserver des chambres où logeront à terre les officiers et les membres de l'équipage s'il ya nécessité ;
- S'assurer que le réceptionnaire établit la déclaration douanière.

2-2-2- Pendant l'escale du navire

Une fois le navire en rade, il appartient à la capitainerie d'informer le capitaine de bord de se préparer pour l'accostage. L'agent consignataire doit :

- Se présenté à bord dès l'accostage du navire afin de récupérer les documents à bord (déclaration et connaissements) ;
- Assister le capitaine pour toutes difficultés susceptibles d'apparaître au port d'escale et répondre aux besoins du navire (provisions, eau douce) s'il ya lieu ;
- Informer l'armateur de l'arrivée du navire (arrivée en rade, accostage, début des opérations commerciales techniques) ;
- Introduire ou faire introduire le navire en douane ;
- Se rendre régulièrement à bord pour veiller au bon déroulement des opérations de déchargement et se mettre à la disposition du capitaine pour tout besoin éventuel.

2-2-3- Préparation du départ du navire



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



Une fois que toutes les opérations commerciales, techniques et administratives sont achevées, l'agent consignataire remplit les formalités de départ du navire. Pour cela il doit remettre tous les documents nécessaires que le capitaine a l'habitude de communiquer à son armateur. Le S.O.F « statement of fact ou rapport d'escale du navire » est signé par l'agent consignataire, le réceptionnaire et le commandant.

2-2-4- Etablissement du compte d'escale

Après le départ du navire, l'agent consignataire veille à récupérer et contrôler l'ensemble des factures déboursées en vue d'arrêter le compte d'escale dans les meilleurs délais.

L'agent consignataire établit le compte d'escale sur la base :

- Des factures reçues par l'entreprise portuaire (pilotage, amarrage, remorquage et défenses de quai... etc.) ;
- Des paiements de redevances portuaires (droits de quai sur le navire et sur les marchandises) payées à la douane ;
- Des prestations effectuées par l'agent consignataire (commissions d'agent, courtage, autres dépenses éventuellement, avances à l'équipage, avitaillement ;
- Etablir une facture « proforma » pour solliciter une avance sur le compte d'escale après son établissement. Si le montant de l'avance est différent du total de la prestation fournie, une régularisation est opposée.

2-2- Les activités liées à la marchandise

En droit Algérien, le consignataire de la cargaison est un mandataire qui a pour mission de réceptionner la marchandise et de prendre la livraison pour le compte de son mandant,



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

« Le consignataire du navire procède à la réception et à la livraison des marchandises au lieu et à la place du capitaine. Il est tenu de taxer et d'encaisser le fret »⁶.

2-2-1- La recherche et la prise en charge de la marchandise

Un armateur choisit un agent pour sa capacité à recruter du fret. Cette recherche s'effectue d'abord auprès des transitaires, mais aussi auprès des exportateurs et importateurs.

Il est évident que la contribution des agents est beaucoup plus forte pour les navires réguliers que pour les navires occasionnels. La prise en charge coïncide avec la remise effective de la marchandise.

2-2-2- La délivrance du connaissement

Le connaissement est le document fondamental du transport maritime. Il est délivré par le consignataire « il représente le reçu de la cargaison, le contrat du transport et le titre de propriété de la marchandise »⁷.

Les connaissements qui étaient à l'origine de simples récépissés ou lettre d'envoi rédigés par le capitaine sont aujourd'hui des documents imprimés à l'avance par des armateurs.

L'agent consignataire n'a plus qu'à signer le connaissement pour le compte du capitaine, établir les diverses attestations demandées et remettre le connaissement au chargeur après avoir taxé et encaissé le fret⁸.

2-2-3- Les opérations de réception et de livraison de la marchandise

Réception de la marchandise

⁶ L'article 610 du code maritime Algérien

⁷ Henri. Cloarec « La marine marchande », presse universitaire de France, page326.

⁸ Article 878 du code maritime Algérien



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



Les opérations de chargement de marchandises ainsi que leur livraison sont effectuées le plus souvent par les entreprises de manutention, « Les opérations de chargement, d'arrimage, de désarrimage, de débarquement des marchandises, les opérations de mise de reprise des marchandises sous, hangar et dans les magasins, de même que la garde et de convention des marchandises débarquées sont effectuées dans les ports par les organismes publics habilités à cet effet.

Donc le consignataire doit veiller à ce que ces opérations soient exécutées, et pour cela il doit:

- Contrôler les opérations de mise à bord et d'arrimage de la cargaison, qui se feront en fonction du plan de chargement ;
- Veiller sur les opérations de mise à terre des marchandises ;
- Veiller au pointage contradictoire de cette dernière, laquelle est établie entre le manutentionnaire et le bord, entre autres les navires et sur l'état différentiel « bulletin différentiel »⁹.

· **Livraison de la marchandise**

L'agent consignataire garde les marchandises jusqu'à la livraison et prend toutes les mesures de conservations utiles notamment dans le cas des marchandises périssables. Dans les ports algériens, l'agent consignataire se déchargera sur l'acconier.

Le consignataire du navire doit livrer les marchandises au destinataire ou à son représentant selon la forme du connaissement :

- Pour un connaissement à personne dénommée ou connaissement nominatif.
- Pour un connaissement au porteur ou contenant la clause « à ordre » sans précision de nom.

Le destinataire est celui qui se présente à l'arrivée.

⁹ L'article 873 code maritime Algérien.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



- Pour un connaissement à ordre transmissible par simple endossement, le destinataire est le dernier endossataire. Le consignataire devra vérifier l'identité du destinataire, car la livraison se fait à un tiers sans qualité engagée, la responsabilité du transporteur équivaut à la perte totale de la marchandise, perte dont sera responsable le consignataire.

2-2-4- La remise documentaire

Dès l'arrivée du navire, le consignataire doit aviser les réceptionnaires. Ce n'est pas une obligation légale, mais la jurisprudence a fait de cet avis une obligation contractuelle. Le consignataire remet le connaissement original en échange d'un « bon à délivrer ».

Ce connaissement sera alors « accompli » ou « acquitté », la livraison est réputée régulière. En absence de connaissement, le consignataire devra exiger une lettre de garantie bancaire sans limites de valeur et à durée non limitée ainsi que l'obtention de l'autorisation du chargeur, et ce, avec l'aval du transporteur maritime.

2-2-5- Délivrance de la marchandise

La livraison n'est parfaite qu'après la prise en position réelle par le destinataire, la remise matérielle est traditionnellement liée à sa présence sur le quai en échange du bon de livraison.

Il est remis également au destinataire un bulletin de livraison, l'autorisant à emporter la marchandise et à sortir de l'enceinte portuaire après accomplissement des formalités de douane.

2-2-6-Taxation et encaissement de fret

Dans le cadre du transfert de propriété de la marchandise, il y a lieu de savoir :

- Qui paye le réceptionnaire ?
- A qui le paye-t-il ?
- Quand le paye-t-il ?



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



Deux situations peuvent se présenter :

- **Cas de ligne régulière**

On parle de ligne régulière, lorsqu'un navire a des dates de départs et d'arrivées préalablement fixées entre des ports bien déterminés. La pratique portuaire fait que la totalité de la somme soit facturée à l'armateur ou à son agent. Ce dernier répartit les frais et les taxes pour les réceptionnaires de chaque marchandise. Ces frais et taxes sont :

- Ü Le fret (le prix de transport) si celui-ci est payable à destination ;
- Ü Le débarquement suivant la loi de finances ;
- Ü L'avis d'arrivée suivant le barème de l'agence ;
- Ü La participation aux extra frais (PEF) ;
- Ü T.V.A (17%), perçue sur l'avis d'arrivée, à l'exception des navires appartenant aux pays exonérés de cette taxe.

- **Cas de navire de tramping**

On parle de navire de tramping lorsque les dates de départ de l'étranger vers le port ne sont pas connues. Ce type de navire transporte une cargaison homogène, par conséquent, le navire ne prend pas la mer que s'il a un fret qui lui permet de rentabiliser son voyage.

Dans ce cas tous les frais sont à la charge du réceptionnaire. L'entreprise portuaire adresse directement la facture de débarquement au réceptionnaire de la marchandise. Quant à l'agent consignataire, lors de la taxation des connaissements, il établit une facture à l'adresse du réceptionnaire pour le paiement uniquement sur présentation des pièces fournies, à savoir :

- Ü L'avis d'arrivée du navire ;
- Ü La T.V.A due pour le compte de la fiscalité plus le timbre de connaissement ;
- Ü Les péages pour le compte de la douane « droits de passage en douane » ;



Conclusion :

L'agent consignataire occupe une place très importante dans la représentation des armateurs, ces derniers qui souhaitent se débarrasser des différentes responsabilités causés par l'escale de leur navire, trouve dans le service que leur fournit le consignataire, une manière idéale d'être libéré de toutes difficultés postérieures.

Section 03 : Les relations du consignataire et les contrats de la consignation maritime.

Dans une escale de navire, le consignataire joue un rôle très important. Il est attaché à plusieurs activités qu'il doit faire depuis le départ du navire du port de chargement jusqu'au moment où il quitte le port de déchargement. Dans ses activités, le consignataire du navire doit entrer en relation avec plusieurs auxiliaires pour lui permettre de compléter sa tâche.

Enfin dans cette section nous allons aussi exposer le contrat qui lie l'armateur et l'agent consignataire ainsi que les aspects économique et juridique de la consignation

1-les Relations de l'agent consignataire

Au temps qu'il est le point de coordination, l'agent consignataire a des relations avec les autres intervenants dans la chaîne de transport maritime tel que :

1-1-Relation avec le navire

Il va aider à la préparation de l'escale du navire par sa connaissance du pays, du port, et des divers intervenants disponibles sur place. Sa principale tâche consiste à :



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



- **Avant l'arrivée du navire :**

- avertir le capitaine des différentes réglementations locales auxquelles il doit prêter attention.

- agir en qualité d'intermédiaires pour requérir les services d'un atelier de réception ou d'un fournisseur de matériels ou de vivre.

- **A l'arrivée du navire :**

- aider le capitaine à remplir les différents formulaires administratifs locaux.

- fournir les attestations afin de permettre des relèves d'équipage, lorsque ces derniers ont besoin d'un visa d'entrée.

- apporter une assistance au capitaine en cas de problème grave.

- le capitaine s'adresse aux autorités par l'intermédiaire de son agent.

1-2-Relation avec l'armateur et/ ou l'affréteur

Le premier rôle de l'agent est de représenter l'armateur du navire dans le port, il agit donc selon les instructions qu'il reçoit.

En tant que représentant de l'armateur, l'agent va être amené à :

- Facturer et collecter les recettes de frets auprès des clients qui vont charger des marchandises sur le navire.

- Engager des dépenses pour le compte de celui-ci. Soit ces dépenses sont avancées par l'agent, soit ces dépenses intervenant dans le cadre d'une escale ponctuelle et isolée devront être versées au compte de l'agent avant l'arrivée du navire dans le port (un pro forma de ses dépenses sera envoyé à l'armateur avant l'escale).

A tout moment, pendant l'escale du navire, l'agent devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les délais opérationnels qu'il pourrait souhaiter. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, un rapport d'opérations commerciales, un



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



rapport de départ seront envoyés avec des délais chiffrés permettant à l'armateur de contrôler les dépenses et de préparer l'escale suivant du navire.

L'escale terminée, l'agent enverra à son armateur un document qui reprendra toutes les recettes qui ont été encaissées par l'agent. Le solde de ce document pouvant être positif ou négatif. Ce document s'appelle un « compte d'escale » (débursement account en anglais).

1-3-Relation avec les intervenants locaux

L'agent consignataire des navires est un intervenant essentiel dans la chaîne du transport effectuée par mer, mais en effet il est en relation avec quelque intervenant, et organise les opérations en relation avec :

1-3-1-La station de pilotage maritime

Le pilotage maritime est une assistance donnée au commandant d'un navire pour le conseiller sur les manœuvres à réaliser dans des passages difficiles des eaux resserrées. 3-3-2-les autorités portuaires : sécurité, sûreté, etc.

1-3-2-Les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise

Tel que le transitaire qui assure la liaison entre deux transporteurs, à l'importation le consignataire annonce au transitaire l'arrivée du navire transportant la marchandise de son mandat (l'importateur).

1-3-3-La manutention portuaire

Dans la chaîne logistique, il est de la responsabilité des entrepreneurs de manutention, ces derniers sont des entreprises privées, qui louent aux ports autonomes ou port de commerce les outils (grues, portiques) et les personnels affectés : grutiers et ouvriers de maintenance.

1-3-4-Les services de douanes :

L'administration des douanes est une administration fiscale chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée des marchandises sur le territoire national. Elle est appelée direction générale des douanes (D.G.D).



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

Elle est ainsi à la fois chargée de perception des recettes douanières et de la surveillance des échanges extérieurs par l'information statistique qu'elle délivre et de leur promotion par les mesures incitatives d'aides aux entreprises exportatrices et importatrices des biens et des services.

1-3-5-Les inspecteurs des sociétés de classification

Une société de classification est une organisation qui établit et applique des standards technique au projet, a l'inspection des facilités relatives à la marine

L'origine des sociétés de classifications repose sur le besoin de renseignement ,plus précisément de critères de fiabilité que réclamaient les assureurs pour fixer le montant des primes d'assurances de tel ou tel navire.

1-3-6-Le courtier maritime

Le consignataire du navire après avoir reçu l'estimation de temps d'arriver du navire, doit aviser le courtier maritime qu'il choisi et qui est capable de finir la traduction des documents du navire appropriée, pour sa conduite en douane.

« L'exercice de l'agent consignataire en plus de sa fonction principale, la fonction de courtage, présente des avantages pour le navire consigné ainsi que pour sont armateur d'où la rapidité de l'escale et sa facilité »¹⁰.

1-3-7-La PAF (Police des aires et frontières)

Elle a pour rôle le contrôle et la sécurité portuaire, elle s'occupe des mouvements des personnes et non des marchandises.

Le contrat de consignation est un contrat de mandat et obéit aux règles générales sur les contrats et suppose une offre et une acceptation. L'agent consignataire de navire consiste à offrir des services aux expéditions maritimes, au bâtiment, à son équipage et à sa cargaison. Ces services font l'objet d'un contrat conclu entre l'armateur ou le transporteur d'une part, et l'agent consignataire d'autre part ; c'est le contrat de consignation de navire.

¹⁰ Article 637 du code maritime algérien



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

Le contrat de consignation obéit aux conditions générales de formation du contrat à savoir le consentement, la capacité, l'objet et la cause.¹¹

2-Formation du contrat

Le contrat de consignation est un contrat de mandat qui se forme par l'acceptation du mandataire. Cette acceptation peut être tacite ou expresse. Elle peut même résulter de l'exécution du mandat.

Cette formation nécessite un accord entre les parties (armateurs, agent consignataire) sur l'objet du contrat et sur ses modalités, ce dernier pourra être conclu oralement ou par écrit, la forme écrite est préférable, car elle facilite la preuve du contrat et permet de définir les obligations et les droits réciproques des parties (cas de ligne régulière). En l'absence d'écrit, on pourra se préférer à un contrat de type ligne en tramping.¹²

La date de formation sera déterminée par l'envoi de l'acceptation à l'agent. Seul un contrat écrit peut permettre au consignataire de revendiquer le bénéfice du statut des agents, au sens strict (droit à l'indemnisation en cas de rupture du contrat, sauf s'il y a faute de l'agent).

Dans la pratique, deux agents consignataires de navires peuvent être désignés, l'un pour le compte de l'armateur, l'autre pour le compte de l'affréteur, le premier pour s'occuper des besoins normaux du navire lui-même, le second pour s'occuper de la cargaison ; celui-ci ne doit pas être confondu toutefois avec le consignataire de la cargaison.

3- La cessation du contrat

¹¹ Selon les règles en vigueur dans le code civil sur les contrats.

¹² Contrats pré établis par des professionnels et autres organisations nationales ou internationales.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

Selon l'article 2003 du Code civil, consiste : « Le mandat finit par la révocation du mandataire, par la renonciation de celui-ci au mandat, par la mort naturelle ou civile, la tutelle des majeurs ou la déconfiture, soit du mandat soit du mandataire ».

Le contrat de consignation prend fin en principe par le départ du navire et la livraison des marchandises. Comme aussi il peut prendre fin d'une manière exceptionnelle, en cas l'agent consignataire n'a pas atteint le but de sa mission ou si son objet devient inutile pour le mandat.

Les différentes causes de cette cessation du mandat peuvent être représentées comme suivantes :

- Les causes naturelles cessation : L'impossibilité de poursuivre le mandant, suite à une maladie ou encore la liquidation, la faillite... etc. ;
- Les causes spéciales de résolution du mandat : Le décès du mandant ou le mandataire ;
- Les causes dues à la nature même du mandat : Le contrat de mandat est un contrat révocable, en revanche, le mandant peut révoquer le mandat ; de même le mandataire peut y renoncer (la révocation ; la renonciation).

Remarque : *Si l'agent consignataire le fait sans l'accord préalable de son mandant, il ne pourra prétendre avoir agi dans le cadre de sa mission, mais seulement en qualité de gérant d'affaires.*

4- Exécution du contrat de consignation

Les obligations à la charge du consignataire du navire et de l'armateur sont prévues par le contrat de mandat qui les lie.

Le consignataire doit normalement respecter toutes instructions données par le propriétaire ou l'armateur dans le cadre de son mandat, les obligations des parties au contrat sont bien distinctes. Il en est de même pour leurs responsabilités respectives.



4-1- Les Obligations des parties

Le contrat de consignation ne lie en principe que le consignataire et l'armateur ou le transporteur, chacun s'oblige envers l'autre. Cependant, les obligations du consignataire ne se limitent pas à cette unique relation. En effet, représentant de l'armateur, le consignataire du navire va se transformer en agent de réception et de délivrance des marchandises d'une part et en agent d'expédition pour le compte des chargeurs d'autre part.¹³

4-1-1- Les obligations du consignataire du navire

Selon l'article 609 et 614 le consignataire est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine s'engage ...ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Cet article mentionne les obligations qui sont à la charge du consignataire et relatives au navire-vis-à-vis de l'armateur et à l'expédient.

A. Les obligations vis-à-vis de l'armateur

Le consignataire du navire doit prendre des dispositions habituelles pour le bon déroulement des opérations commerciales et le séjour du navire au port. Il est tenu de la prise en charge du navire depuis son arrivée jusqu'à son départ. Cependant, il est dans l'obligation de :

Ü Réserver un poste à quai adapté aux caractéristiques du navire et à la nature de cargaison à décharger et éventuellement à embarquer ;

Ü Il est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, amarrages l'entreprise de manutention, mais aussi tout ce qui est susceptible de faciliter le séjour du navire ;

Ü Prendre contact avec l'armateur ou l'agent du port procédent pour connaître d'une façon précise l'ETA, afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la

¹³ M.J.LA CAMBA, (2004), « perfectionnement en transport maritime », agent consignataire et son rôle, p06.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

Ü Informer l'armateur de l'accostage du navire, du début à la fin des opérations commerciales et de départ du navire ;

Ü Il est tenu de recevoir le fret ou prix de transport à la place de l'armateur.

B. Les obligations vis-à-vis des expéditeurs (destinataire/ tiers)

Le consignataire du navire est tenu de procéder aux opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine.¹⁴ Il a l'obligation avant les cargaisons prise en charge, de vérifier leur état.

Cette opération généralement peut être effectuée par le bord à l'embarquement, mais une fois avoir pris en charge la marchandise orthodoxe telle qu'elle est décrit sur le connaissement. Le consignataire s'oblige à délivrer à l'expéditeur, soit une attestation de prise en charge, soit un reçu.

A l'arrivée, le consignataire reçoit les marchandises des mains du capitaine alors :

- Il effectue la connaissance des avaries et des manquants.
- Il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison au destinataire. C'est son premier de voir à l'égard des tiers.

Parfois, il arrive que certains consignataires refusent la délivrance d'un tel document, nécessairement quand la marchandise est entreposée sous hangar et en absence de gardiennage. Cette marchandise en instance d'embarquement se retrouve dans une situation juridique incertaine.

4-1-2- Les obligations de l'armateur vis-à-vis du consignataire

En vertu du contrat de consignation, le mandat, c'est-à-dire l'armateur, doit verser au consignataire la rémunération mérite au service rendu, ainsi, il doit lui rembourser les dépenses effectuées pour le compte du navire pendant son escale.

¹⁴ Article 610 du code maritime algérien.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



A) Versement de la rémunération

En Algérie, les conditions de rémunérations sont fixées, conformément à un barème de consignation, qui énumère toute une liste de variété de navires et les prestations de services fournis.

La consignation soit rémunérée « le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixée par convention, par un tarif ou à défaut par l'usage.¹⁵

Le consignataire du navire ne reçoit pas un salaire fixe, il est rémunéré par des commissions dont le pourcentage est généralement fixé par contrat sur le fret.

Cependant, la commission entrée/sortie est de 5% du fret pour navire de ligne régulière elle est majorée de 2,5% au titre de commission de recrutement de fret pour le consignataire.

B) Le remboursement des avances

Il arrive que le consignataire consente des avances de fonds pour le capitaine et son équipage à l'occasion du séjour du navire dans le port. En principe, c'est à l'armateur de supporter le remboursement des sommes avancées par le consignataire.

Notons que le remboursement des avances accordées au capitaine ou des fonds utilisés pour les besoins normaux du navire est une obligation de l'armateur. Il arrive que le consignataire ne possède pas des fonds appartenant à l'armateur, mais pour faire face aux frais du navire, il demande avant l'arrivée de ce dernier au port, le virement du navire.

Les fonds fournis à capitaine et les dépenses faites par le consignataire à l'occasion de séjour du navire dans le port doivent être remboursés par l'armateur dans les délais convenus.

¹⁵ S.A.LAMY.(2004). « Transport », tome 2 éditions LAMY S.A7590, p439.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

Le consignataire du navire peut demander à l'armateur qu'il lui fournisse des acomptes pour lui couvrir les frais des opérations relatives au séjour du navire dans le port.¹⁶

4-2- Responsabilité de l'agent consignataire

L'agent consignataire est chargé en vertu d'un contrat de consignation conclue avec un ou plusieurs armateurs et c'est celui qui agit au nom et pour le compte de ce(s) dernier(s). Il assure sur le bon déroulement de l'opération d'escale, aussi surveiller à accomplir toutes les missions qui sont liées aux navires et à les marchandises de façon ordonné.

Donc, le consignataire doit prendre la précaution de préciser son rôle de mandataire. Il s'agit que le consignataire de navire doit ajouter à côté du régime de droit commun, un régime de responsabilité spécial tenant à la nature de sa profession.

La responsabilité de l'agent consignataire ne faut pas être regardée que dans le cadre de l'exécution du contrat, parce que le tiers peut subir un dommage du fait de sa faute personnelle.

De ce fait, la responsabilité de l'agent consignataire se caractérise comme suivant :

4-2-1- Responsabilité contractuelle du consignataire

1. Le consignataire bénéficie d'une indépendance juridique : Il est seulement responsable pour les fautes qu'il a commises et ne doit prendre en compte celles de l'armateur ou de capitaine de navire;
2. Ses fautes doivent être prouvées : Il ne peut être condamné personnellement au paiement d'une contravention de grande voirie en l'absence de texte permettant de le déclarer responsable, sauf si l'infraction lui est imputable (sans rapport/ indépendant) ou s'il refuse de révéler l'identité de son mandant.
3. Il ne peut prendre aucun engagement personnel : Il agit au nom et pour le compte de l'armateur ;

¹⁶ Article 616 du code maritime algérien.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime

4. L'obligation d'information sur les risques représentés par le port de déroutement choisir par lui (les communications se font par Téléx) ;
5. Il n'est pas chargé de vérifier l'exactitude des informations transmises par la compagnie de navigation ;
6. Il doit répondre de l'aggravation des avaries survenues aux marchandises lorsque celles-ci étaient sous sa garde.

4-2-2- Responsabilité liée aux comptes d'escales

La vérification des comptes d'escales et des comptes courants d'escales relèvent des attributions de l'administration des douanes. Ces derniers peuvent être amenés lors de l'exécution de ces opérations à constater et à relever certaines irrégularités, dont notamment les infractions suivantes :

1. L'affectation de recettes à des dépenses n'ayant aucune relation avec les navires consignés ;
2. La production hors délais d'un compte d'escale ou encore erronés ;
3. Le non-rapatriement, dans le cas d'une vente FOB¹⁷ dans à l'exportation du montant du fret
4. La non-reprise, au débit compte d'escale, des dépenses faites par le consignataire pour le compte de son mandant ;
5. Le non-rapatriement du solde débiteur d'un compte d'escale ;
6. Le règlement hors délais d'un compte d'escale ou d'un compte courant d'escale

4-2-3- Responsabilité délictuelle du consignataire

La responsabilité du consignataire peut être engagée sur le plan délictuel vis-à-vis de tout tiers ayant subi un préjudice qui trouve son origine dans une faute qui lui est imputable.

Selon le code civil énonce : « que tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».¹⁸

¹⁷ Référence aux INCOTERMS FOB : Free On Bord c'est-à-dire le contrat de transport est fait par l'acheteur.

¹⁸ Article 124 du Code civil algérien, p170.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



Toutes ces infractions doivent être constatées par des délégations spéciales de la douane en contrôlant soigneusement les opérations inscrites en compte d'escale et d'exiger par la même occasion tout document jugé utile à cette opération auprès des consignataires.

5 Aspects économique et juridique de la consignation

5-1- L'aspect économique

L'activité de consignation est avant tout une activité de représentation et d'action au lieu et place d'un mandant qui peut être un armateur ou un affréteur. Le consignataire défend les intérêts du commettant dont il dépend.

La variété des missions de consignataire, il oblige à atteindre les objectifs de son mandant selon les règles usuelles de la gestion. Tout en tenant compte de la situation économique, politique, sociale, religieuse et linguistique du pays de ce dernier.

Le consignataire peut se constituer en E.U.R.L ou en société par actions, quelle que soit la forme choisie. Donc il doit :

- Gérer ses activités de façon efficace afin d'être mieux apprécié par les armateurs et acquérir leur confiance.
- Être en mesure de prendre en charge la quasi-totalité des préoccupations du commandant du navire au port d'escale.

5-2- L'aspect juridique

Le consignataire doit gérer le navire selon les règles juridiques du code maritime international. Il doit prendre en charge tous les conflits qui pourraient survenir au port d'escale, il gère les dossiers contentieux.¹⁹

Le consignataire est considéré le responsable des fautes qu'il commet personnellement dans l'exercice de ses activités. Le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun.²⁰

¹⁹ Article 586 du Code civil algérien.

²⁰ Article 617 du code maritime algérien, p169.



Présentation de l'activité de la Consignation et le Rôle de l'Agent Consignataire Maritime



Conclusion :

Le consignataire est chargé de l'organisation physique de l'escale. Il s'agit alors de gérer toutes les formalités administratives liées au navire avant l'arrivée et lors de son séjour en port, de s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison (récupération des titres de transport de la marchandise, des documents pour l'exportation, la déclaration auprès des douanes, la répartition des frais d'escale) et de pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'équipage.

À tout moment, pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels demandés. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, d'opérations commerciales, et de départ seront envoyés à l'armateur pour qu'il puisse contrôler les dépenses et préparer l'escale suivante du navire.

L'escale terminée, le consignataire enverra ainsi à son armateur un document reprenant toutes les recettes, ainsi que toutes ses dépenses.



Chapitre 03 :

la consignation des navires en Algérie



Chapitre 03 : La Consignation des Navires en Algérie



La consignation maritime des navires évolue de plus en plus en Algérie, les agences de consignation se multiplient parallèlement avec l'évolution des échanges internationaux par voie maritime. Dans ce cas, le chapitre qui suit va nous éclairer sur l'histoire de la consignation maritime en Algérie et les principales compagnies maritimes exerçantes dans ce domaine.

Et comme cas pratique, nous aborderons l'étude d'un cas concret portant sur le traitement d'une escale d'un navire, qui démontre clairement le rôle très important joué par l'agent consignataire à travers les différentes étapes enregistrées par l'agence «PORT'S SHIPPING & SERVICES AGENCY».

Section 01 : La consignation maritime en Algérie

1-Historique de la consignation maritime en Algérie

Après l'indépendance, une première compagnie maritime algérienne a vu le jour, il s'agit de la Compagnie Nationale de Navigation (CNAN).

La CNAN devient ainsi l'interlocuteur de tous les usagers du transport maritime, elle a l'exclusivité du transport maritime sous le pavillon algérien. Elle bénéficie des monopoles du cabotage national, du remorquage, de la manutention et de la consignation. En ce qui concerne l'affrètement des navires, elle est la seule autorisée à conclure les contrats d'affrètement.

De l'indépendance à 1971, cette activité était privatisée et le plus souvent exercée par des étrangers, mais après, l'activité de consignation est redevenue le monopole de la CNAN.

Durant ce monopole, la consignation était organisée de façon obéissante à des préoccupations idéologiques plus qu'à des intérêts économiques.

Ce privilège a entraîné de graves problèmes devenus endémiques, que nous pouvons constater à l'échelle réduite de l'entreprise ainsi que sur le plan macro-économique.

En 1987, et dans le cadre de la restructuration de la CNAN, a été créée l'Entreprise Nationale de Consignation et des Activités Annexes au Transport Maritime (ENCATM).

Par la suite, cette entreprise fut structurée en trois nouvelles entreprises : la société générale Maritime (GEMA), la nationale shipping company (NASHCO) ainsi que la maghrébine de transport et Auxiliaires (M.T.A.) :

- Société générale maritime (GEMA)

La GEMA est agent maritime pour les lignes régulières et pour le tramping. C'est une société par actions ; celles-ci sont détenues par la holding publique « GESTRAMAR ». Cette société a comme activité principale la consignation de navires. La GEMA a créé deux filiales qui sont International Transit Transports (FILTRANS) dont les activités couvrent principalement le transit, le transport de marchandises, le magasinage et consignation de la



Chapitre 03 : La Consignation des Navires en Algérie



cargaison, et la Société d'Avitaillement et de Catering (AVICAT) chargée principalement de l'avitaillement.

- La national shipping company (NASHCO)

Les activités de cette entreprise couvrent la consignation de navires, les formalités de transit des marchandises et le recrutement de fret toutes destinations.

- Maghrébine de transport et auxiliaire (MTA)

Ses activités couvrent la consignation de la cargaison et des navires, l'avitaillement, l'agrèage, le courtage terrestre et maritime, le magasinage et warrantage, le transit, le transport et la manutention, agent d'assurance, ainsi que la surveillance.

Dans le cadre de l'adaptation à l'économie de marché, au premier semestre de 1996, l'activité de consignation des navires a été complètement libéralisée, l'enregistrement l'implantation de plusieurs compagnies nationales, mais aussi étrangères : CMA, AMS, SUDCARGOS, MSC MAERSK...ect.

2-Les incoterms les plus utilisés en Algérie

L'incoterm est une stipulation du contrat de vente qui fixe la livraison et la répartition des coûts nécessaires à l'acheminement de la marchandise ainsi que les transferts de risques de celle-ci.

En Algérie les incoterms les plus utilisés sont :

2-1- FOB - Free on Board

Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise ait passé le bastingage du navire au port d'embarquement convenu. Il s'ensuit qu'à partir de cet endroit, l'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que la marchandise peut courir. Le terme FOB exige que le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. Il est à utiliser exclusivement pour le transport par mer ou par voies navigables intérieures.

2-2-CFR - Cost and Freight

Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise a passé le bastingage du navire au port d'embarquement. Le vendeur doit payer les coûts et le fret nécessaire pour acheminer la marchandise jusqu'au port de destination convenu. Mais le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir, ainsi que tous les frais supplémentaires nés d'évènements survenant après la livraison, sont transférés du vendeur à l'acheteur. Ce terme est à utiliser exclusivement pour le transport par mer et par voies navigables intérieures.

2-3-CIF - Cost, Insurance, Freight

Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise a passé le bastingage du navire au port d'embarquement. Le vendeur doit payer les coûts et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise jusqu'au port de destination convenu. Mais le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir ainsi que tous les frais supplémentaires nés d'évènements intervenant après la livraison sont transférés du vendeur à l'acheteur. Cependant, en vertu de



Chapitre 03 : La Consignation des Navires en Algérie



CIF, le vendeur doit aussi fournir une assurance maritime afin de couvrir l'acheteur contre le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir au cours du transport. En conséquence, le vendeur conclut un contrat d'assurance et paie la prime d'assurance.

L'acheteur doit noter que, selon le terme CIF, le vendeur n'est tenu de souscrire l'assurance que pour une couverture minimale.

Tableau N°3 : Les compagnies maritimes les plus actives en Algérie :

Les compagnies nationales	Les compagnies étrangères
NASHCO	CMA CGM ALGERIE
GEMA	MAERSK LINE
CORAFSA	GLOBAL SHIPPING
NOLIS	MSC ALGERIE
PORT'S SHIPPING SERVICE	SERMARINE
AGENCY	SHICO
	LEADERMARE

Source : Etablit par nous même à l'aide des documents de l'agence « PSSA ».

Conclusion

L'activité de la consignation maritime en Algérie a été évalué en trois périodes, avant l'indépendance et après, où la première compagnie maritime algérienne voit le jour. La Compagnie Nationale de Navigation (CNAN) après avoir pris le monopole. Vient donc la troisième période où il y a eu la libéralisation total de l'activité de la consignation.

Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil



Chapitre 03 : La Consignation des Navires en Algerie



Cette section porte sur la présentation de « PORT SHIPPING SERVICE AGENCY » et ses différentes missions.

1- Historique de l'agence

PORT SHIPPING SERVICE AGENCY, créée en 2006 pour les activités d'auxiliaires au transport maritime, elle s'est donné pour but la consignation des navires.

Elle est gérée par Monsieur MASSAOUDI LAMERI, et met à la disposition de tous les utilisateurs de navires son capitale, expérience pour le suivi, la supervision et l'assistance des escales commerciales de leur navires qu'ils soient armateurs, affréteur ou de tous les opérateurs de navires.

PORT SHIPPING SERVICE AGENCY est située au BOULEVARD KRIM BELKACEM PROMOTION EDIMCO BT B6 BEJAIA (06) ALGERIE.

2-Missions et les activités de PORT SHIPPING SERVICE AGENCY

Les missions de PSSA exclusives, sont :

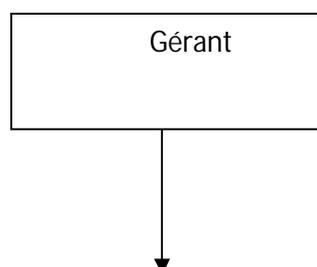
- § Un suivi des navires depuis leur arrivée jusqu'à leur départ ;
- § Informer l'armateur de chaque situation dont se trouve son navire ;
- § Assurer la liaison entre l'armateur et le port ;
- § Etre à la disponibilité permanente de commandant afin de subvenir à ses besoins à bord du navire car ce dernier ne peut pas se déplacer dans le pays de l'accostage.

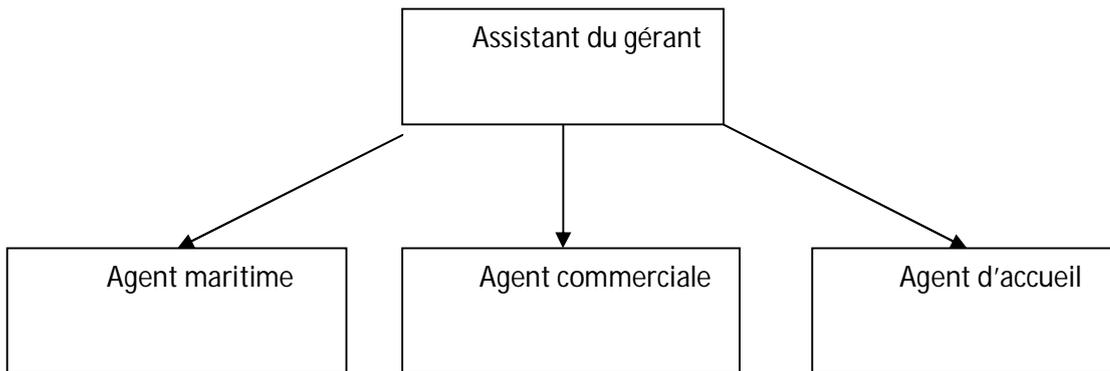
PORT SHIPPING SERVICE AGENCY met à la disposition de ses clients

- § Un savoir-faire ;
- § Un guichet unique pour faciliter les procédures ;
- § Un Personnel bien qualifié et motivé ;
- § Une qualité l'engagement au plus près de sa clientèle ;
- § Une interface directe avec les transitaires ;
- § Des experts maritimes appropriés ;
- § Un cabinet d'avocats spécialisés.

Son objectif est d'assurer la meilleure prestation possible afin d'attirer et de fidéliser des clients.

3- Organigramme du personnel de PSSA





§ Description des postes

Gérant : C'est le gestionnaire et dirigeant de l'agence ;

Assistant du gérant : Il remplace le directeur pendant son absence

Agent maritime : Il s'occupe des relations à bord et les tâches administratives relatives au port ;

Agent commerciale : Il est chargé d'élaborer et de contrôler les différentes factures internes à l'agence ;

Agent d'accueil

NB : La comptabilité est suivie par un expert-comptable indépendant (administration et comptabilité)



Section 3 : Traitement d'une escale d'un navire (cas pratique)

Durant notre stage, nous avons vu le rôle d'un consignataire de navire.
Dans ce domaine « **PORT'S SHIPPING SERVICE AGENCY** » est le représentant de l'armateur.

L'agence consignataire doit réaliser toutes les formalités nécessaires à l'escale du navire
« **CINDY** » avec « **BILLETTES** » comme nature de marchandise.

Pour bien comprendre l'intervention de l'agent consignataire dans une escale de navire

Nous allons présenter les procédures nécessaires pour l'opération.

Ce processus est divisé généralement en trois étapes : Avant l'arrivée du navire, l'accostage du navire et enfin le départ du navire.

1. Les étapes de l'intervention de PSSA avec les intervenants jusqu'à l'arrivée du navire en rade

1-1 Le premier contact entre armateur et PSSA

Il est important de mentionner que la procédure consignation de navire vient tout d'abord de l'expression d'un demandeur de service qui se trouve être l'armateur, donc il ne peut y avoir d'activité de consignation sans l'expression de ce besoin ou service. L'armateur demande à PSSA pour le représenter dans un port lors de l'escale d'un navire, et cela se fait nécessairement par négociation soit par téléphone, email ou avec d'autres moyens de communication. Et le service qui s'occupe de cette tâche, c'est le service Shipping.

Et leurs négociations se basent sur l'estimation des devis des frais et taxes qui vont supporter l'armateur et les procédures concernant l'escale du navire et aussi son séjour dans le



port de Jijel, pour lesquelles PSSA va constituer des prévisions (droits et taxes de port, les activités de port de Bejaia, avitaillement, blanchisserie, soins médicaux à l'équipage, etc.) sous une pro format envoyé pour l'armateur et qui va la payer à l'avance pour le compte de PSSA.

1-2 les documents exigés dans cette phase

Le Ship's particular¹ : Il est envoyé par l'armateur et contient toutes les caractéristiques essentielles du navire. Ce sont en fait des informations sur l'identité, les dimensions du navire et aussi la nature des marchandises transportées.

Ü **Pour l'identification du navire:**

- § Le nom du navire : CINDY;
- § Le pavillon : BELIZE ;
- § Le port de chargement : NOVOROSIYSK/PORT RUSSE ;
- § Le port de déchargement : DJENDJEN ;
- § La nature et la qualité de la cargaison : BILLETES ;

Ü **Pour ses dimensions:**

- § La jauge nette et la jauge brute : 6030/3602 ;
- § L.O.A : 113,12m ;
- § BEAM : 18,90m ;
- § SUMMER DRAFT² : 9,07m ;
- § E.T.A³ : 08 AOUT 2019.

Sur la base de ces informations qu'on établie une facture pro forma et selon les tarifs du port Djendjen.

1-3 La facture pro forma : La facture pro forma est un devis ou estimation établi sous la forme d'une facture estimant les différents frais d'un navire pour son escale au port de DJENDJEN.

Ces frais concernent ceux de l'agence et des redevances portuaires qui comprennent :

Les frais de pilotage, de remorquage, d'amarrage, de séjour du navire, de douane, de surveillance du navire, de communication, de manutention, la clearance, etc.

Le volume est utilisé dans le calcul des différents frais qui composent la facture pro forma.⁴

$$V=L*I*Te$$

Dans laquelle :

V : volume

L : longueur hors tout exprimée en m et en dcm

Te : tirant d'eau exprimé en m tend cm.

¹ ANNEXE 1 ship particulars.

² ANNEXE 2 DEMANDE POSTE A QUAI

³ ANNEXE 2

⁴ Cahier des tarifs EPDjendjen



Chapitre 03 : La Consignation des Navires en Algerie

I : largeur maximal exprimée en m et en dcm

Tableau N°4 : Tableau des tarifs appliqués suite aux différentes prestations effectuées par l'entreprise portuaire de Djendjen :

PRESTATIONS	TARIFS
§ Pilotage	0.033 US\$
§ Amarrage	
§ Mouillage	
§ Remorquage	0.020 US\$
§ Séjour au port	
§ Défoncé d'accostage	
§ Redevance de marchandise	0.016US\$
	990 US\$
	0.365US\$
	12US\$
	15.03

Source: cahier des tarifs EPdjendjen

Une fois que la facture pro forma est établie par PSSA, elle l'envoie à l'armateur (e-mail) celui-ci décidera de la nomination ou pas de l'agent consignataire PSSA.

1-4 -La nomination de PSSA

Après la réception des différentes factures pro forma établies par l'ensemble des agences de consignations que l'armateur avait contactées, il choisit la facture la moins-disant et nomme son agent consignataire.

Il lui envoie un (e-mail)⁵ pour l'aviser que c'est lui qui s'occupera de l'escale du navire « **CINDY** », puis il doit effectuer ensuite un virement sur son compte bancaire pour couvrir les frais engagés pour cette escale, d'où une copie du transfert (SWIFT) sera adressée à l'agent consignataire afin de retracer le transfert.

Il doit également informer le commandant du navire de l'agent consignataire nommé et la personne avec qui il sera en contact, son adresse e-mail ...etc

A ce niveau, un échange permanent d'informations, s'avère indispensable entre PSSA et le commandant du navire. En effet, PSSA transmet au commandant toutes les informations

⁵ ANNEXE 3 e-mail envoyé par l'armateur



liées à l'environnement du Port de DJENDJEN tout en lui précisant la liste des documents à présenter. A partir de ce moment, PSSA se trouve dans la nécessité de suivre attentivement l'évolution du navire en route pour le port de Djendjen. Ce suivi se fait par e-mail afin de transmettre à la Capitainerie du Port l'**ETA (Estimated Time Arrival)** qui est une estimation du temps d'arrivée du navire.

1-5 -l'arrivé du navire au port de Djendjen

« PSSA » informe le port de déchargement ainsi que les transitaires et les réceptionnaires de la marchandise 24 heures avant l'arrivée du navire et remet aux services portuaires (la situation portuaire) qui montre que le navire est attendu tout en désignant :

- Le nom du navire ;
- § L'immatriculation du navire ;
- § Le drapeau du pays de chargement ;
- § La longueur et la largeur du navire ;
- § Le pays de départ du navire ;
- § La nature de la cargaison ;
- § Le nom du client.

Toutes ces informations seront entrées par les agents du port dans un système informatique spécialisé appelé (E.D.I). Dès lors, le navire « CINDY » figurera sur le site de l'EPDJENDJEN dans la partie Navires Attendus et pourra ainsi être consulté par tout visiteur en ligne.

En parallèle « PSSA » transmettra aux agents portuaires une (demande d'autorisation de débarquement)⁶ accompagnée des B/L⁷ vérifiés et signés auparavant par leurs transitaires et la liste des clients.

Par la suite, le service de recouvrement traitera le dossier et vérifiera la situation financière du client et de l'agent consignataire. Si celle-ci est claire, le cachet sera alors apposé et le navire fera l'objet de programmation de son accostage.

2-L'étapes de l'intervention de PSSA avec les intervenants jusqu'a l'accostage du navire

2-1 -L'arrivée du navire au port de Djendjen

Dès l'arrivée du navire « CINDY » en rade, le commandant doit envoyer à « PSSA » la (Notice of readiness)⁸ montrant qu'il est prêt à décharger, dans laquelle il mentionnera son nom ainsi que l'heure de son arrivée en rade et attendra les instructions d'accostage.

Par la suite « PSSA » informe directement l'armateur et le client de l'arrivée du navire et assiste à la conférence de placement des navires qui se tient chaque jour à 12h (sauf le

⁶ ANNEXE 4 demandes d'autorisation de débarquement

⁷ ANNEXE 5 le connaissance

⁸ ANNEXE 6 notice of readiness



samedi et les jours fériés) au niveau du siège de l'EPDJENDJEN présidée par le directeur de la capitainerie en présence :

- De consignataire ;
- Des transitaires ;
- De la douane ;
- Des experts ;
- Des manutentionnaires.

Et ce afin de procéder à la programmation d'entrée du navire à quai. Dès que celle-ci est fixée et positionnée sur (la situation journalière des navires) établie par le port, le consignataire l'annonce au commandant du navire et à l'armateur.

3-Les étapes de l'intervention de PSSA et les intervenants dans la phase l'accostage de navire jusqu'à son départ :

Cette opération d'effectue en trois étapes expliquées comme suit ;

3-1- Entrée à quai

Dès l'accostage, le navire est mis directement en sécurité. Pour cela, il doit être bien arrimé au quai qui lui est destiné en fonction de ses caractéristiques délivrées auparavant.

Le pilote débarque après la signature de la (Notice of readiness) et effectue le débarquement de la passerelle du navire pour permettre aux autorités d'accéder à bord accompagnés des agents de la santé maritime, des agents de douane, de la police et de l'agent consignataire soit le représentant de « PSSA » pour assister à toutes les vérifications, vu que sans commandant à bord c'est lui qui le remplace.

Pendant la vérification et le contrôle, l'équipage s'occupe du dessissage⁹ de la marchandise « BILLETTES », met en place les moyens adéquats pour le déchargement ainsi que le nombre d'équipes affectées pour la mission.

En ce qui concerne la cargaison, l'agent commercial de « PSSA » rédige (un nouveau manifeste)¹⁰ et le signe puis il fait rentrer les caractéristiques de la cargaison dans un système informatique appelé (S.I.G.A.D).

Cette étape consiste à nationaliser la marchandise : Algérianisation du cargo manifeste, lequel ce dernier sera présenté au service des recettes sis au port de Djendjen afin de le signer, de l'enregistrer et de lui donner un Numéro de Gros. Puis l'agent consignataire remettra au transitaire le (bon à délivrer) pour lui permettre de dédouaner la marchandise.

Le port met à la disposition du navire des remorques pour déplacer les billettes dans terminal

A chaque fin de shift, si le déchargement n'est pas achevé, le rôle du consignataire est de communiquer l'état d'avancement réalisé à l'armateur ou l'affrèteur et au client, de rendre

⁹ C'est l'opération qui consiste à accrocher et à décrocher les cordes qui tiennent la cargaison sur le navire pour éviter son déplacement en cas d'avaries pendant l'escale.

¹⁰ ANNEXE 7 LE MANIFESTE



visite au commandant du navire et de subvenir à tous ses besoins (avec l'accord de l'armateur).

Une fois le déchargement terminé, le (S.O.F) est établi entre l'agent et le commandant comportant toutes les informations concernant le navire « **PSSA** » depuis son arrivé en rade afin de le signer.

En parallèle, l'entreprise portuaire de DJENDJEN établie le (Time sheet) et (le bordereau de réserve)¹¹ pour confirmer que le tonnage de débarquement est conforme avec celui du manifeste ;

3-2- Le départ du navire

L'escale étant terminée, le navire est prêt à repartir. Le commandant signe le (Manifeste de sortie)¹² ou (la clairance) qui démontre que les cales sont vides. Pendant ce temps, la police intervient à la demande de l'agent consignataire pour contrôler le navire et vérifier qu'il n'y a pas de clandestins à bord.

Le commandant prépare ainsi son navire pour la sortie, avise la station de pilotage du temps nécessaire pour son départ afin de mettre à sa disposition les manœuvres à la sortie.

3- Après le départ du navire

Le délai de paiement des factures est de 15 jours. Toutes fois, après le départ du navire « **CINDY** », l'agent «**PSSA**» est tenue de :

- Contacter les services de facturation situés à l'EPD afin de récupérer l'ensemble des factures des prestations assurées par les agents et le matériel appartenant au port de DJENDJEN
- Envoyer l'original de la (facture pro forma) définitive et les factures internes à l'agence de consignation à l'armateur
- Déposer la copie du (compte d'escale) et (les factures internes à l'agence de consignation) au service au Compte d'escales dans un délai maximum de 90 jours.

CONCLUSION

L'agent consignataire veille à accomplir toutes les missions liées au navire et à la marchandise d'une façon ordonner et sans retard afin d'assurer le bon déroulement de l'opération d'escale ainsi que de satisfaire tout le les autres acteurs de transport maritime

¹¹ ANNEXE 8 BR

¹² ANNEXE 9 MANIFESTE DE SORTIE



Conclusion Générale



Conclusion générale

Nous avons constaté que le transport maritime constitue pour chaque nation un domaine d'intervention stratégique, selon la position qu'il occupe sur la scène internationale en matière de richesse dans le but de la concrétisation des échanges qu'il envisage de réaliser.

Nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général. Dans le premier chapitre nous avons parlé sur les généralités du transport maritime de marchandises international. Le deuxième chapitre porte sur la présentation de l'activité de la consignataire et le rôle de l'agent consignataire maritime. Le dernier chapitre porte sur la consignation de navire en Algérie collectés auprès de l'agence PSSA installées à Bejaïa.

Le transport maritime joue un rôle important dans le commerce international il est le moyen le plus utilisée et le plus économique, il s'agit aussi le moyen le plus adéquat.

Le maritime reste toujours le premier moyen économique, utilisé dans le monde en matière de transport de marchandises parce qu'il assure un acheminement de grandes quantités des produits entre les pays éloignés, un tel déplacement sera couvert par un armateur dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de shipping.

De par sa complexité et ses caractéristiques, le transport maritime nécessite l'intervention d'un nombre considérable d'auxiliaires autour de l'armateur. Parmi eux, on trouve le consignataire de navire, qui matérialise la présence de la personne absente (armateur/affréteur). L'essentiel de son activité est exercé au niveau des ports, mais l'étendue de son action est perceptible à tous les niveaux de la chaîne de transport. Sur un plan théorique, le consignataire des navires est limité dans son champ d'intervention, mais dans la pratique, le choix des armes lui est offert.

Lorsqu'un navire fait escale au port, il a forcément un représentant légal sur place pour interagir avec les autorités portuaires et les intervenants maritimes, comme avec le cas du transitaire, ils s'échangent les connaissements pour les rendre négociables et les enregistrent afin de permettre le dédouanement de la cargaison.

Intermédiaire du transport, il est aussi auxiliaire l'armement, sa présence peut être occasionnel ou régulier.

En exposant différentes étapes de l'escale maritime et les opérations de consignation nous pu déterminer le rôle que joue l'agent consignataire et son importance dans le domaine du transport de marchandise, la nécessité de sa présence pour le bon fonctionnement de la chaîne logistique.

Le consignataire intervient quand l'armateur fait appel à lui, ou ils donnent les responsabilités à l'agent, qui souhaite débarrasser et faciliter l'opération, et enfin être à l'abri de toutes difficultés.

L'activité de consignation doit constamment être à jour pour suivre le marché et les difficultés liées au développement de l'activité du transport maritime. Aujourd'hui avec l'augmentation de la concurrence qui est en constante évolution dans le domaine du transport



Conclusion Générale



maritime. Le représentant de l'armateur doit absolument montrer des garanties et subvenir au besoin du navire

Durant notre stage nous avons remarqué que PSSA est très ponctuelle en terme de réponse au e-mail envoyé par l'armateur cela ce définit que l'entreprise peut subvenir au besoin de l'armateur dans les bref délais, afin de garantir les intérêts de son mandat.

Bien que on a défini le processus de la consignation et l'opération à effectuer au sein du port DJENDJEN et les principales tâches incombant à l'agent consignataire, nous sommes encore loin de circonscrire la fonction complète à la consignation des navires, car chaque escale peut être différente d'une autre, car chaque navire a ces spécifiques et prendre aussi le changement ou des nouvelles loi maritime.



BIBLIOGRAPHIE



Bibliographie

1. Ouvrages

- S.A.LAMY. « Transport », (2004). Éditions LAMY
- Moise Donald Daily<<logistique et transport international de marchandise>>(2013) première édition.
- J.Belotti, « Le transport international de marchandises », Edition 2002
- Marie-Madeline, « Dictionnaire du transport et logistique », DUNOD, 2eme édition, Paris 2005.
- Capitaine S.svensson « les bateaux », édition robert Laffont, 1989
- DENIS. Chevalier et FRANCOIS. Duphil, « Transporter à l'international »,4èmeEdition, Foucher 2009
- M.J.CAMBA,(2004), perfectionnement en transport maritime », Agent de Consignataire et son rôle.
- René Rodiere ,« traité générale de droit maritime » ,édition DALLOZ.

2. Mémoire

- L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOVA, (2007), « transitaire et consignataire dans le transport maritime de marchandises », mémoire de fin d'études en sciences économiques, Université de Bejaïa.
- Michel Albert, « la signature du connaissement », université de droit d'économie et des sciences, d'Aix- Marseille III, master II (D.E.S.S.) de droit maritime et des transports promotion 2006.Mémoire sous la direction de maitre Christian.
- Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Transport et Logistique « AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CONSIGNATION MARITIME AU PORT AUTONOME DE DAKAR ».2008
- BEKKA Amazigh,BOURMANI Yanesse(2015-2016) << L'agent consignataire dans le transport maritime international de marchandises>>,mémoire master 2 de l'université Abderrahman Mira Bejaia

3. Documents et rapports

- Code douane algérien
- Code maritime algérien
- Code civil algérien



BIBLIOGRAPHIE



- Odier Françoise, « Le code de conduite des conférences maritimes », Annuaire Français de droit international, volume 25,1979.
- 4. Sites internet**
 - <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html>
- 5. La presse**
 - Henri. Cloarec « La marine marchande », presse universitaire de France



Glossaire maritime

Accostage : manœuvre qui consiste, pour un navire ou une embarcation, à venir sans erre parallèlement à un quai ou à un autre navire afin de s'y amarrer.

Acconage : L'acconage comprend les opérations tendant à assurer le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées. Ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance aux destinataires.

Agent maritime (consignataire) : Personne physique ou morale qui est chargée soit a titre permanent ou occasionnel, d'effectuer des opérations pour le compte de d'un affréteur ou un armateur d'un navire, tel que la négociation et la conclusion des contrats, la gestion des finances et la relation avec les autorités portuaires.

Amarrage : C'est l'action de tenir à son poste de quai d'un navire à l'aide des amarres ou chaînes.

Appareillage : Manoeuvre d'un navire qui quitte le port.

Canot : Est une embarcation de petite taille propulsé à la rame, la godille, la voile ou au moteur, sans usage n'est pas défini

Capitainerie : Est la résidence officielle des officiers du port et des fonctionnaires d'État comptants en matière de police portuaires. Son rôle principal est l'organisation de l'accueil et la sortie de navires.

Cargaison : Est l'ensemble des marchandises transportées via des les différents navires de commerce maritime.

Cargo : Désigne un navire de commerce ou navire marchand dont le rôle consiste a transportées des marchandises sous diverse forme en utilisant la voie maritime.

Charte partie : Contrat d'affrètement par lequel un propriétaire d'un navire loue celui-ci à d'autres personnes en vue de transporter une cargaison.

Commissionnaire en douane : Personnes physique ou morale qui accomplit pour le compte d'autrui les formalités en douane, tant a l'importation et l'exportation et notamment le dédouanement.

Conteneurisation : C'est le fait de transporter de la marchandise par conteneur.

Courtage : profitsions de courtier : qui désigne la personne qui sert comme un intermédiaire dans les opérations commerciales et autres.

Débarquement : Action de déchargement.

Dépotage : C'est une action qui consiste le déchargement des marchandises à l'extérieur des conteneurs.



Glossaire Maritime



Empotage : Cette action désigne le chargement des marchandises à l'intérieur de conteneur.

Équivalent vingt pieds (EVP) : Unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple de volume standard occupé par un conteneur de 20 pieds ou/et d'un 40 pied (2 EVP).

Feeder : Un navire de petit tonnage qui effectue le pré et les post transports de conteneur vers des ports où n'escale pas les navires mère de lignes régulières. On parle de « feeder » pour décrire cette activité de transport sur courte distance.

Flotte : est l'ensemble des appareils d'une compagnie aérienne comme la flotte de la CNAN.

Fret : Le prix à payé pour le transport maritime de marchandises par mer, il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

Infrastructure : Installation tels les aéroports, les ports.

Lamanage : Ensemble des opérations qui permettent d'assister un navire lors de son amarrage ou désamarrage à son entrée ou départ d'un port.

Lignes régulières : Services assurés par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés.

Manifeste : C'est un récapitulatif de tous les connaissements de toutes les marchandises embarquées de tous les ports d'escale.

Manutention : L'action de manipuler de déplacer des marchandises, des colis dans un lieu de production ou de stockage tel un entrepôt.

Navigation : C'est l'ensemble des techniques et méthodes qui permettent au navire de déterminer sa position et de calculer la route à suivre pour se rendre à sa destination, en toute sécurité.

Pavillon : Terme désignant un drapeau que l'on hisse sur un navire pour indiquer sa nationalité, la compagnie de navigation à laquelle il appartient, ou pour faire des signaux.

Quai : Structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Rade : Grand bassin, naturel ou artificiel, ayant issue libre vers la mer où les navires peuvent faire des mouillages.

Remorquage : Société fournissant au navire des remorquages pour lui permettre d'assurer de main oeuvre dans les accès au fret.

Surestaries : C'est la somme à payé en exerçant sous le contrôle de la capitainerie du port.

Terminal : Quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur



Glossaire Maritime



cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vracs, on dit plutôt quai minéralier, céréalier... etc.

Tirant d'eau : Distance verticale entre la ligne de flottaison d'un navire et le bas de la quille.

Transbordement : c'est le changement des moyens de transport d'une cargaison ou d'un chargent.

Transitaire : Consultant en logistique et en trafic international. Le transitaire aide l'exportateur à trouver les méthodes les plus économiques et les plus efficaces de transporter et d'entreposer le fret.

Vraquier : Navire possédant un seul pont destiné à transporter des marchandises en vrac, telles que des céréales ou du sucre par exemple.



Liste des Annexes



Liste des annexes :

Annexe n° 1: Bill of lading copie non négociable

Annexe n°2: Bill of lading original

Annexe n°3: Manifest

Annexe n°4: Facture export

Annexe n°5: Telex release

Annexe n°6: Mise à disposition

Annexe n°7: facture de surestaries

Annexe n°8: BL Instruction

Annexe n°9: Bon de Mise à Quai

Annexe n°10: confirmation de booking

Annexe n°11: Avis d'arrivée

Annexe n°12: Bon de route



Résumé

Le transport maritime international des marchandises qui brasse des volumes d'affaires se chiffrant en milliards de dollars, assure aujourd'hui près de 90% des échanges commerciaux mondiaux et constitue en conséquence, dans le contexte de la mondialisation, un enjeu économique et géopolitique majeur. Ainsi, sa gestion repose sur une organisation qui fait intervenir de manière coordonnée plusieurs acteurs. Ces derniers ont des rôles particuliers et complémentaires pour assurer la circulation et l'acheminement des marchandises avec des moyens matériels adéquats entre des infrastructures spécialisées, en tenant compte des prescriptions législatives et réglementaires propres à chaque pays ou à un groupe de pays, et aussi des règles fixées par les conventions internationales. En effet, l'Intervention d'un consignataire est capitale dans la réussite de la gestion des opérations maritimes, il joue un rôle très important non seulement parce qu'il représente le transporteur, mais aussi le recrutement du fret.

Abstract

International maritime transport of goods worth billions of dollars, now account for nearly 90% of trade in the context of globalization, a major economic and geopolitical challenge. Thus, its management is based on an organization that intervenes in a coordinated way several actors. These were used to traffic and move the goods upward. Rules laid down in international conventions. Indeed, the intervention of a consignee is the key to the success of the management of maritime operations, it plays a very important role but it is the carrier, but also the recruitment of freight.