

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES COMMERCIALES

Département des Sciences Commerciales

MEMOIRE FIN D'ETUDE

Pour l'obtention de diplôme de master en sciences commerciales

Option : Logistique et Distribution

Intitulé du mémoire:

La logistique de transport maritime : traitement d'escale d'un navire au sein de l'entreprise NASHCO

Réalisé par :
TOULOUM FARES
BENMEZIANE TOUFIK

Encadrer par : Mme. REHMANI Lila
Co-Encadreur : Pr. HEDDAD Zahir

Membre du jury:
Président : Mr. KHIDER Abdelkrim
Examineur : Mr. BENREMILA Abderrahim
Encadreur : Mme. REHMANI Lila
Co-encadreur : Pr. HEDDAD Zahir

Promotion: 2022/2023

Dédicaces

A ceux qui donnent sans recevoir, se brûlent pour que leur fils voient la lumière du savoir, à ceux que tous les mots du monde ne suffiront pas Pour leurs montrer mon amour et ma reconnaissance éternelle

Je dédie ce modeste travail :

✧ *A Mes parentes, qui m'ont soutenu et supporter pendant toutes Mes études, en témoignage d'affection et de profondes*

Reconnaissances envers eux;

✧ *A mon frère;*

✧ *A ma sœur;*

✧ *A mes amis (es);*

✧ *A mon camarade de travail TOUFIK ainsi que à toute sa famille*

✧ *A toute la promotion de LOGISTIQUE ET DISTRIBUTION*

TOULOU M Fares

Dédicaces

A ceux qui donnent sans recevoir, se brûlent pour que leur fils voient la lumière du savoir, à ceux que tous les mots du monde ne suffiront pas Pour leurs montrer mon amour et ma reconnaissance éternelle

Je dédie ce modeste travail :

✿ *A Mes parentes (que dieu les acquérir dans son vaste paradis), qui m'ont soutenu et supporter pendant toutes Mes études, en témoignage d'affection et de profondes Reconnaissances envers eux;*

✿ *A mon frère;*

✿ *A mes sœurs;*

✿ *A mes beaux frères ;*

✿ *A mes nièces ;*

✿ *A mes amis (es);*

✿ *A mon camarade de travail Fares ainsi que à toute sa famille*

✿ *A toute la promotion de LOGISTIQUE ET DISTRIBUTION*

BENMEZIANE Toufik

Remerciements

Nous tenons avant tout à remercier Dieu le tout-puissant de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience nécessaire pour achever ce travail.

Nous souhaitons exprimer notre profonde gratitude à notre encadrant Mme RAHMANI LILA et son Co-encadrant Mr HADDAD ZAHIR qui nous a porter conseil et guider durant toute notre démarche.

Nos remerciements sont également adressés à tout le personnel de l'agence NASHCO et Monsieur KHEYAR Abdelhakim ainsi monsieur RASSOUL Ahmed qui s'est bien occupé de nous durant notre quête du savoir et nous a consacré tout son temps pour répondre à toutes nos questions.

Sommaire :

Introduction générale	1
Chapitre 01 : Généralités et évolution du transport maritime des marchandises	4
Section 01 : généralités sur le transport maritime.....	4
Section 02 : les intervenants du transport maritime.....	20
Chapitre 02 : La consignation du transport maritime	23
Section 01 : Généralités sur la consignation maritime.....	23
Section 02 : Les relations de consignataire maritime et la gestion d'une escale d'un navire...	30
Chapitre 03 : l'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »	39
Section 01 : présentation de l'organisme d'accueil « NASHCO».....	39
Section 02 : traitement d'une escale d'un navire.....	46
Conclusion générale	58

Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale :

La répartition inégale des ressources terrestres n'a cessé de susciter un besoin croissant de déplacement des denrées alimentaires, des matières premières et des produits finis depuis les lieux de production vers les lieux de consommations, ainsi tous les modes de transport communément utilisés mer ; air ; chemin de fer ; voie d'eau etc.....

Le transport maritime reste le plus approprié pour le transport en masse des quantités importantes de produits. Ce rôle de leader est encore d'actualité. La réception des marchandises dans le même état qu'à l'embarquement est le but ultime de la longue chaîne de transport, dont les maillons sont constitués des diverses entreprises intervenant activement à divers niveaux. Avec le développement du commerce international, le transport maritime est devenu inévitable de nos jours dans les échanges entre états en amont et en aval se confinent pas mal d'activités au cours desquelles de la prise en charge des marchandises a été transportées ainsi que les soins qui a y apporté une passe d'une main à une autre et ce du producteur au consommateur final.

En effet, la logistique maritime englobe l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels mis en place pour optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. Elle a pour objectif d'accélérer les opérations réalisées sur un port et de les rendre plus efficaces, dans un objectif de rentabilité financière¹.

De ce fait, la logistique du transport maritime est essentielle pour les échanges commerciaux internationaux, en présentant des moyens plus économiques et efficaces pour déplacer des marchandises à grande distance. Elle nécessite, ainsi, la collaboration de nombreux acteurs tels que les armateurs, les transitaires, les agents maritimes, les compagnies d'assurance, les douanes, les autorités portuaires, etc.

Par ailleurs, les technologies de l'information et de la communication sont utilisées pour améliorer l'efficacité de la logistique de transport maritime. Ces systèmes de suivi et de traçabilité des conteneurs, les plateformes de collaboration et de partage de données entre les différents acteurs, les outils d'optimisation des itinéraires et de la gestion des stocks sont autant d'exemples de solutions numériques utilisés dans ce domaine.

¹<https://blog.xplog.fr/logistique-portuaire>

d%C3%A9finition#:~:text=La%20logistique%20maritime%20et%20portuaire%20englobe%20l'ensemble%20des%20moyens,intermodales%20dans%20la%20cha%C3%A8ne%20portuaire. consulté le 05/03/2023

Introduction générale

Ces dernières années, de grandes mutations du monde maritime obligèrent les ports destinés à abriter la quasi-totalité de ces activités et 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.

C'est donc au juste raison que le transport maritime ainsi que ses activités connexes restent pour le commun des mortels, un monde particulier réservé au initié et où se traite souvent les pratiques particulières à la prise en charge de la marchandise aux expéditeurs en passant par le transport maritime jusqu'à la livraison ou auprès du réceptionnaire, ainsi toutes les administrations qui s'en suivent c'est le monde du shipping. Par conséquent, les problèmes liés à la circulation des produits et des informations et les résultats de ses activités nécessitent une réflexion globale, notamment pour sa distribution.

Elle se justifie à la fois par l'avantage concurrentiel que représente aujourd'hui la capacité à livrer le produit dans les délais brefs, avec un niveau de qualité élevé avec une part importante des coûts logistiques dans le coût de revient rendu chez le client à destination notamment. L'industrie maritime ou le Shipping se trouve dans un long circuit et se déclenche à partir du moment où une personne physique ou morale dispose une certaine quantité de marchandises ressent le besoin du transport maritime pour l'acheminement et la livraison au prêt d'une autre personne se trouvant ailleurs.

C'est dans ce contexte que nous avons choisi ce sujet comme thème de notre recherche en l'intitulant « **La logistique de transport maritime: Traitement d'une escale d'un navire au sein de l'entreprise NASHCO** ». En essayant de répondre à la problématique suivante: Qu'elle est le rôle de l'agent consignataire lors de l'escale d'un navire au port ?

Et pour arriver à résoudre cette problématique principale, nous devons se pencher sur d'autres questions secondaires à savoir :

- Quelles sont les ressources que NASHCO dispose pour la consignation maritime ?
- Es-ce que NASHCO entretient des bons rapports avec les autres acteurs du transport maritime ?

Ainsi, dans le cadre de ce travail et à travers ces questions, on posera les hypothèses suivantes :

Introduction générale

Hypothèse 01 : L'agence NASHCO dispose de différentes ressources (humaines, matérielles et immatérielles) pour la consignation maritime.

Hypothèse02 : NASHCO-Bejaia est en bonne relation avec les autres acteurs du transport maritime et autrement dit-il travaille en parallèle avec l'agence NASHCO

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

Pour cela, notre travail se présente en trois chapitres. Pour débiter, le premier chapitre sera consacré à la présentation de quelques généralités sur le transport maritime, en traçant son évolution à travers le temps, puis nous discuterons de quelques points essentiels sur le transport maritime. Par contre, pour le deuxième chapitre, il est consacré entièrement pour la consignation maritime et ses intervenants.

Pour conclure, dans le dernier chapitre, on présentera l'organisme d'accueil NASHCO et on finira par la présentation de notre étude de cas sur la gestion d'escale.

Chapitre 01 :

Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

Introduction du chapitre :

Le transport maritime est une activité économique qui occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays. Il consiste à l'acheminement des marchandises et des passagers d'un port à un autre par voie d'eau. Il implique, de par sa nature et sa complexité, la participation de nombreux intervenants. Il fait, ainsi, appel à des techniques et technologies de plus en plus sophistiquées et performantes, ce qui lui permet de contribuer à l'accélération des relations commerciales internationales.

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Le transport de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières. On peut y ajouter pour être complet les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport¹.

Au corps de ce chapitre, qui contient trois sections qui porte essentiellement sur le l'environnement du transport maritime ; afin d'acquérir une connaissance d'ensemble du fonctionnement du secteur du transport maritime, la première section parle des généralités et évolution du transport maritime, la deuxième contient les intervenants du transport maritime, Enfin, nous finirons sur la troisième section avec les incoterms.

Section 01 : Généralités sur le transport maritime

Dans cette section, nous aborderons le transport maritime, quelques définitions, ainsi que le cadre juridique réglementaire et ces intervenants.

1-1-Historique de transport maritime :

Le transport maritime remonte à l'Antiquité, avec les premières traces de navigation datant de plusieurs milliers d'années. Les Égyptiens et les Phéniciens ont été parmi les premiers à utiliser des bateaux pour naviguer sur les rivières et les mers pour le commerce et

¹<https://www.techno-science.net/definition/897.html> (consulté le 26/02/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

l'exploration. Plus tard, les Grecs et les Romains ont construit des navires plus grands pour conquérir des territoires éloignés et pour le commerce².

Au Moyen Âge, les commerçants vénitiens, génois et portugais ont développé des réseaux commerciaux à travers la Méditerranée et l'océan Atlantique, transportant des marchandises comme des épices, des tissus et des métaux précieux.

Cependant, c'est avec les grandes explorations du 15^{ème} siècle que le transport maritime a connu une véritable expansion. Les grandes puissances maritimes européennes, telles que l'Espagne, le Portugal, la France, l'Angleterre et les Pays-Bas ont commencé à explorer le monde et à établir des routes commerciales pour échanger des biens.

Au 19^{ème} siècle, avec l'arrivée de la machine à vapeur, les bateaux ont commencé à se moderniser et à être plus rapides et plus efficaces. Cela a permis aux compagnies maritimes de transporter des cargaisons plus importantes et à des distances plus éloignées.

Au 20^{ème} siècle, les navires ont continué à évoluer avec l'apparition des premiers navires porte-conteneurs dans les années 1950. Ces navires ont révolutionné le transport maritime en permettant de transporter des quantités massives de marchandises dans des conteneurs standardisés, facilitant ainsi les échanges commerciaux à l'échelle mondiale³.

En effet, Au 21^{ème} siècle le transport maritime est un pilier essentiel de l'économie mondiale, avec des milliers de navires parcourant les océans pour transporter des produits de toutes sortes, de matières premières aux produits manufacturés. Les ports sont devenus des points névralgiques pour l'approvisionnement en marchandises et l'exportation vers d'autres pays. Les technologies modernes, telles que l'automatisation des ports, les navires plus grands et plus efficaces, et la surveillance par satellite, continuent de transformer le transport maritime en un secteur en constante évolution⁴.

² Agnès Mirambet, Paris et Didier Frémond, « Deux mille ans de commerce maritime, De l'amphore au conteneur » Gallimard, 2014

³ Antoine Fremont. Le transport maritime depuis 1945 : facteur clé de la mondialisation. Entreprises et Histoire, 2019, p18

⁴ <https://www.revue-etudes.com/article/le-transport-maritime-a-l-echelle-d-un-monde-global/24460> (consulté le 29/02/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

1-2- Les principaux documents liés au transport maritime :

Il existe plusieurs documents utilisés dans le transport maritime pour assurer la bonne gestion et la traçabilité des marchandises. Les principaux documents de transport maritime sont⁵:

1-2-1-Le connaissement (Bill of Lading en anglais) :

C'est un document émis par le transporteur maritime (compagnie maritime, armateur ou agent maritime) qui atteste la prise en charge des marchandises et le contrat de transport entre le chargeur (l'expéditeur des marchandises) et le transporteur. Le connaissement contient des informations sur la cargaison (nature, quantité, poids, dimensions), les ports de chargement et de déchargement, le nom du navire, la date de départ, le nom du chargeur et celui du destinataire. Le connaissement est un titre de propriété de la marchandise et peut être utilisé pour obtenir un crédit documentaire, une assurance, un financement ou pour retirer les marchandises auprès du port de destination.

1-2-2-Le manifeste de cargaison (Cargo Manifest en anglais) :

C'est un document qui énumère les marchandises transportées à bord du navire, en spécifiant leur quantité, leur nature, leur poids et leur valeur. Le manifeste de cargaison est un document important pour la douane, car il permet de contrôler les cargaisons qui entrent ou sortent.

1-2-3-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.

1-2-4-La demande de cotation :

Elle est établie 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 ; le type de transport choisi et la destination finale.

⁵<https://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf> (consulté le 04/03/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

1-2-5-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.

1-2-6-La demande de positionnement :

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

1-2-7-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.

1-2-8-Le draft :

Le draft est un brouillon de connaissance. Il est établi par le service 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.

1-2-9-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.

1-2-10-L'avis d'arrivée:

C'est un document émis par le service « Documentation Import » de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de 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.

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

1-2-11-La facture pro forma :

Ce document est émis par le service « 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'exploitation

1-2-12-La facture :

C'est un document comptable reprenant les montants des différentes prestations (fret, surestaries, location, modifications, remise documentaire) dont le propriétaire de la marchandise doit s'acquitter avant de se faire établir un bon de livraison (en anglais DELIVERY ORDER).

1-2-13-Container deposit receipt :

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

1-2-14-Reçu de versement de caution :

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

1-2-15-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. Ce document autorise l'acconier à livrer la marchandise du client après le règlement des factures de manutention.

1-2-16-Les documents de la douane :

La douane camerounaise délivre diverses attestations de vérification et autorisations liées à l'importation ou à l'exportation des marchandises :

- ✓ 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).

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

- ✓ L'autorisation d'embarquement (des marchandises sur le bateau à l'export).
- ✓ L'autorisation de débarquement (des marchandises du bateau à l'import).

1-3-Typologies des navires et des conteneurs :

Le transport maritime international est le principale mode de transport, le moins coûteux et le plus adapté ou marchandises et produits lourds et volumineux utilisé pour le déplacement des marchandises d'un port à un autre, un pays à un autre. Alors nous on distingue les différentes typologies des navires et des conteneurs

1-3-1- Typologies des navires :

Un navire est un bateau de fort tonnage, ponté et destiné à la navigation en pleine mer, c'est-à-dire lorsqu'il est prévu pour naviguer au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements techniques de sécurité de navigation intérieure, et où commencent à s'appliquer les règlements de navigation maritime⁶.

Du point de vue du règlement pour prévenir les abordages en mer : « Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirants d'eau, les navions (contraction de "navire-avion) et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau. » De manière générale, il est erroné d'utiliser le terme « bateau » pour désigner un engin de grande dimension, alors qu'en revanche il y a des bateaux en mer, sur les rivières et sur les lacs⁷.

Les principaux navires utilisés dans le transport maritime sont suivants :

1-3-1-1-Les navires porte-conteneurs :

L'exploitation des navires porte-conteneurs se fait en ligne régulière. Ce type de transport maritime est exclusivement destiné au transport de conteneurs. Ces grands coffres hermétiques possèdent deux tailles EVP (équivalent vingt pieds) selon les normes ISO :

-20 pieds (6 mètres de long).

-40 pieds (12 mètres).

Ils permettent le transport par voie maritime de marchandises à la pièce et représentent 85 % des types de transports maritimes internationaux. Les opérations de chargement et de

⁶https://www.academia.edu/35111173/Logistique_Portuaire(consulté le 08/03/2023)

⁷ Règlement n°3 du Entrée en vigueur le 15 juillet 1977 relatif au REGLEMENT INTERNATIONAL POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

déchargement du fret s'effectuent de façon rapide par l'utilisation de grues situées sur les porte-conteneurs. Garants d'un gain de temps dans les ports, ils facilitent le transport de marchandises de porte à porte⁸.

La figure suivante présente un type de navire porte-conteneurs :

Figure N° 01 : Navire porte-conteneurs



Source : <https://maritimafrica.com/les-navires-de-transport-de-marchandises-les-porte-conteneur/date>(consulté le 16/03/2023)

1-3-1-2-Les navires rouliers Ro-Ro :

Le navire roulier est appelé aussi Ro-Ro de l'expression anglaise Roll On / Roll Off (entrer en roulant / sortir en roulant)⁹. Ce type de transport maritime est utilisé pour l'acheminement de tout fret à roues tracté :

- les voitures ;
- les camions avec remorques et les semi-remorques ;
- les wagons ;
- les engins de BTP ;
- le matériel agricole.

Les navires rouliers offrent un transport maritime fiable, sécurisé et très rentable. Ils nécessitent beaucoup moins de manutention. Une rampe d'accès mobile facilite leur

⁸

[https://afagegroup.com/types-transport-maritime/#Les types de transport maritime et le type de marchandises](https://afagegroup.com/types-transport-maritime/#Les_types_de_transport_maritime_et_le_type_de_marchandises) (consulté le 13/03/2023)

⁹<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/roll-on-roll-off-ro-ro.html> (consulté le 16/03/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

chargement et leur déchargement. Ces grands navires participent également à la protection de l'environnement (réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la mutualisation des marchandises).

La figure suivante présente un type de navire rouliers Ro-Ro

Figure N° 02 :Navires rouliers Ro-Ro



Source : <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/27552-un-ro-ro-rachete-ulusoy-et-veut-renforcer-sa-ligne-de-toulon>(consulté le 16/03/2023)

1-3-1-3-Les navires vraquiers :

Un navire vraquier se compose de plusieurs cales fermées par des panneaux mobiles. Leur chargement est constitué de tout type de vrac sec. Leur taille varie de quelques dizaines de mètres pour les caboteurs à 300 mètres pour les plus grands minéraliers. Nous pouvons différencier quatre catégories de navires vraciers en fonction de leur contenance¹⁰ :

1. Les Handysize : moins de 40 000 tonnes.
2. Les Supramax : entre 40 et 60 000 tonnes.
3. Les Panamax : de 60 à 85 000 tonnes.
4. Les Capesize : plus de 85 000 tonnes.

Les navires vraciers à structure renforcée et destinés au transport maritime du minerai de fer (marchandise lourde) entrent dans la catégorie des Valemax (plus de 400 000 tonnes). Les grands vraciers dépendent des infrastructures portuaires pour le chargement et le

¹⁰<https://afagegroup.com/types-transport-maritime>(consulté le 18/03/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

déchargement des marchandises. Quant aux petits vraquiers, ils sont dotés de grues facilitant les opérations de manutention.

La figure suivante présente un type de navire vraquiers

Figure N° 03 :Navires vraquiers



Source : <https://www.nauticexpo.fr/prod/daewoo-shipbuilding/product-30890-194208.html> consulté le16/03/2023)

1-3-1-4-Les navires tankers :

L'utilisation de ce type de navire concerne le transport de produits en vrac liquide. Appelé également navire citerne, le tanker achemine des marchandises dangereuses comme des combustibles liquides (pétrole et ses dérivés), du gaz et des substances chimiques. Quatre types de tankers existent¹¹ :

- **les méthaniers** : pour le transport du gaz naturel ;
- **les pétroliers** : pour l'expédition du pétrole ;
- **les butaniers** : pour le transport du butane et des gaz liquéfiés ;
- **les chimiquiers** : pour les produits chimiques.

Les navires citernes sont chargés grâce à un système de pompage intégré au port.

¹¹<https://afagegroup.com/types-transport-maritime>(consulté le 18/03/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

La figure suivante présente un type de navire tankers.

Figure N° 04 : Navires tankers



Source : <https://www.vesselfinder.com/fr/vessels/details/9337406> (consulté le 16/03/2023)

1-3-1-5- Les navires polythermes :

C'est un navire spécialement conçu pour charger, dans ses cales, des marchandises sous différentes températures, grâce à des compartiments bien isolés. Ces bateaux peuvent gérer en même temps des marchandises ayant besoin d'une température comprise entre -25° et 12° ¹².

La figure suivante présente un type de navire polythermes

Figure N° 05 : Navires polythermes



Source : <http://www.marine-marchande.net/groupe%20mar-mar/Documents/Grard/grard.htmdate> consulté le 16/03/2023)

¹²<https://afagegroup.com/types-transport-maritime> consulté le 18/03/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

1-3-1-6-Les cargos conventionnels :

Les cargos conventionnels disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ses navires classiques perdent peu à peu de leur importance¹³.

La figure suivante présente un type de navires conventionnels

Figure N° 06 :Cargos conventionnels



Source :<http://www.meretdesign.fr/architecture-navires/grands-navires/grands-navires-meretdesign.php> consulté le 16/03/2023)

1-3-1-7-Les navires mixtes Ro-Ro+ conteneur :

Les navires mixtes Ro-Ro + conteneur (figure 6) combinent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés. Leurs avantages et donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ses navires de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes¹⁴.

¹³ <https://afagegroup.com/types-transport-maritime>(consulté le 19/03/2023)

¹⁴ <https://afagegroup.com/types-transport-maritime>(consulté le 20/03/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

La figure suivante présente un type de navires Ro-Ro+ conteneur

Figure N°07:Navires mixtes Ro-Ro+ conteneur



Source : <https://www.actu-transport-logistique.fr/lantenne/actualite/transport-maritime/un-nouveau-cargo-ro-ro-pour-la-ligne-toulon-istanbul-732477.php>consulté le 16/03/2023)

1-3-2- Typologies des conteneurs :

Un conteneurs est présenté sous une boîte en fer ou en acier avec des portes en tôle ondulée soutenue d'un cadre en acier de dimensions normalisées destinée au stockage, à la manutention et au transport des matières, de lot d'objets, de marchandises.¹⁵

A l'intérieur, les marchandises sont déposées sur un plancher en bois et sur des traverses en acier. Il existe plusieurs sortes de matériaux pour la fabrication des conteneurs : boîtes en acier ou boîtes en aluminium, la conteneurisation des transports maritimes a débuté durant les années 1970.

Plusieurs catégories de marchandises peuvent être placées à l'intérieur des conteneurs :

- Générales cargo (conteneur en acier ou aluminium).
- Denrées périssables (conteneur en aluminium).
- Fuel Tank - Produits pétroliers (conteneur en acier).

¹⁵<https://www.welje.com/transport/337-tout-savoir-sur-le-conteneur.html> (consulté le 12/04/2023)

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

- Bois (conteneur en acier).
- Produits lourds – machines, métal (conteneur en acier).

On distingue plusieurs typologies des conteneurs que nous allons les présenter dans les points suivants :

1-3-2-1-GENERAL PURPOSE CONTAINER - DRY/DC/GP :

C'est un conteneur fermé et étanche avec un toit rigide, des parois latérales rigides, des parois d'extrémités rigides et un plancher. Au moins une des parois d'extrémité est équipée de portes.

La figure suivante présente un type de GENERAL PURPOSE CONTAINER - DRY/DC/GP

Figure N° 08: GENERAL PURPOSE CONTAINER - DRY/DC/GP :



Source:<https://www.sealogis.com/outils/type-de-conteneurs/#1523880813274-a8e304d9-07d4ebe9-09c03bb5-4e72> consulté le 20/03/2023

1-3-2-2-OPEN TOP CONTAINER - OT/OTOP :

C'est un conteneur similaire au conteneur pour usage général sauf qu'il n'y a pas de toit rigide mais peut être équipé d'une bâche souple, mobile ou amovible en toile enduit plastique et généralement supporté par des arceaux amovibles de toit.

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

La figure suivante présente un type de OPEN TOP CONTAINER - OT/OTOP

Figure N° 09: OPEN TOP CONTAINER - OT/OTOP



Source:<https://www.sealogis.com/outils/type-de-conteneurs/#1525448597720-caffb5a2-ae9f> consulté le 20/03/2023

1-3-2-3-FLAT CONTAINER - FLAT RACK / FR :

C'est un conteneur de type plate-forme sans structure longitudinale fixée de façon permanente entre les extrémités supérieures. Les extrémités peuvent être fixes ou rabattables. Utilisé pour le transport de colis volumineux ou hors gabarit.

La figure suivante présente un type de FLAT CONTAINER - FLAT RACK / FR

Figure N° 10: FLAT CONTAINER - FLAT RACK / FR



Source:<https://www.sealogis.com/outils/type-de-conteneurs/#1526053392391-c57a89f5-7698> consulté le 20/03/2023

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

1-3-2-4-TANK CONTAINER :

C'est un conteneur composé de deux éléments de base : la citerne et l'ossature. Utilisé pour le transport de substances liquides ou gazeuses dangereuses ou non. Il est équipé d'accessoires facilitant son remplissage, sa vidange, ainsi que de dispositifs de sécurité.

La figure suivante présente un type de TANK CONTAINER

Figure N° 11:TANK CONTAINER



Source:<https://www.sealogis.com/outils/type-de-conteneurs/#1526053767114-5132743c-ee99> consulté le 20/03/2023

1-3-2-5-REEFER CONTAINER :

C'est un conteneur à caractéristiques thermiques muni d'un dispositif intégré de réfrigération et de production de chaleur. Il permet d'effectuer des transports de marchandises de -25°C à $+25^{\circ}\text{C}$.

La figure suivante présente un type de REEFER CONTAINER

Figure N° 12:REEFER CONTAINER



Source:<https://www.sealogis.com/outils/type-de-conteneurs/#1526053767114-5132743c-ee99> consulté le 20/03/2023

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

1-3-2-6-BOLSTER CONTAINER :

C'est une plateforme de charge n'ayant aucune superstructure quelconque mais équipée de pièces de coins afin que les dispositifs de fixation et de levage puissent être utilisés. Elle est utilisée pour charger des colis volumineux hors gabarit.

La figure suivante présente un type de BOLSTER CONTAINER

Figure N° 13:BOLSTER CONTAINER



Source : <https://www.sealogis.com/outils/type-de-conteneurs/#1526053081047-284a6f73-bf95> consulté le 20/03/2023

Section02 : Les intervenants du transport maritime :

L'exécution des opérations de transport des marchandises et pour résulter le bon déroulement des étapes du transport exigent la participation de plusieurs acteurs, que nous allons les présenter dans cette section.

En effet, ces intervenants spécifiques ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées. Parmi ces intervenants, on cite :

2-1-L'armateur :

C'est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

Pour maintenir à flot son entreprise, il est en relation avec de nombreux autres intervenants¹⁶, comme le transitaire et le consignataire.

2-2- Le transitaire :

Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises, c'est un mandataire ou un commissionnaire. S'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il n'est responsable que de ses fautes personnelles¹⁷.

Lorsqu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client. Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandise qui consiste à informer et conseiller le client sur l'organisation du transport, le renseigner sur les formalités de douanes et réceptionner la marchandise.

2-3- Le consignataire :

Le consignataire joue un rôle prépondérant vis-à-vis de l'armateur. Ce dernier fait appel au consignataire pour la prise en charge du navire au port d'escale sur lequel il n'est pas représenté par une succursale ou une agence. Il est mandataire de l'armateur pour effectuer des opérations pour le navire et la cargaison à la place du capitaine, son rôle consiste à préparer l'escale du navire selon l'état (expected ou estimatrice time of arrival), date prévue d'arriver du navire au port, aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises et introduire le manifeste en douane¹⁸.

2-4- Manutentionnaire (ou acconier) :

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelé dockers et des équipements de plus en plus modernes. Il est désigné sous le nom d'acconier, notamment dans les ports méditerranéens, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...)¹⁹.

2-5- Courtier maritime :

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix.

¹⁶<https://m2rmaritime.com/larmateur-le-transporteur-maritime/>(consulté le (13/04/2023)

¹⁷Bauchet p.(1992) : « Le transport maritime », Economica, paris p63(consulté le 13/04/2023)

¹⁸ Le dico du commerce international, Consignataire de navire, disponible sur : <http://www.glossaireinternational.com/pages/tous-les-termes/consignataire-de-navire.html>, consulté le : 14/04/2023.

¹⁹Cossi Hervé ASSONBA «Le transport maritime de marchandises conteneurisées», Université Lille 2, Thèse de doctorat, 2014, P127.

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

Il existe principalement deux types de courtiers maritimes :

-Le courtier -interprète chargé de traduire les documents des navires étrangers et leur mise en douane, la législation des documents,....

-Le courtier de vente et d'affrètement des navires, connu comme étant l'intermédiaire entre le fréteur et l'affréteur et intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navires²⁰.

2-6-La douane :

Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties²¹.

2-7- Le transporteur :

Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu à l'autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire, (affréteur) du navire. On distingue trois types d'affrètements :

-l'affrètement au voyage (trip charter) : il consiste à la location d'un navire pour transporter les marchandises d'un point à un autre sur des lignes de tramping (demande).

-l'affrètement à temps (time charter) : il s'agit d'une location du navire avec l'équipage, ou l'affréteur ne prend en charge que la gestion commerciale, alors que la conduite et les questions techniques du navire sont prises en charge par le fréteur.

- l'affrètement coque nue (bare boat) : dans ce type d'affrètement, l'affréteur prend en charge la gestion commerciale et technique du navire²².

2-8- Le chargeur :

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à :

- préparer la marchandise.

- prospecter un navire.

- déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement Les banques et les compagnies de l'assurance sont aussi des intervenants qui ont le rôle de promouvoir le commerce maritime de marchandises²³.

²⁰CODE MARITIME ALGERIEN, article 631

²¹CMA-CGM, glossaire du transport maritime, p11, disponible sur : <http://www.lomag-man.org/glossaire> dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdfaritime, consulté le : 18/04/2023.

²²Article 27 de la loi 1966 du code maritime algérien.

²³Belotti Jean, transport international de marchandises, 4e édition, Vuibert, 2015, p 60.

Chapitre01: Généralités et évolution du transport maritime des marchandises

De plus, autre intervenants existe comme les services des banques consistent à identifier la transaction et son suivi physique et financier. Quant aux compagnies d'assurances, elles assurent et indemnisent leur client ou l'assuré sur les risques liés au navire et à la cargaison.

Conclusion du chapitre :

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 aussi que final.

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 notamment le transport maritime qui joue un rôle crucial dans le commerce international, offrant une capacité de transport importante et des coûts plus bas pour de nombreuses marchandises essentielles. Les différents types de navires et de conteneurs facilitent les opérations du commerce international en offrant une capacité de transport adaptée aux différents types de charges et de marchandises transportées.

Chapitre 02 :

La consignation du transport maritime

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

Introduction du chapitre :

La consignation maritime est une activité essentielle dans le domaine de la logistique maritime. Elle implique la gestion de toutes les formalités administratives et opérationnelles liées à l'arrivée, au séjour et au départ d'un navire dans un port. Le consignataire maritime agit comme un intermédiaire entre les différents acteurs impliqués dans les opérations portuaires, y compris les équipages des navires, les autorités portuaires, les douanes, les agents de manutention, les assureurs, les clients et autres prestataires de services maritimes.

Dans ce chapitre, nous allons mettre l'accent sur la consignation du transport maritime dans lequel nous examinerons, en premier, les conventions liées à ce transport, en deuxième lieu, les généralités sur la consignation maritime, en dernier lieu, les relations du consignataire maritime et la gestion d'une escale d'un navire.

Section 01: Généralités sur la consignation maritime

La consignation maritime et le transport maritime sont deux activités étroitement liées. En effet, la consignation maritime est indispensable pour assurer le bon déroulement des opérations portuaires liées au transport maritime.

Le consignataire est responsable de l'ensemble des services nécessaires à l'accueil du navire dans le port, depuis l'organisation des formalités douanières jusqu'à la coordination des opérations de chargement et de déchargement. Il assure ainsi une interface entre les différents acteurs intervenant dans le port (autorités portuaires, prestataires de services, etc.) et le navire.

Le consignataire est également en charge de la gestion des marchandises transportées par le navire, qu'il s'agisse de leur réception ou de leur expédition. Il doit donc travailler en étroite collaboration avec l'armateur et les différents intervenants de la chaîne logistique pour garantir un flux de marchandises fluide et efficace.

Dans cette section, on va commencer par la présentation de l'historique de la consignation maritime, puis à sa définition, ses catégories et ses caractéristiques, et on termine par la présentation des consignataires, ses types et son rôle.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

1-1-Historique de la consignation maritime:

La consignation maritime remonte à plusieurs siècles. Dans les ports européens, les marchands locaux offraient souvent des services de consignation aux navires étrangers. Cela leur permettait de faciliter les échanges commerciaux et de garantir la sécurité des navires dans leurs ports.

Au fil du temps, le rôle des consignataires est devenu de plus en plus important. Avec l'essor du commerce maritime au XVIIIe siècle, les ports se sont développés et les navires ont commencé à transporter des cargaisons de plus en plus importantes. Les consignataires ont alors commencé à fournir des services plus complets, notamment en matière de manutention des marchandises, de coordination des services portuaires et de communication avec les autorités portuaires.

Au cours du XIXe siècle, les consignataires se sont professionnalisés et ont commencé à se regrouper en associations pour mieux coordonner leurs activités. Ces associations ont établi des règles et des normes pour la consignation maritime, et ont également travaillé à améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations portuaires¹.

Au XXe siècle, la consignation maritime est devenue un secteur clé de l'industrie maritime, avec des entreprises spécialisées offrant des services de plus en plus sophistiqués. Les consignataires ont commencé à utiliser les nouvelles technologies pour améliorer leur efficacité et leur rapidité d'intervention.

Dans les années 1960, les consignataires ont commencé à utiliser les nouvelles technologies pour améliorer leur efficacité et leur rapidité d'intervention. L'informatique, les systèmes de suivi des navires et les technologies de communication ont permis aux consignataires de mieux coordonner les opérations portuaires et d'assurer une meilleure sécurité des navires.

Aujourd'hui, la consignation maritime est un service indispensable pour les navires en escale dans les ports du monde entier. Les consignataires sont des partenaires essentiels des armateurs et des équipages, assurant une coordination efficace des opérations portuaires et garantissant la sécurité et l'efficacité des opérations de transport maritime.

¹ Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Transport et Logistique « AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CONSIGNATION MARITIME AU PORTAUTONOME DE DAKAR ».2008,p22.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

1-2- La consignation :

1-2-1-Définition de la consignation :

La consignation de navires est « *le contrat par lequel une entreprise est chargée d'effectuer au port d'embarquement ou au port de débarquement les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, et à ce trait positif s'ajoute ce trait négatif que la consignation de navires n'engage le consignataire à aucune obligation concernant le sort de la marchandise quand elle n'est pas entre ses mains. Si l'un ou l'autre manque, on n'est pas en présence d'un pareil contrat* »².

Donc, 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 généralement présentée comme ayant un domaine assez limité quant à la nature de l'objet consigné, elle ne pourrait avoir pour objet que les sommes d'argent. Pourtant, il faut se garder d'une telle limitation, en réalité, la consignation peut aussi porter sur les autres biens.

1-2-2- Types de la consignation :

On distingue deux catégories de consignation:

1-2-2-1- La consignation d'un navire de ligne régulière :

Les navires de ligne régulière suivent un itinéraire fixe et ont des horaires prédéfinis. La consignation d'un tel navire implique donc une planification minutieuse et une bonne coordination entre le consignataire maritime, le propriétaire du navire, les autorités portuaires et les autres acteurs portuaires, elle peut se définir comme un service maritime entre les ports connus d'avance à des dates fixes et préétablis. Les navires utilisés sont généralement rapides et adaptés au transport de marchandises diverses. Pour une marchandise déterminée, le taux de fret est connu à l'avance.

² SARAH BOUKERBOUT, promotion (2008/2009). « *L'agent consignataire de navire et l'agent maritime* », mémoire de master 2 du CDMT (*centre de droit maritime et des transports Marseille*), p11.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

1-2-2-1-1- Caractéristiques des lignes régulières :

On distingue les caractéristiques suivantes :

- a- les itinéraires ainsi que les horaires sont fixés à l'avance : les différents ports sont généralement les mêmes et ils sont desservis sur une base régulière et suivant un programme rigoureux.
- b- un service de qualité doit assurer une régularité dans la desserte de la ligne et garantir les départs ainsi que les arrivés à destination.
- c- les lignes régulières que jadis étaient organisées en conférence fonction aujourd'hui en concurrence libre et parfois en conférences déguisées.
- d- les cargaisons sont diverses et souvent constituées de petits colis
- e- les taux de fret sont stables.
- f- chaque lot de marchandise est représenté par un connaissement.

1-2-2-2- La consignation d'un navire de ligne Tramping :

La consignation d'un navire de ligne Tramping est un processus qui implique la gestion des opérations portuaires pour ce type de navires. Les navires de ligne Tramping sont des navires de marchandises qui n'ont pas de route régulière et qui naviguent selon les besoins du marché. La consignation d'un tel navire implique donc une bonne coordination entre le consignataire maritime, le propriétaire du navire, les autorités portuaires et les autres acteurs portuaires.

1-2-2-2-2- Caractéristique du tramping :

Pour ce type de consignation, on cite les caractéristiques suivantes :

- a- le manque de régularité dans la desserte de la ligne ou des ports.
- b- Homogénéité de la cargaison à transporter.
- c- le taux de fret bas généralement par comparaison aux lignes régulières.
- d- la fixation du taux de fret se fait selon la loi de l'offre et de la demande.
- e- L'acquisition de la cargaison se fait par l'intermédiaire d'un courtier maritime ou « broker ».

Le tramping est fortement lié au affrètement dans le sens que l'amateur loue toujours son navire à un tiers soit pour un voyage précis et bien déterminé ou alors pour un temps fixé de commun accord.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

1-3- Le consignataire :

1-3-1- Définition du consignataire :

Un consignataire est une personne ou une entreprise agissant en tant qu'intermédiaire entre le propriétaire de marchandises et le transporteur ou le destinataire des marchandises. Le rôle du consignataire est de faciliter et de coordonner les transactions commerciales liées à la livraison de marchandises.

L'agent consignataire de navire est donc le représentant dans un port d'une ou plusieurs compagnies d'armement. Il a pour mission de prendre en charge les escales des navires, d'en contrôler les opérations de chargement et de déchargement, les déclarations en douane, en liaison, avec les chargeurs et les transitaires³.

Également l'agent consignataire est une personne ou une entreprise mandatée pour représenter les intérêts des armateurs, des compagnies maritimes ou des navires dans un port donné. Les responsabilités de l'agent consignataire maritime peuvent inclure la coordination des formalités douanières, la gestion des autorisations d'entrée et de sortie du port, la planification des opérations de chargement et de déchargement des navires, la coordination avec les autorités portuaires locales, la réservation de places d'amarrage et la fourniture de services aux navires et aux équipages en escale. En bref, l'agent consignataire maritime est le représentant local qui facilite les opérations portuaires pour les propriétaires ou les opérateurs de navires.

1-3-2- Les types du consignataire:

Il existe deux types de consignataires⁴:

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

1-3-2-1- Le consignataire du navire ou de la coque:

Le code maritime Algérien (CMA) en son article 609 définit le consignataire du navire comme « toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du

³ M.M.DAMIEN. (2001). « Transport et logistique », mémoire de l'université de DAKAR, p118.

⁴R. RODIER « Traité général de droit maritime », tome III, édition DALLOZ 1970, p 87

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

capitaine, s'engage moyennant une rémunération à 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'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. »⁵

Le consignataire du navire ou de la coque est une personne ou une entreprise qui s'occupe de la logistique et des formalités administratives liées à l'arrivée, au séjour et au départ d'un navire dans un port. Ses responsabilités comprennent le traitement des formalités douanières et d'entrée/sortie du navire, l'organisation de l'accostage ou de l'amarrage du navire, la gestion des services portuaires, tels que la fourniture d'eau, de combustible, d'électricité ou d'autres équipements, et la coordination des opérations de chargement et de déchargement du navire. Le consignataire agit en tant qu'intermédiaire entre le navire et les autorités portuaires, les sociétés maritimes et les partenaires commerciaux du navire.

1-3-2-2- Le consignataire des marchandises:

Un consignataire de marchandises en détail est une personne ou une entreprise qui stocke, vend et distribue des produits au détail pour le compte de tiers. Le consignataire agit comme un intermédiaire entre le fabricant ou le propriétaire des produits et les détaillants qui souhaitent vendre ces produits.

Le consignataire achète généralement les produits à un prix réduit auprès du fabricant ou du propriétaire et les stocke dans ses propres installations. Les détaillants peuvent ensuite acheter les produits auprès du consignataire à un prix légèrement supérieur, mais sans avoir à supporter les coûts liés à l'achat initial et au stockage des produits⁶.

Le consignataire est responsable de la gestion des stocks, du marketing et des ventes des produits, ainsi que de la collecte des paiements des détaillants. En échange de ces services, le consignataire reçoit une commission sur les ventes réalisées par les détaillants.

⁵Article 609 du code maritime Algérien

⁶RénéRodiere « *traité générale de droit maritime* », tome III, édition DALLOZ, p87.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

1-3-3-Rôle du consignataire:

Le consignataire maritime joue un rôle crucial dans l'industrie maritime en agissant comme représentant local de l'armateur ou de l'affréteur d'un navire dans un port donné. Le consignataire maritime est responsable de diverses tâches, notamment⁷:

1-3-3 -1- Accueil et assistance :

Le consignataire maritime accueille les navires à leur arrivée dans le port, fournit une assistance pour les formalités douanières et portuaires et s'assure que les équipages disposent des informations nécessaires pour naviguer en toute sécurité.

1-3-3-2- Gestion opérationnelle :

Le consignataire maritime s'occupe de la gestion opérationnelle du navire pendant son séjour dans le port, y compris la coordination des opérations de chargement et de déchargement, l'approvisionnement en carburant, la planification des réparations éventuelles, la fourniture de services de remorquage et d'amarrage et la gestion des déchets.

1-3-3-3- Relations avec les autorités :

Le consignataire maritime est responsable de la liaison avec les autorités locales, telles que les autorités portuaires, les douanes et les inspecteurs, pour s'assurer que toutes les réglementations sont respectées et que les formalités administratives sont remplies.

1-3-3-4- Gestion des documents :

Le consignataire maritime est également responsable de la gestion des documents liés au navire, y compris les documents douaniers, les manifestes de cargaison et les relevés de bord.

En bref, le consignataire maritime joue un rôle essentiel dans la gestion efficace des opérations de transport maritime dans un port donné, assurant ainsi la sécurité et la conformité réglementaire tout en garantissant une efficacité opérationnelle maximale pour les navires et leurs équipages.

⁷ LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime, chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004.p56

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

Section 02 : Les relations de consignataire maritime et la gestion d'une escale d'un navire

Après avoir défini le consignataire et avoir abordé les types et son rôle dans la section précédente, on va soumettre ses relations avec les autres acteurs intervenants dans le transport maritime et son intervention dans la gestion d'escale d'un navire.

2-1- Les relations du consignataire:

Le consignataire maritime entretient des relations avec diverses parties prenantes dans l'industrie maritime, notamment⁸:

2-1-1-Avec l'armateur ou l'affréteur du navire :

Le consignataire maritime est un agent choisi par l'armateur pour représenter ses intérêts dans un port donné et agir en son nom auprès des autorités portuaires locales et des autres parties prenantes du port.

L'armateur doit travailler en étroite collaboration avec le consignataire maritime pour s'assurer que toutes les opérations portuaires sont effectuées de manière efficace et rentable. Cela implique de fournir au consignataire maritime toutes les informations nécessaires sur le navire et le chargement, ainsi que de coopérer avec lui pour résoudre tous les problèmes qui peuvent survenir pendant l'escale du navire.

En échange de ses services, le consignataire maritime reçoit une commission sur le fret payé par l'armateur pour le transport des marchandises. Cette commission peut varier en fonction de la complexité et de la durée des opérations portuaires.

Enfin, la collaboration étroite et harmonieuse entre le consignataire maritime et l'armateur est essentielle pour assurer une escale réussie du navire dans le port et une gestion efficace de la logistique portuaire.

2-1-2-Avec les autorités portuaires :

La relation entre le consignataire maritime et les autorités portuaires est une partie importante de la gestion de la logistique portuaire. Les autorités portuaires sont responsables

⁸ DIFFERENTS ACTEURS DE LA CHAINE DE TRANSPORT MARITIME
https://www.youtube.com/watch?v=8-9oTK6_ni0 consulté le 23/04/2023

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

de l'exploitation et de la gestion du port, y compris la gestion des quais, des infrastructures portuaires et des activités commerciales.

Le consignataire maritime agit en tant qu'intermédiaire entre l'armateur et les autorités portuaires, et est chargé de gérer les formalités administratives et douanières nécessaires à l'escale du navire dans le port. Le consignataire maritime doit également coordonner les opérations portuaires avec les autorités portuaires, notamment l'amarrage et le déchargement des marchandises, l'approvisionnement en carburant, en eau potable et en fournitures pour l'équipage, ainsi que la gestion des déchets.

En outre, le consignataire maritime est souvent appelé à résoudre tous les problèmes qui peuvent survenir pendant l'escale du navire, comme les retards, les pannes ou les problèmes avec les autorités portuaires. Dans ce cas, il doit travailler en étroite collaboration avec les autorités portuaires pour trouver des solutions efficaces. En somme, la relation entre le consignataire maritime et les autorités portuaires est basée sur une coopération étroite et harmonieuse pour assurer une escale réussie du navire dans le port et une gestion efficace de la logistique portuaire.

2-1-3- Avec les autorités douanières :

Les autorités douanières sont responsables du contrôle des marchandises importées ou exportées, ainsi que de l'application des règles et réglementations douanières. Le consignataire maritime est également responsable de la coordination des opérations douanières pour les marchandises à bord du navire, y compris la gestion des déclarations en douane, le contrôle des marchandises, l'inspection et la vérification des documents douaniers.

En cas de problèmes ou d'irrégularités, le consignataire maritime doit travailler en étroite collaboration avec les autorités douanières pour trouver des solutions efficaces et éviter tout retard ou pénalité.

2-1-4- Avec les fournisseurs de services maritimes :

Le consignataire maritime communique avec les fournisseurs de services maritimes, tels que les services de remorquage, d'amarrage, de réparation et de maintenance, pour s'assurer que les besoins du navire sont satisfaits.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

2-1-5- Avec les équipages de navires :

Les équipages sont responsables du fonctionnement et de la navigation des navires, ainsi que de la sécurité des personnes et des marchandises à bord.

Le consignataire maritime doit travailler en étroite collaboration avec l'équipage pour s'assurer que toutes les opérations portuaires se déroulent en toute sécurité et efficacité. Il doit coordonner avec l'équipage pour assurer l'approvisionnement en carburant, en eau potable, en nourriture et en fournitures nécessaires pour l'escale du navire dans le port.

En outre, le consignataire maritime peut également aider l'équipage à résoudre tout problème administratif ou bureaucratique qui peut survenir pendant l'escale du navire, comme les formalités douanières ou d'immigration.

De leur côté, les équipages peuvent compter sur le consignataire maritime pour s'assurer que toutes les opérations portuaires sont menées en conformité avec les réglementations locales et internationales, ainsi qu'en accord avec les procédures de sécurité. Le consignataire maritime joue donc un rôle important dans la coordination de l'ensemble des opérations portuaires.

En fin de compte, la relation entre le consignataire maritime et les équipages de navires est basée sur une coopération étroite et harmonieuse pour assurer une escale réussie du navire dans le port et la sécurité des personnes et des marchandises à bord du navire.

2-1-6- Avec les expéditeurs et les transporteurs :

Le consignataire maritime doit travailler en étroite collaboration avec les expéditeurs et les transporteurs pour s'assurer que toutes les opérations portuaires se déroulent en toute sécurité et efficacité. Il doit coordonner avec les expéditeurs pour recevoir les instructions d'expédition et s'assurer que toutes les formalités douanières et administratives sont remplies correctement. Il doit également travailler avec les transporteurs pour planifier et gérer les itinéraires de transport, y compris le chargement et le déchargement des marchandises.

Le consignataire maritime peut également aider les expéditeurs et les transporteurs à résoudre tout problème qui peut survenir pendant l'escale du navire, comme les retards, les pannes ou les problèmes de documentation.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

De leur côté, les expéditeurs et les transporteurs peuvent compter sur le consignataire maritime pour fournir des services de qualité pour assurer une escale réussie du navire dans le port. Le consignataire maritime joue donc un rôle important dans la coordination de l'ensemble des opérations portuaires impliquant les expéditeurs, les transporteurs et autres parties prenantes.

2-1-7-Avec les agents de manutention :

Les agents de manutention sont responsables de la manipulation des marchandises dans le port. Ils assurent la réception, le stockage et la manutention des cargaisons, ainsi que leur préparation pour l'embarquement ou le débarquement. Les agents de manutention peuvent également être chargés de charger ou de décharger les marchandises sur les camions ou les trains qui transportent les cargaisons vers leur destination finale.

Le consignataire maritime peut donner des instructions aux agents de manutention concernant les cargaisons spécifiques et s'assure que les opérations portuaires se déroulent sans heurts. Les agents de manutention peuvent également fournir des informations au consignataire maritime sur les cargaisons et les opérations portuaires en général, afin que le consignataire puisse informer les clients et les autres parties prenantes de l'état d'avancement des opérations.

2-1-8-Avec les assureurs :

Les assureurs maritimes peuvent être impliqués à différents niveaux pour couvrir les risques associés au transport maritime, tels que les dommages aux marchandises, les pertes financières et les accidents en mer. Les assureurs peuvent fournir divers types d'assurance, notamment l'assurance des cargaisons, l'assurance de la responsabilité civile du transporteur maritime, l'assurance de la responsabilité civile des exploitants portuaires et d'autres formes d'assurance liées au transport maritime.

Le consignataire maritime peut travailler avec les assureurs pour s'assurer que toutes les assurances nécessaires sont en place pour couvrir les risques associés à une opération maritime spécifique. Le consignataire peut également être chargé d'informer les assureurs des caractéristiques des cargaisons et des risques associés à chaque expédition, afin que les assureurs puissent déterminer les primes appropriées et évaluer les risques.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

En cas d'incident ou d'accident maritime, le consignataire maritime peut également travailler avec les assureurs pour faciliter les procédures de réclamation et minimiser les pertes pour toutes les parties concernées. Le consignataire peut fournir des informations sur les circonstances de l'incident, aidé à rassembler des preuves et à documenter les pertes subies par les différentes parties impliquées.

2-1-9-Avec la station de pilotage maritime :

La station de pilotage maritime est responsable de fournir un pilote qualifié pour aider à manœuvrer les navires dans et hors du port. Les pilotes ont une connaissance approfondie de la topographie locale, des conditions météorologiques, des dangers potentiels et des réglementations maritimes, ce qui leur permet de guider en toute sécurité les navires dans les eaux du port.

La coopération entre le consignataire maritime et la station de pilotage maritime est essentielle pour assurer que les navires entrent et sortent du port en toute sécurité, sans perturber les autres activités portuaires. Le consignataire maritime peut jouer un rôle clé dans la coordination des différentes parties prenantes impliquées dans le transport maritime, y compris la station de pilotage maritime, pour garantir des opérations portuaires sûres et efficaces.

2-1-10-Avec la manutention portuaire :

La manutention portuaire est responsable de la manipulation des marchandises dans le port, y compris le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la manutention des cargaisons, ainsi que leur préparation pour l'embarquement ou le débarquement. Les entreprises de manutention portuaire peuvent fournir une gamme de services, notamment la manutention de conteneurs, la manutention de vrac sec et liquide, la manutention de marchandises réfrigérées et bien plus encore.

Le consignataire peut organiser la réservation d'un quai et les heures d'accès aux équipements de manutention portuaire pour les navires arrivant dans le port. Il peut également coordonner la réception des cargaisons, surveiller leur stockage et planifier leur distribution ultérieure.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

2-2-La gestion d'une escale de navire par un consignataire maritime:

Avant de présenter les différentes étapes à suivre dans la gestion d'une escale d'un navire, commençant d'abord par définir l'escale.

2-2-1-Préparation de l'escale :

Le processus commence par la préparation de l'escale du navire. Le consignataire maritime collecte toutes les informations pertinentes sur le navire et ses besoins, notamment la date et l'heure d'arrivée prévue au port, le nombre de membres d'équipage, les marchandises à bord et tout autre service requis⁹.

2-2-2- Processus d'escale d'un navire :

On distingue les étapes suivantes dans ce processus :

2-2-2-1- Coordination avec les autorités portuaires :

Ensuite, le consignataire maritime informe les autorités portuaires de l'arrivée imminente du navire et coordonne les formalités douanières et administratives avec elles. Cela peut inclure l'obtention des permis nécessaires pour entrer et sortir du port, ainsi que la coordination du mouvement du navire dans le port. Il est également important de s'assurer qu'il y a suffisamment de quais disponibles pour l'amarrage du navire.

2-2-2-2- Planification logistique :

Une fois que les formalités administratives sont en place, le consignataire maritime travaille sur la planification logistique. Il doit s'assurer que le personnel nécessaire sera disponible à temps pour charger ou décharger les marchandises et que tous les équipements nécessaires seront en place pour faciliter ces opérations.

2-2-2-3- Arrivée au port :

À l'approche du port, le consignataire maritime s'assure que les conditions sont réunies pour accueillir le navire en toute sécurité, y compris l'accostage au quai. Il informe ensuite le

⁹MEMOIRE En vue de l'obtention du diplôme de MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES « Le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international : Cas de NASHCO-Bejaia »2016/2017, p79

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

capitaine du navire de l'emplacement assigné pour l'amarrage et fournit des instructions sur les procédures à suivre lors de l'approche et de l'accostage.

2-2-2-4-Gestion de l'escale :

Une fois que le navire est amarré, le consignataire maritime assure une communication régulière avec l'armateur, le capitaine du navire et les autorités portuaires pour coordonner les opérations liées au chargement et au déchargement des marchandises. Il s'occupe également de la fourniture des services nécessaires au navire pendant son séjour au quai, tels que la nourriture, l'eau, le carburant, les équipements de sécurité et autres.

2-2-2-5- Chargement / déchargement des marchandises :

Le consignataire maritime supervise le chargement et le déchargement des marchandises en travaillant étroitement avec les expéditeurs et les transporteurs. Cela implique la coordination de la livraison des marchandises à partir du quai, l'assistance dans le placement des marchandises à bord du navire, l'inspection des marchandises pour s'assurer qu'elles sont conformes aux normes exigées et la documentation appropriée pour faciliter la reprise des marchandises.

2-2-2-6- Formalités douanières et administratives :

Le consignataire maritime prend en charge toutes les formalités douanières et administratives liées à l'entrée et à la sortie du navire du port. Cela peut inclure la vérification des documents d'immigration et de santé de l'équipage, la déclaration des marchandises à bord, l'émission de factures et de certificats, ainsi que la coordination avec les autorités portuaires pour obtenir toutes les autorisations nécessaires.

2-2-2-7- Gestion des relations avec les autorités portuaires :

Le consignataire maritime travaille en tant qu'intermédiaire entre le navire et les autorités portuaires, y compris les autorités douanières et les inspecteurs de santé. Il s'assure que tous les règlements et les exigences sont respectés et que toutes les inspections requises sont effectuées. En outre, il fournit régulièrement des mises à jour sur l'état du navire aux autorités portuaires pour assurer une escale réussie.

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

2-2-2-8- Débarquement :

Lorsque le navire a terminé ses opérations de chargement ou de déchargement, le consignataire maritime coordonne le départ du navire en obtenant toutes les autorisations nécessaires et en assurant que tous les services requis sont fournis avant le départ. Cela peut inclure la coordination de la livraison de certificats de douane et d'autres documents nécessaires pour le voyage suivant du navire.

En résumé, une escale de navire gérée par un consignataire maritime implique une planification minutieuse, une coordination étroite avec les autorités portuaires, et une gestion efficace des opérations pour assurer la sécurité et la réussite de l'escale. Le consignataire maritime joue un rôle clé dans ce processus, agissant comme l'agent du navire et travaillant en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes pour assurer une escale en toute sécurité et efficace.

Conclusion du chapitre :

Au terme de ce chapitre, on a conclu que la consignation maritime est considérée comme un processus clé dans la gestion des opérations portuaires pour les navires commerciaux. De ce fait, le consignataire maritime agit en tant qu'agent pour les propriétaires de navires et les armateurs et il est chargé de fournir une gamme de services pour les navires entrant dans le port.

Le processus de consignation peut varier en fonction du type de navire, de sa route et des exigences locales et internationales applicables. Pour les navires de ligne régulière, le processus implique souvent la préparation de documents à l'avance, tandis que pour les navires de ligne Tramping, il nécessite une coordination plus étroite avec les différents acteurs portuaires

Dans tous les cas, le consignataire maritime joue un rôle clé dans la coordination des diverses activités portuaires, telles que l'approvisionnement en carburant, les services d'amarrage, l'inspection des cargaisons et la gestion des formalités douanières. Il assure également la facturation des différents services fournis aux navires.

Une bonne consignation maritime est essentielle pour garantir une escale efficace et en toute sécurité pour les navires. Les consignataires maritimes doivent être expérimentés et bien informés sur les réglementations en vigueur et les meilleures pratiques portuaires pour assurer

Chapitre 02 : La consignation du transport maritime

le succès de leurs opérations notamment une bonne gestion d'escale peut permettre aux navires de s'approvisionner en carburant, en provisions et en équipements nécessaires à leur voyage. Cependant, la gestion d'escale ne se limite pas à ces éléments pratiques. Elle comprend également la coordination des activités de maintenance, l'inspection réglementaire, la planification des itinéraires et la gestion des risques.

En fin, la consignation maritime est un processus complexe mais essentiel pour la gestion efficace des opérations portuaires. Les consignataires maritimes jouent un rôle crucial dans ce processus, en veillant à ce que les navires soient correctement gérés et que les différents services portuaires soient coordonnés de manière efficace et en toute sécurité.

Chapitre 03 :

**L'activité de la consignation du navire
par la compagnie maritime
« NASHCO »**

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Introduction du chapitre :

Dans le présent chapitre, nous allons présenter l'essentiel de l'activité de consignation au sein de la société national shipping company, la première section sera consacré à la présentation de la société, dans la deuxième section, nous illustrons les opérations de traitement d'une escale du navire.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil de «NASHCO » :

NASHCO (National Shipping Company) est la filiale du Groupe Algérien de Transport Maritime « G.A.T.M.A».C'est une Société par Action (SPA) dont le capital social s'élève à 326 260 000 DA. Elle est présente dans l'ensemble des ports de commerce Algériens (Alger, Dellys, Oran, Ghazaouat, Annaba, Skikda, Bejaia, DjenDjen,Mostganam et Arzew), NASHCO œuvre pour offrir un service qui vise à contribuer à une rapide délivrance des marchandises à leurs clients et réceptionnaires en Algérie.¹

1-1-Historique de NASHCO:

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

La National Shipping Compagnie- par abréviation (NASHCO), est une société par action (SPA). Elle a été créée en 1991 par accord commun de deux sociétés maritimes qui sont SNTM-CNAN (compagnie nationale algérienne navigation) avec une part de 80% des actions et la GEMA (société générale maritime)².

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

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

¹<https://www.nashco.com.dz/presentation/> consulté le 10/05/2023

² Document récupérer au sien de l'organisme

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

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

1-1-2-Les activités de NASHCO:

NASHCO est présenté dans l'ensemble des ports de commerce Algériens (Alger, Dellys, Oran, Ghazaouet, Annaba, Skikda, Bejaia, Djen-Djen, Mostaganem et Arzew) et œuvre à offrir un service qui vise à contribuer à une rapide délivrance des marchandises à leurs clients et réceptionnaires en Algérie en assurant et accomplissant avec professionnalisme les services suivants :

La société propose les activités et les services suivants :

- Consignation des navires de lignes, tramping et car-ferries,
- Consignation des conteneurs (Manutention, réparation, nettoyage et entreposage dans des parcs),
- Formalités Douanières,
- Transit,
- Courtage,
- Recrutement de fret toutes destinations, Assistance Commerciale et Conseils en transport multimodal,
- Avitaillement des navires (Pavillon National et Etranger),
- Ravitaillement (bases de vie et hôtels).

1-1-3-Les objectifs :

Le but de NASHCO est de :

- Faciliter les échanges pour ses clients et d'en faire un véritable partenaire, offrir un service de qualité pour les satisfaire.
- S'occuper des navires et de la marchandise.
- Faciliter la procédure d'import et l'export.

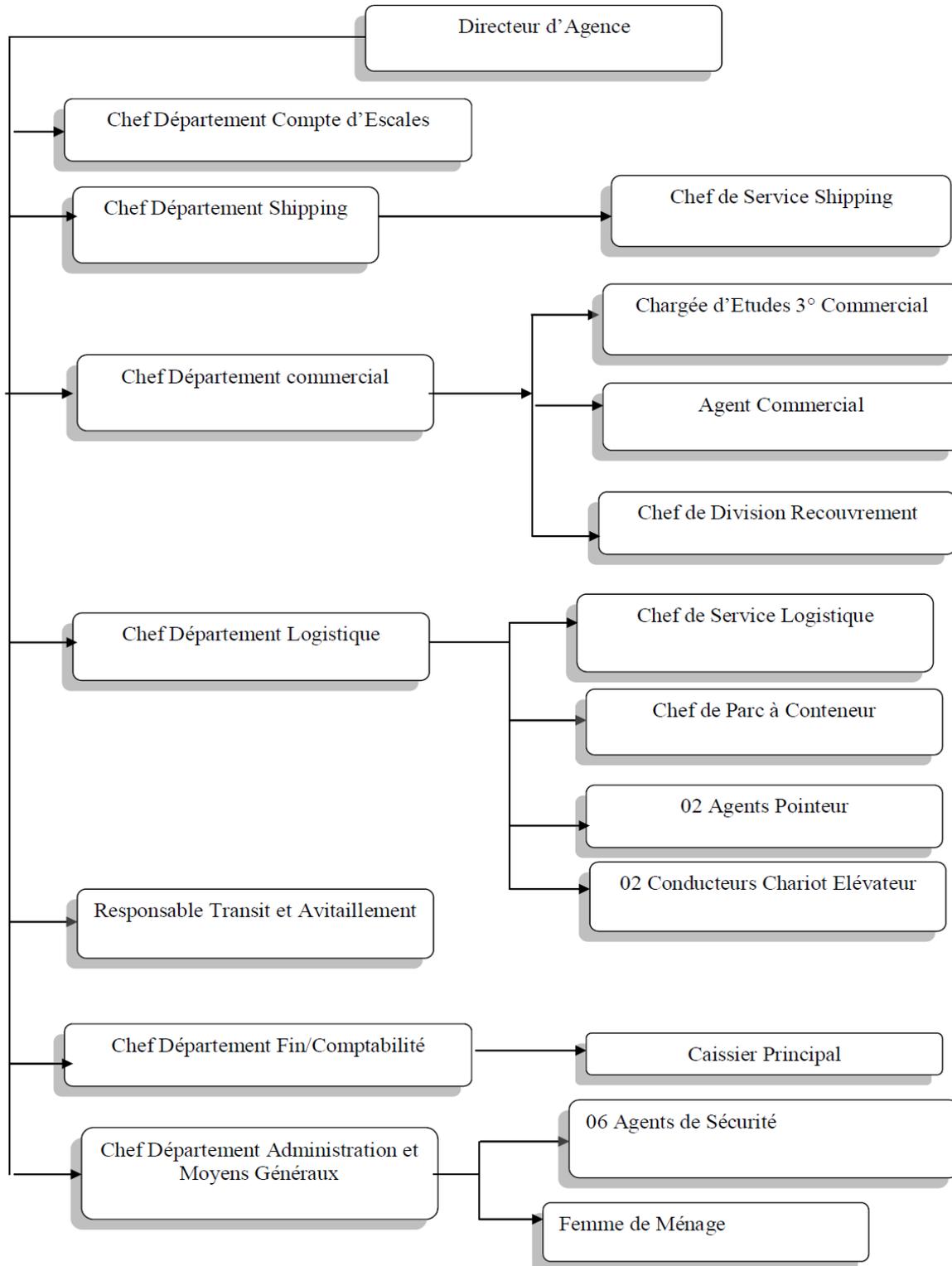
1-2-Organigramme de l'entreprise NASHCO-Bejaia :

La figure suivante représente l'organigramme de NASHCO-Bejaia

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Figure N° 14 : L'organigramme de NASHCO-Bejaïa

ORGANIGRAMME DE NASHCO – BEJAIA



Source : Documents récupérés au sein de l'entreprise

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

1-3-Présentation des Structures Fonctionnelles :

La structure fonctionnelle de l'agence NASHCO se divise comme suit :

1-3-1-Le directeur :

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

1-3-2- Département compte d'escale :

Il se charge de la récapitulation de toutes les dépenses et recettes du navire pendant son séjour au port. Il s'occupe :

- Etablissement du pro forma des comptes d'escales et Elaboration du compte d'escale.
- Service Compte d'escale.
- Contrôle de toutes les factures provenant du port-tels que les frais commerciaux. l'enregistrement de toutes les factures ainsi que les comptes d'escale confectionné de l'armateur dans un registre approprié.
- Contacte tous les Armateurs (Email-téléphone..) pour communiquer son solde.
- Etablissement d'un relevé de compte mensuel au profit de l'Armateur.
- Le suivi des Fiches Armateur.

1-3-3-Département Shipping / opérations :

Il gère les opérations du navire à l'accostage, il se compose de deux services :

- Chef de Service Shipping.
- Il assiste à la conférence de placement qui se déroule chaque jour à 09 h 00 pour S'informer sur la programmation des bateaux auprès des gestionnaires du port.
- A l'accostage, il apporte une assistance complète au commandant et son équipage pour l'ensemble des opérations menées au sol.
- Faire une estimation de cout de revient prévisionnel d'une escale.
- L'embarquement et débarquement dès leur assistance.
- L'hébergement et la restauration des marins avant l'embarquement/après l'embarquement.

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

- Suivi de l'ensemble des opérations ; tel que récupéré le pli cartable répartir les documents qu'en font parties.
- **Avitaillement** : L'avitailleur et le commandant discuteront les prix et la disponibilité des produits, la mise au point devra fixer le jour de la livraison de la commande.
- L'approvisionnement étant fait, tous les facteurs devront être présentés au commandant de bord pour signature et connaissance.

1-3-4- Département commercial :

Il est représenté par trois postes :

- Chef de Service commercial.
- Chargée d'étude commerciale.
- Agent commercial.
- Les entrées en douanes des navires. Etablissement de manifeste : (sortie D1.manifeste douane, cargo-manifeste, et manifeste comptable).Relation avec la clientèle.
- La taxation des connaissements, et l'établissement des fiches de recettes.
- Le contrôle des différents états de rapprochement avec les manifestes.
- Etablissement et envoi des avis d'arrivées aux clients.

1-3-5-Département logistique :

Il est composé de différents acteurs, dont chacun se charge de :

➤ **Service logistique :**

- La tenue du parc à conteneurs ou remorques.
- Le suivi des devis de réparation.
- Le positionnement des conteneurs chez les clients.
- La mise à jour des conteneurs (la saisie à l'embarquement et au débarquement).
- La facturation des commissions et l'élaboration des statistiques mensuelles (mouvements des entrées et sorties des conteneurs).

➤ **Chef de Parc :**

- C'est le responsable du parc, c'est-à-dire le gestionnaire car il contrôle chaque jour les entrées et les sorties des conteneurs Vides et Il supervise ses agents.

Il prend contacts avec les fournisseurs de services, pour toutes prestations et règlement et il remet les situations journalières des conteneurs restitués au parc.

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

➤ **Agent pointeur :**

Ses taches sont les suivantes:

- Il veille aux mouvements des conteneurs à l'entrée et à la sortie des TCS.
- Il établit des factures lors d'une réparation de TC cela dès la restitution du conteneur et ses factures appelées facture cout de fourche et facture réparation.
- Il s'occupe du contrôle des conteneurs entrées et sorties du parc.

➤ **Conducteur chariot élévateur :**

Il est chargé de manipuler les conteneurs qui se trouvent au niveau du parc.

1-3-6- Département finance et comptabilité :

Il est concerné des taches suivantes :

- Rôle central dans l'entreprise et participe aux décisions.
- A une vision sur la stratégie à moyen/long terme.
- Conseiller la direction générale sur la stratégie on offrant un vrai tableau de bord.
- Superviser la comptabilité (comptabilité générale & auxiliaire : trésorerie et recouvrement).

1-3-7-Département administration et moyens généraux :

Leurs tâches sont les suivantes :

- Gestion administrative du personnel. Gestion des stocks ;
- Etablissement des dossiers administratifs et suivi des carrières ;
- Mise à jour du planning des mouvements et traitement de la paie ;
- Gestion du parc auto et entretien et réparation du mobilier et des locaux ;
- Assure le provisionnement de l'agence en fournitures et matériels de bureau ;
- Gestion du parc auto et Entretien et réparation du mobilière et des et des locaux ;
- Assure le provisionnement de l'agence en fournitures et matériels de bureau.

1-3-8- Département Transit :

Ses taches sont les suivantes :

- Le rôle du chef de département Transit, est de gérer l'ensemble du service et de ses fonctions tels que les formalités de douanes aussi il se charge de la clientèle comme intermédiaire auprès des services des douanes.

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

- Il facture aux clients les prestations transitaires fournies à ces clients (tous les frais de dédouanement et débours et tarifs du port) et démarchage à la clientèle.

1-4- Les différents équipements et ressources de l'agence NASHCO :

1-4-1- les ressources humains :

Le tableau suivant représente les ressources humaines de l'agence NASHCO

Tableau N° 01 : Les ressources humaines

Service/département	Nombre de personnes
Service shipping	02
Service commerciales	04
Service logistique	07
Service transit et ravitaillement	01
Service comptabilité	02
Service administrations et moyens généraux	01
Service comptes d'escale	01
Nombre agent sécurité	06

Source : Etabli par nous même à l'aide des données collectées au niveau de NASHCO.

1-4-2- Caractéristiques du parc NASHCO :

Le tableau suivant représente les caractéristiques du parc NASHCO

Tableau N° 02 : Caractéristiques du parc NASHCO

Caractéristiques du parc	Désignation
Superficie du parc	8500m ²
Les moyens matériels du parc	Chariot élévateur-micro-ordinateur
Les moyens humains du parc	07 agents/02 pointeurs/02 conducteurs chariot/01chef de parc et 02agents de sécurité

Source : Etabli par nous même à l'aide des données collectées au niveau de NASHCO.

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

1-4-3- Equipements de NASHCO :

Les équipements de NASHCO sont représentés comme suit :

➤ **Les moyens matériels du NASHCO :**

-matériels informatique (ordinateurs/imprimantes/scanner/photocopieuse/divers)

➤ **Les moyens immatériels du NASHCO (les logiciels utilisés par l'agence) :**

-PC paie.

-PC comptable.

-Application NASHCO (logiciel consignation et gestion TC) réalisé sous Oracle.

-système SIGAD.

-réseaux internet.

Section 02 : Traitement d'une escale d'un navire :

Durant notre stage dans la compagnie maritime « NASHCO », nous avons observé une escale d'un navire « DJANET » qui nous a permis de comprendre le déroulement de processus de la gestion d'escale d'un navire, nous présentons ci-dessous les différentes procédures suivies lors de l'escale de navire « DJANET ».

2-1-Notion sur le navire :

Le navire DJANET est un **Conteneur Ship** (cargo) construit en 2020 et naviguant sous le pavillon de **Algérie**. Sa capacité de charge est de **1500 TEU** et son tirant d'eau actuel serait de 7.9 mètres. Sa longueur est de 172 mètres et sa largeur est de 24 mètres.

2-2-Avant l'arrivée du navire DJANET :

L'armateur CNAN-MED demande à son consignataire NASHCO qui son représentant au niveau du port de Bejaia de lui établir une facture pro-forma concernant son navire DJANET pour son escale au port de Bejaia. Le paiement cette facture doit être effectuée avant l'arrivée du navire par l'armateur CNAN-MED.

L'agent shipping demande au commandant par e-mail **ETA**³ (estimation du temps d'arrivée), **plan de chargement**⁴ et le tirant d'eau du navire et l'agent shipping envoie la situation portuaire pour l'armateur.

³ Voir annexe1

⁴ Voir annexe 2,3et4

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Ensuite, le commandant du navire envoie un e-mail à l'agent de service shipping les documents nécessaires pour annoncer le navire DJANET qui sont les suivants :

- **Déclaration générale**⁵.
- **Déclaration de cargaison**⁶.
- **Prévisions des board (shipstore)**⁷.
- **Effets des marchandises et des équipages (crew-effects)**⁸.
- **Liste des équipages (crew-list)**⁹.
- **Liste des passagers (passagers list)**¹⁰.
- **Manifeste des marchandises dangereuses**¹¹.
- **Certificats médecin**¹².
- **Autres documents (last ten ports)**¹³.

Notamment le port de chargement envoie un e-mail à l'agent de service shipping les **Cargo manifeste**¹⁴ et les BL's

Quand l'agent du service shipping reçoit les documents, il lance une création de l'annonce du navire DJANET sur le site APCS (Algerian Port Community System) 24 heures par rapport à son estimation d'arrivée et remplit les coordonnées et les documents citée précédemment concernant le navire DJANET.

2-2-1-Demande de poste à quai :

L'agent de service shipping assiste à la conférence de placement des navires qui se tient quotidiennement à 10h00 au niveau de la direction capitainerie pour demander un **poste à quai**¹⁵, adapté aux caractéristiques du navire plus marchandise chargée sur le navire et il leur

⁵ Voir annexe 5

⁶ Voir annexe 6

⁷ Voir annexe 7

⁸ Voir annexe 8

⁹ Voir annexe 9

¹⁰ Voir annexe 10

¹¹ Voir annexe 11

¹² Voir annexe 12

¹³ Voir annexe 13

¹⁴ Voir annexe 14

¹⁵ Voir annexe 15

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

y remettait les documents suivants le bon de commande pour l'exploitation du navire et copie du manifeste et plan de chargement et enfin E.T.A du navire.

La conférence se devise en trois parties : officier du port, service logistique et service manutention (acconage) alors l'agent shipping établie une demande de poste a quai et les moyens nécessaires pour le déchargement des marchandises.

Le navire sera programmé selon ses caractéristiques, es-ce-que il est compatible avec le quai dont il va accoster si il contient des conteneurs on va les déclarer au service logistique, sinon selon le type de marchandises transporté. Toutes ces interventions se font par l'officier du port.

Ensuite, le tour des manutentionnaires qui vont voir si la marchandise va être débarqué avec les propres moyens du navire ou ils auront besoin de l'aide des autres moyens (grues, Clark) et toutes les demandes des moyen se fait avec l'accord du l'armateur.

2-2-2-Service courtage :

L'agent de service de courtage doit saisir les manifestes cargos qui sont déjà dans le système interne de l'agence après avoir les vérifiées et saisir comme fichiers douanes pour les valider sur la plate-forme SIGAD de douane. Une fois la saisie terminée un numéro, une validation est faite donnant lieu à un enregistrement dit « *GROS* » qui lui sera attribué par le système représentant le nombre d'ordre du navire a cette date par les services des douanes au port de Bejaia et enfin le manifeste douane est achevé.

2-2-3-L'accostage du navire :

Lors du l'arrivée du navire au rade le commandant communique avec les autorités portuaires et l'agent shipping dans le but de lui fournir l'heure exacte de son arrivée au rade, notamment lors de la désignation du poste à quai commence les opérations de pilotage, remorquage et arrimage et enfin le navire DJANET est accoster au quai.

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Tableau N° 03 : Informations à la réception

RENSEIGNEMENTS	DATE	HEURE
Arrivée sur rade Bejaia	Le 25/02/2023	A 05h00
Pilote à bord	Le 25/02/2023	A 06h34
Planche à terre	Le 25/02/2023	A 07h20
Agent a bord	Le 25/02/2023	A 07h25

Source : Etabli par nous même à l'aide des données collectées au niveau de NASHCO.

Lors du son arrivé à quai, les agents shipping de NASHCO, l'officier du port et la police des frontières se présente à bord du navire afin de poursuivre les opérations du l'accostage du navire.

Il récupère principalement cargo manifeste avec lesquels ils procéderont au dédouanement du navire (**manifeste comptable**¹⁶, manifeste cargo, plis cartable et **connaissance**)¹⁷

L'agent de service shipping établie **l'autorisation de débarquement**¹⁸ de la marchandise combiné les caractéristiques de la marchandise doit être caché par les service douanier du port de Bejaia , après on dispatché les manifestes aux différentes autorités et services concerné, après avoir régler toutes ces formalités avec la douane la BMT se charge de déchargement des conteneurs par des moyens humains et matériels qui sont déjà désigné lors de la conférence de placement des navires.

L'agent shipping doit envoyer le rapport d'accostage à l'armateur CNAN-MED reprenant les informations suivantes :

- ✚ Code escale : 335006
- ✚ Provenance : Barcelone
- ✚ Cargaison et tonnage a l'import (selon manifeste) :4230 T
- ✚ Arrivée en rade : le 25/05/2023 à 05h00

¹⁶ Voir annexe 16

¹⁷ Voir annexe 17

¹⁸ Voir annexe 18

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

- ✚ Pilote à bord : le 25/02/2023 à 06h34
- ✚ Accostage et poste à quai : le 25/02/2023 à 07h20 au poste 22
- ✚ Soutes à l'arrivée : IFO 133 MT / DO 60 MT / FW 150 MT / LOA 171.90
- ✚ Début des opérations commerciales : le 25/02/2023 à 09h00 du matin.

2-2-4-Service logistique :

A la date de l'arrivée du navire DJANET le personnel de service logistique suit les mouvements des conteneurs débarqués et à embarquer car les opérations de déchargement des conteneurs par BMT ont commencé le 25 /02/2023 à 09h00, et terminées le 25/02/2023 à 16h00, toutes les informations de débarquements des conteneurs sont motionnées dans un document qu'on appelle **TIME SHEET**¹⁹ établi par BMT.

-Nombre de conteneurs débarqués du navire DJANET :

Le tableau suivant représente le nombre des conteneurs débarqués du navire DJANET

Tableau N° 04 : Nombre de conteneurs débarqués du navire DJANET

Types	Conteneurs 20'	Conteneur s 40'	20' FLATE	20' DG	Nombre des colis	TOTAL
Nombre	5	13	1	2	3	21 TCS pleins et 3 PLTS CARTON

Source : Etabli par nous même à l'aide des données collectées au niveau de NASHCO.

Notamment, le service logistique commence à compter les surestaries des conteneurs comme suite :

Tableau N° 05 : Surestaries des conteneurs

Intitulé	0j jusqu'à 15j	16j jusqu'à 30j	31j jusqu'à 60j	Au-delà 60j
20 pieds	00 dollars	20 dollars	40 dollars	50 dollars
40 pieds	00 dollars	40 dollars	80dollars	100 dollars

Source : Etabli par nous même à l'aide des données collectées au niveau de NASHCO.

¹⁹ Voir annexe 19

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

2-2-5-Service commercial :

L'agent de service commercial doit envoyer les **avis d'arrivés**²⁰ pour les clients ou le transitaire par mail. Ces derniers se présentent à l'agence avec les documents suivants : B/L original, un chèque de paiement de la facture de transport de la marchandise, un chèque de caution. Puis l'agent de service commercial de NASHCO lui délivre une **facture**²¹ pour les frais de transport de marchandise, un bon de caution, et un **bon à délivrer**²² et un reçu qui prouve le règlement de la facture de la marchandise alors le client poursuit ses procédures avec les autorités portuaires et la douane pour débarquer sa marchandise au niveau du port de Bejaïa.

En cas le client ou le transitaire ne se présente pas à l'agence de consignation pour régler les frais de sa facture la procédure de recouvrement établie par l'agence de consignation NASHCO sera la suivante :

1^{ère} étape : recouvrement à l'amiable :

- Après un délai de 21 jours qui concède avec le changement de régime douanier (mise en dépôt de la cargaison).

Les BLs non échangés font l'objet d'une procédure de recouvrement à l'amiable, en usant de tous les moyens possibles et disponibles.

- Email
- Téléphone
- Fax etc....

Le recouvrement à l'amiable commence par :

- Une lettre de relance avec accusé de réception, et tous les supports de communication sont utilisés pour faire aboutir dans les meilleurs délais
- Dans le cas d'absence de réponse après huit jours une deuxième relance et dans certains cas une troisième relance.

Cette étape est effectuée directement par le service de recouvrement de l'agence et elle peut être accompagnée de négociation à l'amiable si le client se montre de bonne foi et de bonne volonté.

²⁰ Voir annexe 20

²¹ Voir annexe 21

²² Voir annexe 22

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Le service de recouvrement procédera à la localisation de la cargaison au port et établira conjointement avec les services portuaires le bulletin « vu à quai ».

2^{ème} étape : recouvrement par huissier de justice :

- 1- Première mise en demeure en recommandé avec accusé de réception. Après 08 jours.
- 2- Suivie de la 2^{ème} mise en demeure par le biais d'un huissier de justice, et le huissier de justice prendra en charge le dossier de recouvrement de la créance, en usant tous les moyens que lui enferme la loi.

3^{ème} étape : recouvrement par la voie judiciaire :

Au-delà de 90 jours qui coïncident avec la saisie définitive de la cargaison par les services douanes, le dossier complet de la créance est soumis à la procédure de recouvrement par voie judiciaire.

Cette dernière est préconisée un dernier recours et l'affaire est portée en justice auprès de la juridiction entièrement compétente.

Important : une requête est déposée auprès des services des douanes afin de prendre en considération la situation de l'armateur et l'agent consignataire dans la vente de la cargaison aux enchères publiques.

La présente procédure est applicable à tous les connaissements en souffrance de nos armateurs.

2-2-6-Les différents embarquements sur le navire DJANET :

2-2-6-1-embarquement d'un conteneur plein (une exportation) :

Le fournisseur ou le transitaire doit faire une **demande de cotation**²³ au niveau de service commercial NASHCO qui est le représentant de l'armateur CNAN-MED au niveau de wilaya de Bejaia qui contient les caractéristiques des marchandises à exporter, sa conditionnement ,type de conteneur, le poids, produit dangereux et l'incoterm à choisir pour le type de paiement notifié ou prépayé pour facturer le fret après sa négociation. Le fournisseur se met d'accord pour transporter sa marchandise par NASHCO qui est-elle même représentant de l'armateur CNAN MED à Bejaïa, le transitaire ou le fournisseur entame les

²³ Voir annexe 23

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Procédures de l'exportation et dans ce cas le transitaire va établir les documents suivants au niveau de l'agence NASHCO :

-une **demande de mise disposition**²⁴ d'un conteneur auprès de service logistique de l'agence de consignation.

-Un **BL vide**²⁵ et remplir le **VGM (Verified Gross Mass)**²⁶

Après le payement des frais d'embarquement et le fret maritime au sein de l'agence NASHCO le service commercial prépare les **manifeste comptable**²⁷ et **cargo**²⁸ et envoyer a l'armateur et le commandant du navire et remet les BL originaux aux clients et le transitaire va suivre les mêmes procédures ci-dessous de chargement du conteneur.

2-2-6-2-Demande de chargement des conteneurs vides par l'armateur CNAN-MED :

L'armateur CNAN-MED demande à NASHCO BEJAIA de charger 43 conteneurs de 20 pieds et 61 de 40 pieds qui sont disponibles dans le parc de NASHCO BEJAIA, les procédures de documentation seront les suivantes :

- **Autorisation de transfert**²⁹ de parc au port de Bejaïa signés par la douane.
- **Autorisation d'accès camions**³⁰ signé par la police
- **Autorisation d'embarquement**³¹ signé par la douane et la brigade commerciale.
- **Les bons d'embarquements**³² établis pour les cinq établissements : brigade commerciale, BMT, service commerciale de NASHCO, service logistique de NASHCO, pour le commandant a bord du navire.

-**Nombre de conteneurs embarqué à bord du navire DJANET :**

²⁴ Voir annexe 24

²⁵ Voir annexe 25

²⁶ Voir annexe 26

²⁷ Voir annexe 27

²⁸ Voir annexe 28

²⁹ Voir annexe 29

³⁰ Voir annexe 30

³¹ Voir annexe 31

³² Voir annexe 32

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Le tableau suivant représente le nombre de conteneurs embarqué à bord du navire DJANET

Tableau N° 06 : Nombre de conteneurs embarqué à bord du navire DJANET

Types	Conteneurs 20'	Conteneurs 40'	Total
Nombre	44	61	105 TCS
Désignation	43 TCS vides 1 TCS plein	61 TCS vides	-

Source : document établi par NASHCO

A la fin des opérations portuaires, le **statement of fact**³³ est établi entre l'agent et le commandant comportant toutes les informations concernant le navire «DJANET» depuis son arrivée en rade afin de le signer. En parallèle, BMT établie le **bordereau de réserve**³⁴ qui comporte toutes les informations des conteneurs embarqué et débarqué et le **bordereau de réserves**³⁵ établie par EPB qui comporte nombre de colis dans le navire DJANET.

2-3-Le départ du navire DJANET :

L'agent shipping demande au commandant du navire la préparation du navire pour la sortie (pose de mer) généralement le capitaine à deux heures pour préparer son navire.

Pour effectuer cette intervention l'agent shipping prépare les formalités de sortie suivantes :

- Préparer le **D1 manifeste de sortie**³⁶.
- Les informations de départ pour la (paf).
- Le navire est prêt a la sortie, la police fait la fouille du navire.
- Ils vont remplir l'information départ.
- Appel de pilote le navire est prêt à sortir
- le pilote monte à bord du navire pour finir la démarche de sa sortie à l'aide des remorqueurs tout dépend la longueur du navire.

³³ Voir annexe 33

³⁴ Voir annexe 34

³⁵ Voir annexe 35

³⁶ Voir annexe 36

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

2-3-1-Après le départ du navire :

- L'agent shipping doit transmettre à l'armateur **le rapport de sortie**³⁷ et les **observations des experts maritimes**³⁸.
- Contacter les services de facturation situés à l'EPB afin de récupérer l'ensemble des factures des prestations assurées par les agents et le matériel appartenant au port de Bejaia.
- Ouvrir une chemise pour l'établissement du **compte d'escale**³⁹ et mettre tous les documents nécessaires depuis son arrivée en rade jusqu'à la fin des opérations commerciales avec toutes les prestations accordées par l'armateur et les factures effectué par le port de Bejaia.

2-4-Service du compte d'escale :

Le service du compte d'escale est chargé de calculer toutes les dépenses des navires durant leurs séjours au port, factures de prestation et dépenses afférentes aux escales.

Dès la sortie des navires le département shipping préparent et confection les dossiers des navires Pour les déposer au département compte d'escale.

L'agent shipping doit ouvrir une chemise compte d'escale, préparé et communiqué toutes les pièces justificatives des services rendus au navire dans les délais arrêtés reprenant :

- Lettre d'accompagnement.
- État récapitulatif.
- Frais d'armement.
- Frais commerciaux.
- Pièces justificatives frais commerciaux.
- Les recettes.
- Récapitulatif manifeste comptable.
- Fiche de recette des frais de manutention THC.

2-4-1- Les frais commerciaux :

C'est les frais relatifs aux opérations commerciales :

- Frais de manutention et Frais d'honoraire courtage.
- Frais portuaire exemple facture d'EPB : pilotage, amarrage, désamarrage,etc.

³⁷ Voir annexe 37

³⁸ Voir annexe 38

³⁹ Voir annexe 39, 40,41et42

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

2-4-2-Les frais d'armement :

Frais débours qui touchent généralement l'équipage :

- Avance caisse bord.
- Frais de route ou de voyage.
- Frais médicaux ...
- Frais avitaillement des vivres.

2-4-3- Les recettes :

Le paiement des droits, des frais et autres charges, dû à l'occasion de l'escale du navire dans le port. Ces différentes activités génèrent des recettes et des dépenses que le consignataire du navire est tenu de comptabiliser dans deux comptes particuliers : le compte d'escale et le compte courant d'escale. Les provisions constituées par les armements étrangers. Les frets des marchandises exportées, payables au départ. Les frets des marchandises importées, payables à destination. Les frais d'immobilisation (surestaries) des conteneurs facturés et encaissés auprès des réceptionnaires et/ou chargeurs.

2-4-4-Commission d'agence :

Le service procédera à la saisie et la mise à jour des connaissements et la collecte des frets à destination d'une part, et l'introduction du code de manutention d'une autre part qui est fixé par le barème portuaire, et ce selon la nature de la cargaison. Après la taxation, les avis d'arrivées seront prêts à être éditer en plusieurs exemplaires et les mettre à la disposition des clients pour qu'ils puissent procéder à l'échange documentaire. Après la vérification des avis d'arrivées ainsi que la taxation de toute l'escale, l'agent procède à l'établissement de la fiche de recette qui sera transmise au compte d'escale pour déterminer le fret à créditer à la faveur de l'armateur ainsi que la commission d'agence.

Le compte d'escale est établie en 3 exemplaires (02 pour l'armateur, 01 pour le dossier compte d'escale).

Conclusion du chapitre :

Afin d'assurer le bon déroulement de l'escale du navire et satisfaire toutes les parties participantes et acteurs du transport maritimes, l'agent consignataire veille à accomplir toutes les missions liées au navire durant les opérations commerciales, il assure le bon déroulement de ces dernières d'une part et réaliser les taches d'un prestataire de service d'autre part.

Chapitre03 : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime « NASHCO »

Par ailleurs, Le consignataire de navire joue un rôle primordial dans le recrutement du fret et la réalisation des opérations de la chaîne logistique du transport maritime, car il représente le transporteur pendant l'escale du navire au port et surtout la prise en charge du navire et de son équipage et notamment de la cargaison dès l'arrivée du navire jusqu'à son départ.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale :

Le transport maritime occupe une place prépondérante dans l'économie mondiale et constitue l'un des piliers du commerce international. Il assure l'acheminement des marchandises à travers les océans, dépendant des continents et facilitant les échanges commerciaux internationaux. Avec sa capacité de transport massive, sa rentabilité et sa flexibilité, le transport maritime est devenu le choix privilégié pour les entreprises souhaitant expédier leurs marchandises à travers le monde notamment.

En effet, la logistique maritime nécessite une coordination étroite entre les différents acteurs de la chaîne logistique, tels que les armateurs, les transitaires, les opérateurs portuaires, les compagnies maritimes, les autorités douanières et les entreprises de transport terrestre car la communication efficace, l'utilisation de technologies avancées et la conformité aux réglementations internationales sont essentielles pour assurer le bon déroulement des opérations.

Ainsi, qu'une gestion efficace de la chaîne logistique maritime est essentielle pour le commerce mondial, favorisant l'échange de biens et stimulant l'économie mondiale. Les professionnels de la logistique maritime continuent d'innover, de collaborer et d'adopter de meilleures pratiques pour répondre aux défis et aux opportunités de l'industrie, contribuant ainsi à la croissance et au développement durables du commerce international.

La consignation maritime est une fonction clé de la logistique portuaire, permettant de coordonner les opérations liées à l'escale des navires. Les agents consignataires jouent un rôle essentiel dans la gestion des activités portuaires, contribuant ainsi à la fluidité du commerce international et au bon fonctionnement de l'industrie maritime.

Dans notre mémoire, nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général où on a opté dans le premier chapitre à l'étude des grands axes du transport maritime de marchandises, puis nous avons mis l'accent sur l'activité de la consignation des navires dans le deuxième chapitre. Enfin et dans le dernier chapitre consacré au cas pratique, nous avons commencé par une présentation de l'établissement d'accueil NASHCO Bejaia et sa structure fonctionnelle notamment les moyens qu'il dispose et un cas pratique qui nous a permis de déchiffrer notre thème de mémoire logistique de transport maritime par la gestion d'escale au sein de l'agence NASHCO. Malgré le temps réduit durant notre stage, nous avons constaté que :

Conclusion générale

- Le rôle de l'agence NASHCO lors d'une escale d'un navire est en sa qualité représentant de l'armateur notamment en répondant aux besoins de navire durant son escale au port de Bejaia.
- NASHCO Bejaia dispose des ressources nécessaires pour gérer efficacement l'escale d'un navire. Cela comprend la coordination de diverses activités et services liés à l'escale car il assure une gestion efficace des formalités administratives et réglementaires, la communication avec les autorités portuaires et les prestataires de services, et bien plus encore ce qui a permis aux navires de gagner du temps et de maintenir une rotation rapide dans la chaîne logistique.
- NASHCO Bejaia entretient des bons rapports avec les autres acteurs du transport maritime, les intermédiaires dans la gestion de l'escale d'un navire, et ils travaillent en étroite collaboration avec plusieurs parties prenantes, telles que les armateurs CNAN-MED, les compagnies maritimes ARKAS, les opérateurs portuaires EPB et BMT, les agences de douane et les prestataires de services connexes transport routier des conteneurs.

Notamment NASHCO Bejaia maîtrise le processus de la gestion d'escale d'un navire et gère efficacement toutes les étapes de l'escale d'un navire, en veillant à ce que les opérations portuaires se déroulent sans problème, il est proactif dans la planification des opérations, en tenant compte des conditions météorologiques, des contraintes de capacité portuaire et des exigences spécifiques liées à la cargaison.

Au finale ,la réussite d'une escale d'un navire au sein de NASHCO se base sur la veille à ce que toutes les activités se déroulent de manière optimale.

Enfin, on peut dire que l'hypothèse sont confirmées, de plus la durée de stage limitée à un mois et des difficultés de collecte d'information à cause de la concurrence énorme de ce secteur, un service minimum au sein de l'entreprise à cause de manque d'activité. Alors tous ses obstacles nous n'ont pas permis d'élargir notre mémoire fin d'étude.

Annexes

Djanet// Situation portuaire.

De: "MORSLI Mohamed" <exploitation@cnanmed.dz>

21/02/23 14:19

À: ship-bej <ship-bej@nashco.com.dz>, "Direc Bej" <direc-bej@nashco.com.dz>

Cc: karaoui@cnanmed.dz, djanet@cnanmed.dz

Bonjour ,
Veuillez nous communiquer la situation du port de Bejaia.
Pvi ; le Djanet donne ETA Bejaia le 24/02 pm.
Dans l'attente de vous lire.
Merci.

M. Mohamed MORSLI
Ship Manager

Annexe 01



Téléphone : +213 770 525 701

Mail : exploitation@cnanmed.dz

Adresse : CNAN MED SPA 14, Avenue Ahmed Terkouche, El
Harrach, Alger, Algerie

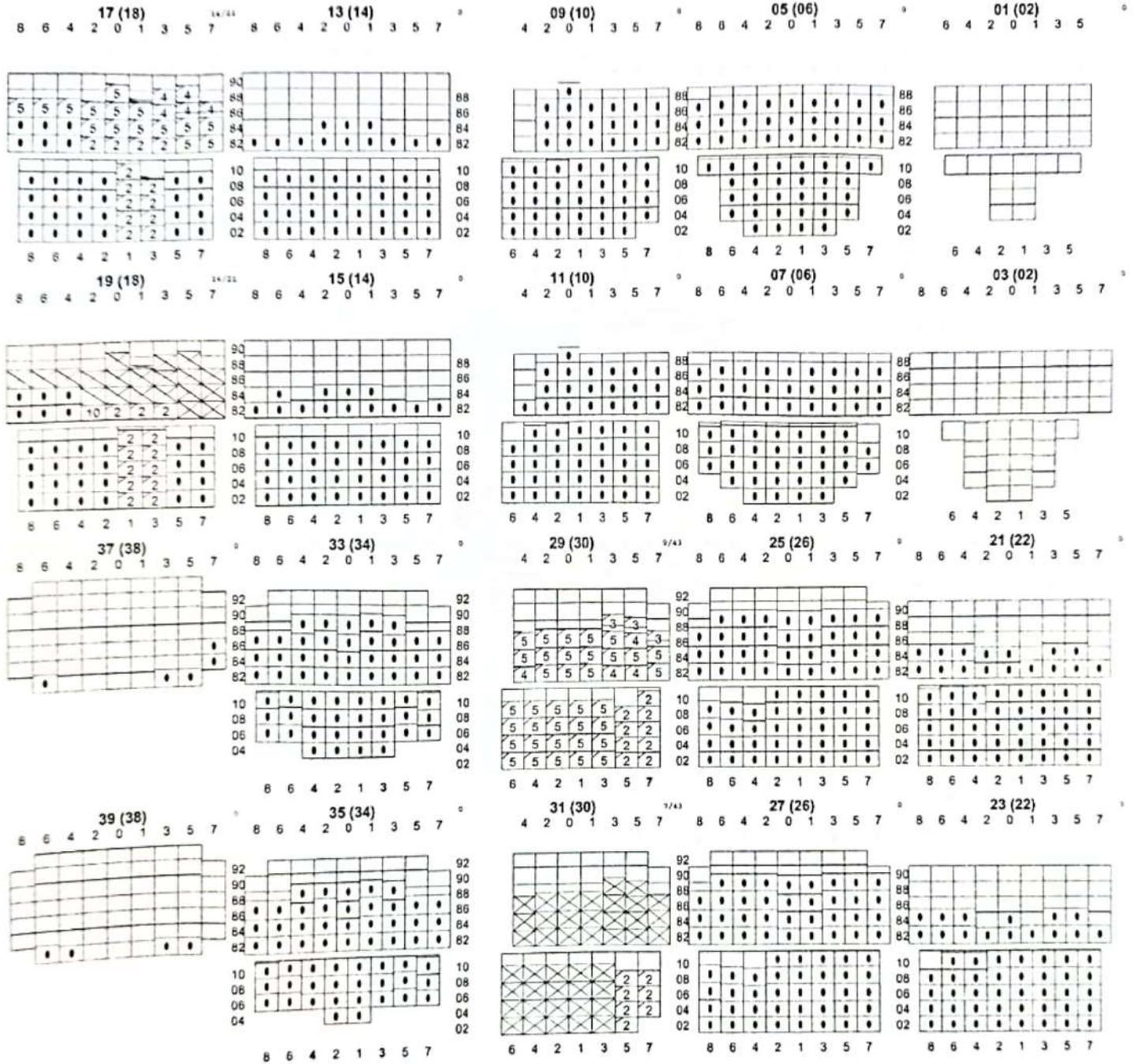
This message is confidential and intended for the recipient specified in message only. It is strictly confidential and should not be disseminated to any third party, without a written consent of the sender. If you received this message by mistake, please reply to this message and follow with its deletion, so that we can ensure such a mistake does not occur in the future.



Bayplan , POL = DZBJA

Annex 02

POD DZSKI ESBCN ESVLC FRMRS ITGOA ITMDC ITSPE Empty Flatrack OpenTop Reefer

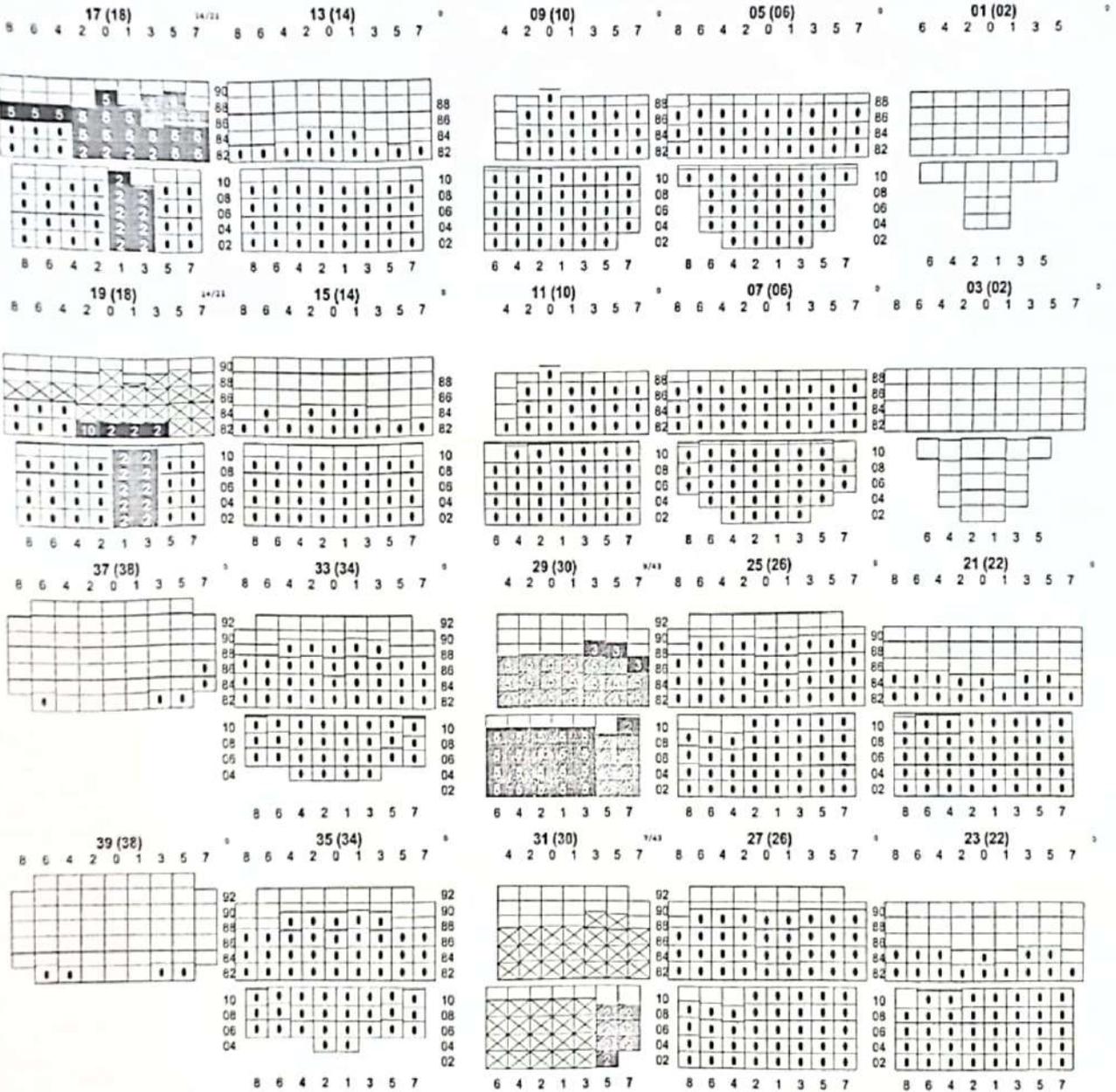




Bayplan , POL = DZBJA

Annexe 03

Operator ARK BRO CNA COS HLC MES TAR Empty Flatrack OpenTop Reefer

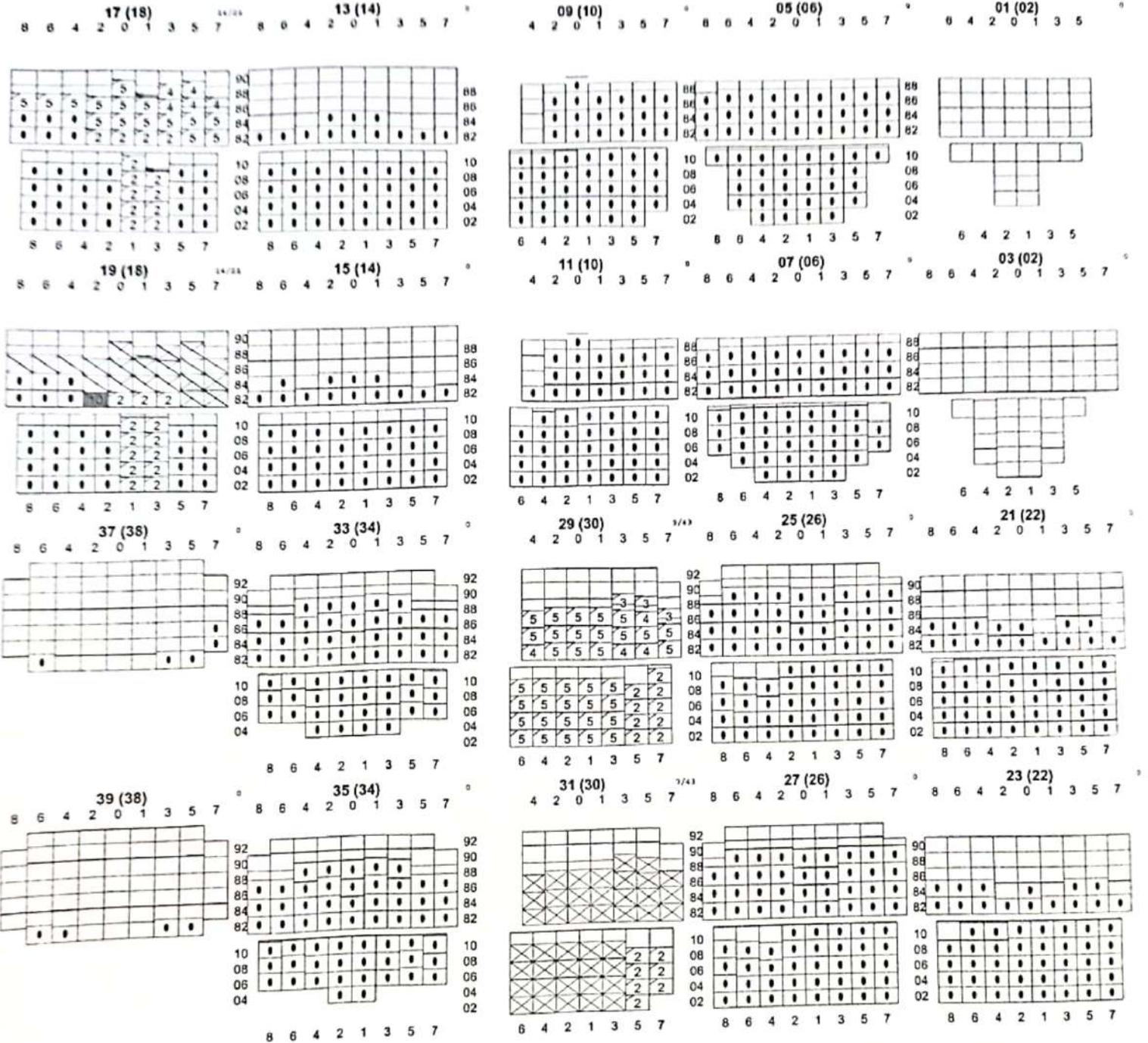




Bayplan , POL = DZBJA

Annexe 04

Empty Empty Flatrack OpenTop Reefer



GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

Annexe 05

		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure
1.1 Name and type of ship C/S DJANET		1.2 IMO number 9845063	
1.3 Call sign 7THR		1.4 Voyage number 02R/2023	
2. Port of arrival/departure BEJAIA		3. Date and time of arrival/departure 24/02/2023	
4. Flag State of ship ALGERIA	5. Name of master F.DEBBOUZ	6. Last port of call/Next port of call ALGIERS/ORDER	
7. Certificate of registry (Port; date; number)		8. Name and contact details of ship's agent NASHCO	
9. Gross tonnage 16963	10. Net tonnage 8324		
11. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
12. Brief description of the cargo CONTAINERS			
13. Number of crew 20	14. Number of passengers NIL	15. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
16. Cargo Declaration	17. Ship's Stores Declaration		
18. Crew List	19. Passenger List	20. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
21. Crew's Effects Declaration (only on arrival)	22. Maritime Declaration of Health (only on arrival)		
23. Date and signature by master, authorized agent or officer 22/02/2023.			
		Master. F.DEBBOUZ	

For official use



SHIP'S STORES DECLARATION
(IMO FAL Form 3)

Annexe 107

Arrival
 Departure
 Page Number 01

1.1 Name of ship C/S DJANET	1.2 IMO number 9845063
1.3 Call sign 7THR	1.4 Voyage number 02R/2023
2. Port of arrival/departure BEJAIA	3. Date of arrival/departure 2/16/2023
4. Flag State of ship ALGERIAN	5. Last port of call/Next port of call ALGIERS / ORDER
6. Number of persons on board 20	7. Period of stay

8. Name of article	9. Quantity	10. Location on board	11. Official use
FUELS&LUBRICANTS	Fuel oil FO	120 mt	TANKS
	Diesel oil DO	60 mt	TANKS
	Lube oil LO	14.000 ltrs	TANKS
	Fresh water FW	150 mt	TANKS
BONDED	Cigarettes	NIL	Bonded Store
	Cigars	NIL	Bonded Store
	Tobacco	NIL	Bonded Store
	Wine	NIL	Bonded Store
	Spirits	NIL	Bonded Store
	Beer	NIL	Bonded Store
PROVISION STORES	Cereal & paste	20 kgs	Main deck dray provision store
	Coffee	15kgs	Main deck dray provision store
	Eggs	30	Main deck dairy vegetables store
	Fish	100bt	Main deck fish meat store
	Meat	60 kgs	Main deck fish meat store
	Fruits	150 kgs	Main deck dairy vegetables store
	Vegetables	220 kgs	Main deck dairy vegetables store
	Sugar	20kgs	Main deck dray provision
PAINT	Thinner	30 ltr	PAINT STORE
	paint	250 kg	PAINT STORE

2. Date and signature by master, authorized agent or officer

MASTER : DEBBOUZ FARID

02.2023



Annexe 8

CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)

Page Number

1.1 Name of ship C/S DJANET			1.2 IMO number 9845063		
1.3 Call sign 7THR			1.4 Voyage number 02R/2022		
2. Flag State of ship ALGERIAN					
3. No.	4. Family name	5. Given names	6. Rank or rating	7. Effects ineligible for relief from customs duties and taxes or subject to prohibitions or restrictions	8. Signature
01	DEBBOUZ	FARID	MASTER	Personal effects	DZ ALGERIA
02	SMAHI	SAID	Ch.OFFICER	Personal effects	DZ ALGERIA
03	HADJ BOURORGA	HAMID	DECK OFFICER	Personal effects	DZ ALGERIA
04	TEKFI	KAMEL	DECK OFFICER	Personal effects	DZ ALGERIA
05	KRIM	MOHAMED	RADIO OFFICER	Personal effects	DZ ALGERIA
0+6	BOUAZIZ	SOUNDOUS	DECK CADET	Personal effects	DZ ALGERIA
07	OULHACI	NOUR EL AIN	CHEF ENG	Personal effects	DZ ALGERIA
08	AISSA	ABDELHAFID	SECOND ENG	Personal effects	DZ ALGERIA
09	MECHEDOU	MAHIEDINE	ENG OFFICER	Personal effects	DZ ALGERIA
10	HABABELA	DAOUD	ENG OFFICER	Personal effects	DZ ALGERIA
11	SAI	EL HOCINE	WIREMAN	Personal effects	DZ ALGERIA
12	BRINIS	MOHAMMED	BOSUN	Personal effects	DZ ALGERIA
13	ZOUGARI	Med.N.EDDINE	DECK R	Personal effects	DZ ALGERIA
14	TALANTIKIT	MOHAMED	DECK R	Personal effects	DZ ALGERIA
15	HADIDI	LYASSINE	DECK R	Personal effects	DZ ALGERIA
16	GUIROUR	SOFIANE	DECK R	Personal effects	DZ ALGERIA
17	LAKREDAR MANSOUR	YAHIA	OILER	Personal effects	DZ ALGERIA
18	OUADI	SADEK	OILER	Personal effects	DZ ALGERIA
19	SAIDI	MOURAD	STEWARD	Personal effects	DZ ALGERIA
20	CHOUIAL	AHMED	COOK	Personal effects	DZ ALGERIA
9. Date and signature by master, authorized agent or officer 22.02.2022					



CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

Annexe 09

1.1 Name of ship										9845063			1.3 Call sign		1.4 Voyage number	
C/S DJANET													7THR		02R/2023	
2. Port of Arrival/Departure										22.02.2023			4. Flag State of ship		5. Last port of call/Next port of call	
BEJAIA													ALGERIA		ALGIERS/ORDER	
6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document					
1	DEBBOUZ	FARID	MASTER	ALGERIAN	01.02.1966	ALGER	MALE	SEAMEN'S BOOK	0023326	ALGERIA	31/12/2027					
2	SMAHI	SAID	Ch.OFFICER	ALGERIAN	6/29/1963	AIN TOLBA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0024458	ALGERIA	26/03/2024					
3	HADJ BOURORGA	HAMID	DECK OFFICER	ALGERIAN	2/12/1984	KHIMIS MILIANA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0021606	ALGERIA	18/01/2025					
4	TEKFI	KAMEL	DECK OFFICER	ALGERIAN	5/4/1994	BELABES	MALE	SEAMEN'S BOOK	0022659	ALGERIA	15/12/2025					
5	KRIM	MOHAMED	RADIO OFFICER	ALGERIAN	5/18/1965	ALGER	MALE	SEAMEN'S BOOK	0021099	ALGERIA	31/12/2023					
6	BOUAZIZ	SOUNDOUS	DECK CADET	ALGERIAN	6/29/1996	BATNA	FEMMELE	SEAMEN'S BOOK	013776	ALGERIA	13/08/2027					
7	OULHACI	NOUR EL AIN	CHEF ENG	ALGERIAN	12/19/1960	MOROCCO	MALE	SEAMEN'S BOOK	0008030	ALGERIA	19/04/2027					
8	AISSA	ABDELHAFID	SECOND ENG	ALGERIAN	8/8/1990	BEJAIA	MALE	SEAMEN'S BOOK	011642	ALGERIA	11/06/2024					
9	MECHEDOU	MAHIEDINE	ENG OFFICER	ALGERIAN	8/7/1992	BOUIRA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0021818	ALGERIA	31/12/2023					
10	HABABELA	DAOUD	ENG OFFICER	ALGERIAN	08.06.1993	MILLANA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0021813	ALGERIA	31.12.2023					
11	SAI	EL HOCINE	WIREMAN	ALGERIAN	03.09.1962	TIZI OUZOU	MALE	SEAMEN'S BOOK	0022388	ALGERIA	31/12/2022					
12	BRINIS	MOHAMMED	BOSUN	ALGERIAN	3/23/1956	ATTATBA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0038008	ALGERIA	31/12/2023					
13	ZOUGARI	MOHAMED NASSER EDDINE	DECK R	ALGERIAN	7/30/1962	ALGER	MALE	SEAMEN'S BOOK	010944	ALGERIA	13/02/2026					
14	TALANTIKIT	MOHAMED	DECK R	ALGERIAN	3/21/1994	BEJAIA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0021513	ALGERIA	01/02/2027					
15	HADIDI	LYASSINE	DECK R	ALGERIAN	1/11/1982	ALGER	MALE	SEAMEN'S BOOK	0027607	ALGERIA	31/12/2023					
16	GUIROUR	SOFIANE	DECK R	ALGERIAN	9/10/1994	BEJAIA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0041216	ALGERIA	24/09/2027					
17	LAKREDAR MANSOUR	YAHIA	OILER	ALGERIAN	12/25/1958	BOUHAROUN	MALE	SEAMEN'S BOOK	0014485	ALGERIA	31/12/2023					
18	OUADI	SADEK	OILER	ALGERIAN	2/17/1971	TIZI MASCARA	MALE	SEAMEN'S BOOK	0038056	ALGERIA	31/03/2023					
19	SAIDI	MOURAD	STEWARD	ALGERIAN	6/30/1982	BEJAIA	MALE	SEAMEN'S BOOK	18/006 ASG	ALGERIA	23/07/2023					
20	CHOULAL	AHMED	COOK	ALGERIAN	9/3/1983	ALGER	MALE	SEAMEN'S BOOK	010726	ALGERIA	02/02/2024					

18. Date and signature by master, authorized agent or officer 22.02.2023

MASTER: F.DEBBOUZ



Annexe 10

PASSENGER LIST
(IMO FAL Form 6)

Arrival Departure Page Number

1.1 Name of ship C/S DJANET			1.2 IMO number 9845063			1.3 Call sign 7THR							
1.4 Voyage number 02R/2022		2 Port of arrival/departure BEJAIA		3. Date of arrival/departure 22/02/2023		4. Flag State of ship ALGERIA							
5. Family name	6. Given names	7. Nationality	8. Date of birth	9. Place of birth	10. Gender	11. Type of identity or travel document	12. Serial number of identity or travel document	13. Issuing State of identity or travel document	14. Expiry date of identity or travel document	15. Port of embarkation	16. Visa number if appropriate	17. Port of disembarkation	18. Transit passenger or not
N I L L													
19. Date and signature by master, authorized agent or officer													



Annexe M

IMO DANGEROUS GOODS MANIFEST
(IMO FAL Form 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4.3 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

1.1 Name of ship: DIANET		1.2 IMO number: 9845063				1.3 Call sign: 7THR				Page Number 1		
1.4 Voyage number: 02 R 23		2. Flag State of ship: ALGERIA			3. Port of loading: ITGOA			4. Port of discharge: DZBIA				
5. Booking/ Reference Number	6. Marks & Numbers Container Id. No(s). Vehicle Reg. No(s).	7. Number and kind of packages	8. Proper Shipping Name	9. Class	10. UN No.	11. Packing Group	12. Subsidiary Risk(s)	13. Flashpoint (in °C.c.c.)	14. Marine Pollutant	15. Mass (kg) Gross/Net	16. EMS	17. Stowage position on board
01	TCLU 3292671	1 TCx20	BATTERIE WET FILLED WITH ACID	8	2794					26.97 T	FA 5B	390182
02	TRHU 1638771	1 TCx20	BATTERIE WET FILLED WITH ACID	8	2794					25.96 T	FA 5B	370182
Additional information												
18.1 Name of master: DEBBOUZ FARID						19.1 Shipping Agent: CNAN ITALIA						
18.2 Place and date: ITGOA ON 15.02.2023						18.2 Place and date: ITGOA ON 13.02.2023						
Signature of master						Signature of Agent						



Annexe 12

IMO FORM

MARITIME DECLARATION OF HEALTH

(To be rendered by the masters of ships arriving from ports outside the territory)

Port of arrival: **BEJAJA** Date: **24.02.23**
Name of ship: **M/V DJANET** From: **ALGIERS**
Nationality: **ALGERIA** Master's name: **F. DEBBOUZ**
Registered Tonnage: **GRT: 16963** NRT: **8324**

Ship Sanitation Control Exemption Certificate: issued on at port of **ALGIERS** on **NOVEMBER 12, 2022**

Number of Cabin: **20** Number of crew: **20**
Passengers: **NIL**

Health Questions	Answer: Yes or No
1. Has there been on board during the voyage* any case or suspected case of plague, cholera, yellow fever, Smallpox, typhus, or relapsing fever? Give particulars in the Schedule.	NO
2. Has plague occurred or been suspected among the rats or mice on board during the voyage*, or has there been an abnormal mortality among them?	NO
3. Has any person died on board during the voyage* otherwise than as a result of accident? Give particulars in Schedule.	NO
4. Is there on board or has there been during the voyage* any case of disease which you suspect to be of an infectious nature? Give particulars in Schedule.	NO
5. Is there any sick person on board now? Give particulars in Schedule.	NO

NOTE.

In the absence of a surgeon, the Master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of disease of an infectious nature: fever accompanied by prostration or persisting for several days; or attended with glandular swelling; or any acute skin rash or without fever; severe Diarrhoea with symptoms of collapse; jaundice accompanied by fever.

6. Are you aware of any other condition on board which may lead to infection or the spread of disease? NO

I Hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (Including the Schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

DATE **22.02.2023**

Master: **F. DEBBOUZ**



* If more than four weeks have elapsed since the voyage began, it will suffice to give particulars for the last four weeks.



Annexe 13

LAST TEN PORTS OF CALL

X		ARRIVAL						DEPARTURE
1.Name of ship: M/V DJANET		2.Port of <u>arrival</u> / departure BEJAIA			3.Date of <u>arrival</u> / departure 22.02.2023			
4.Nationality of ship ALGERIAN		5.Port arrived from ALGIERS						
6. N°	7.Ports of call	8.Country	9.Date of arrival	10.Date of departure	11.Operations	12.locod / port facility	13.Security level	
1	ALGIERS	ALGERIA	16.02.2023	23.02.2023	LOADING/UNLOADING	DZALG	SL = 2(TWO)	
2	VALENCE	SPAINE	14.02.2023	15.02.2023	LOADING/UNLOADING	ESVLC	SL = 1(ONE)	
3	MARSEILLE	FRANCE	12.02.2023	13.02.2023	LOADING/UNLOADING	ESVLC	SL = 1(ONE)	
4	MARINA DI CARRARA	ITALY	09.02.2023	11.02.2023	LOADING/UNLOADING	ITMDC	SL = 1(ONE)	
5	LA SPEZIA	ITALY	09.02.2023	09.02.2023	LOADING/UNLOADING	ITSPE	SL = 1(ONE)	
6	GENOA	ITALY	07.02.2023	08.02.2023	LOADING/UNLOADING	ITGOA	SL = 1(ONE)	
7	ALGIERS	ALGERIA	26.01.2023	03.02.2023	LOADING/UNLOADING	DZALG	SL = 2(TWO)	
8	VALENCE	SPAINE	24.01.2023	25.01.2023	LOADING/UNLOADING	ESVLC	SL = 1(ONE)	
9	GENOA	ITALY	16.01.2023	19.01.2023	LOADING/UNLOADING	ITGOA	SL = 1(ONE)	
10	LA SPEZIA	ITALY	13.01.2023	14.01.2023	LOADING/UNLOADING	ITSPE	SL = 1(ONE)	

On Board : 22.02.2023

Master : F.DEBBOUZ



CNAN MED Spa
 Nr.14 Avenue Ahmed TERKOUCHE
 EL HARRACH, Alger

CARGO MANIFEST: DJANET - 9

Annexe 14

N° de connaissements		N. et nature de colis		Condition de transport Poids brut (kg)			
1. Chargeur 2. Destinataire 3. A notifier CONNAISSEMENT N. IB1000-9 1. VIA SRL 20141 MILANO ITALY 2. EURL BUSINESS CENTER REGUS 19000 SETIF ALGERIA NIF 3. EURL BUSINESS CENTER REGUS 19000 SETIF ALGERIA NIF CONNAISSEMENT N. IB1001-9 1. MONDIAL BUSINESS SERVICE 57 QUAI DE LA SEINE 93400 SAINT DENIS FRANCE 2. SARL ZONE INDUSTRIEL DE BORDJ BOUARRERIDJ 34000 B.B.A ALGERIE NIF PH: 3. SARL ZONE INDUSTRIEL DE BORDJ BOUARRERIDJ 34000 B.B.A ALGERIE NIF: 00061404614143 PH:		Marques et numeros Scelles TIGHS-141945 SEAL 3781062 TIGHS-461263 SEAL 3781157 GESUS546004 SEAL 3781788		Nature de la marchandise 1x40' HC STC 2178 PACKAGES ANIMAL FOOD PREPARATION NCM 230990 1x40' HC STC 2138 PACKAGES SPECIMEN 1x40' HC STC 1948 PACKAGES		2178 PACKAGES 27.003,80 (Poids net) 4.200,00 (Tare) 31.203,80 (Poids brut) 2138 PACKAGES 27.807,30 (Poids net) 4.400,00 (Tare) 32.207,30 (Poids brut) 1948 PACKAGES 28.032,00 (Poids net) 4.400,00 (Tare) 32.432,00 (Poids brut)	

14



Edition N° :01

DC.IMP.154

DEMANDE DE POSTE A QUAI

Demande : 24/02/2023

Annexe 15

Name du navire DJANET

Provenance : valence via alger

Type: g cargo

Pavillon: **algeria**

ETA : 25/02/23

Rade :AUBE

DWT : 2288.69
arrivée:Longueur :**171.90.**

Largeur : 24.29 M TE Avant :

TE Arrière : 7.50

M TE max .

Accostage demandé : Le 30/01/2022 à 10H00 Nom du Réceptionnaire ou du Transitaire : DIVERS CLIENTS

Cargaisons :

- A l'Import :

Nature :

21TCS

Tonnage : (M.t)

253 T

Mode de conditionnement :

TCS PLEINS

- A l'Export :

- En transit :

- Prds Dangereux :

Classe IMDG:

plts

CI 8 +5.1

05 plts,

- Conteneurs :

- A l'Import : Nbr - 20'

133

40'

85

Poids Total: (M.t)

218 tcs pleins

- A l'export : Nbr - 20' :

40' :

Poids Total: (M.t)

475 tcs vides

Visa du Consignataire**Visa du Réceptionnaire / Transitaire****Avis du service recouvrement EPB:**

- Réceptionnaire / Transitaire :

Date et Visa : _____

- Consignataire :

Date et Visa : _____

Partie réservée aux bons d'exploitation du navire**Bon de commande**- **Consignataire** :NASHCO **P/C** :NASHCO- **Objet** :EXPLOITATION- **Navire** : DANET- **Gros** :- **Date** :- **Poids** : 253 t T

15

CNAN ITALIA SRL
 VIALE ITALIA, 33
 19124 LA SPEZIA, IVA 01089250110

MANIFEST COMPTABLE: 9

Annexe 16

MANIFEST COMPTABLE							
Navire		Numero de voyage		Date de depart		Page 1 2	
D'ANET		9		10/02/2023			
Port de chargement	Port de débarquement	BEJAIA - CONTENEURS INTERMODALES					
NOTE	CONNAISSEMENT N.	ITEM	BASE	RATE	D'AVANCE	VAL	A DESTINATION
	IB1000-9	NOL0 40' PREPAID	1.00			EUR	-
		B.S. 40'	1.00			EUR	-
		T.E.B.I.	1.00			EUR	-
		E.R.S.	1.00			EUR	-
		L.C.S.	1.00			EUR	-
		VAS	1.00			EUR	-
		T.H.C.	1.00			EUR	-
		I.S.P.S.	1.00			EUR	-
						EUR	EUR
	IB1001-9	NOL0 40' PREPAID	3.00			EUR	-
		B.S. 40'	3.00			EUR	-
		T.E.B.I.	3.00			EUR	-
		E.R.S.	3.00			EUR	-
		L.C.S.	3.00			EUR	-
		VAS	3.00			EUR	-
		T.H.C.	3.00			EUR	-
		I.S.P.S.	3.00			EUR	-
						EUR	EUR
	IB1002-9	NOL0 20' PREPAID	1.00			EUR	-
		B.S. 20'	1.00			EUR	-
		T.E.B.I.	1.00			EUR	-
		E.R.S.	1.00			EUR	-
		L.C.S.	1.00			EUR	-
		VAS	1.00			EUR	-
		T.H.C.	1.00			EUR	-
		I.S.P.S.	1.00			EUR	-
						EUR	EUR
	IB1003-9	VAS	1.00				-
		T.H.C.	1.00				-
		I.S.P.S.	1.00				-

SPECIMEN

Chargeur / Shipper
 VIA SPA
 PAVULLO NEL 19/21 MO
 ITALIA

CONNAISSEMENT
 BILL OF LADING
 BL N° IB1002-9

Annexe A



COPY NOT NEGOTIABLE

Destinataire / Consignee
 TO THE ORDER OF BEA N°SILA/047
 BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE
 AGENCE DE N°SILA 047
 CITE 206 LOGTS 28000 N°SILA
 ALGERIE
 CODE BIC: BENADEAL047

A notifier (aucune réclamation ne sera reçue pour non notification)
 Notify address (carrier not to be responsible for failure to notify)
 EURL
 CITE COOPERATIVE N°SILA
 28000 N°SILA RP ALGERIE.

CNAN MED Spa

Nr. 11 Avenue Ahmed TERKOUCHE
 EL HARRACH, Alger

Voire pré-transitaire De
 Local vessel: From
 Voire long-courrier Port de chargement

Ocean vessel: DJANET Port of loading: MARINA DI CARRARA ITALY PORT
 Port de déchargement Destination finale (dans le cas de post-transport)
 Port of discharge: BEJAIA PORT ALGERIA Final destination (if on carriage)

Freight payable at: PREPAID

Marques et N° Marks and N°	Nombre et nature des colis - Description des marchandises Number and kind of packages - Description of goods	Poids brut Kg Gross weight Kg
GATU1252705 SEAL 3777110 EURL	1X20' BOX STC 6 PACKAGES CFR BEJAIA PORT ALGERIA (INCOTERMS 2020)	TARE KOS 2230 3410,000
	ENCRE JAUNE ICJ/152 QUANTITE 500.00 KG	
	ENCRE BLEU ICJ/302 QUANTITE 500.00 KG	
	ENCRE NOIR ICJ/610 QUANTITE 500.00 KG	
	ENCRE CYAN ICJ/314 QUANTITE 500.00 KG	
	ENCRE BRUN ROUGE ICJ/408 QUANTITE 260.00 KG	
	ENCRE TURQUOISE ICJ/800 QUANTITE 200.00 KG	
	ENCRE PINK ICJ/705 QUANTITE 200.00 KG	
	ENCRE VERT ICJ/910 QUANTITE 160.00 KG	
	ENCRE CLEANER RMJ/001 QUANTITE 200.00 KG	
	ACCORDING TO THE PROFORMA INVOICE NR 23/00001 DD:03/01/2023	
	IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT NUMBER: 047ICD000423099 BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE DATE OF ISSUE: 230119	
	APPLICANT'S NIP: ON BOARD ON	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOOD
MARCHANDISES SPECIALLY SET AND DECLARATION OF CHARGEUR

Freight of main
Freight and charges

Received by the carrier in apparent good order and condition for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading. Which stipulations include conditions printed on the back hereof. The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below. Description, measurement and gross weight not checked or known by carrier or his agents (or by anybody else on his behalf). In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as it they were all signed by the Merchant in witness whereof the original Bill of lading have been signed one of which being accomplished, the other to be void.

Nombre de connaissements.....
 Number of Original B/L 3/THREE
 Date FEB 10TH, 2023

Issued date d'émission: LA SPEZIA, - FEB 10TH, 2023
 Place and date of issue
 Port of Call
 For the Master

17

الشركة الوطنية للتسويق البحري
National Shipping Company Spa
« NASHCO Spa »

AGENCE MARITIME DE BEJAIA
DEPARTEMENT SHIPPING
Référence : DJANET/FEVRI/2023
REF : DR N° 335006

Bejaia le 24/02/2023

Annexe 18

A Monsieur L'inspecteur Principal
Des douanes de Bejaia

OBJET : Autorisation de débarquement

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser
A faire l'opération de débarquement :

CLIENT : DIVERS CLENT
Nature de la marchandise : DIVERS
Quantité de la marchandise : 253 T
Navire : MV DJANET
Accostage prévu : 25/02/2023
Date débarquement : 25/02/2023
Horaires de travail : 07H00/01H00

GRADE ET NOMBRE D'AGENTS DES DOUANES

Cachet et Signature

Autorisation du service des douanes

Cadre réservé au service

18

Annexe 19

BEJAIA Le 25/02/2023

Nom du navire : **DJANET**

NASHCO

N° d'escale : 2023000038

Début des opérations : 25/02/2023 à 09H00

Fin des Ops débarquement : 25/02/2023 à 11H45

Fin des opérations : 25/02/2023 à H 16h00

Nombre de TCS à Débarquer : 21

Nombre de TCS à Embarquer : 104

Nombre de TCS Pleins à l'export : c1+20

Nombre de TCS Shiftés à bord :

Nombre de TCS Shiftés à quai :

Nombre de Panneaux Shiftés : c3

Nbre d'équipe MATIN

QC+MHC

Le 25/02/2023 de 07:00 a 13:00

Nbre d'équipe SOIR

QC+MHC

Le 25/02/2023 de 13:00 a 19:00

Ship Supervisor
M. LAM Amezki
Chef de Bateau




19

Ident.Fiscale 000016001142057

C.B.:002 BEA AGENCE 41 CPTÉ N°410412200028/38

Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

AVIS D'ARRIVEE

Annexe 20

REFERENCE D'ESCALE	335006	NAVIRE	DJANET	Gros	: 292
CONNAISSEMENT	IB1002-9 / BJA/23/60273	ARRIVEE	25/02/2023	Dt. Validation	: 26/02/2023
DATE DE CHARGEMENT	10/02/2023	PROVENANCE	MARINA D'ITALIËARA	Quai	: 22

DESTINATAIRE : EURL

CITE COOPERATIVE
ALGERIE.

LOCAL N03 28000

Monsieur et cher client,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :

Article	Designation	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
3	TC STC PCKGS ENCRE JAUNE ICJ/152 QUANTITE 500.00 KG ENCRE BLEUE ICJ/302 QUANTITE 500.00 KG ENCRE NOIR ICJ/610 QUANTITE 500.00 KG GATU1252705	6	1	1	3 410,00	2200

SPECTACULAIRE

Montant du Fret	,00 DA	Debours :	DA	Devise:	:
Montant de l'Avis	DA	Quittance :	DA	Montant espee:	DA
				Montant Cheque:	DA

Montant en toutes lettres : Trente Neuf Mille Sept Cent quatre-vingt-Quatorze DINARS quatre-vingt-Quatorze CENTIMES

CAUTION: TC 20' DRY/HC/PW:300.000 DA-TC 40' DRY/HC/PW:600.000 DA
TC 20' OT/MAFI/F-Rack 20' :500.000DA-TC 40' OT/MAFI/F-Rack 40' :900.000 DA***LES TCS VIDES DOIVENT ETRE RESTITUE
NASHCO BEJAIA*** PLTS/CSES SENSIBLES DEBARQUES DE NUIT OU JOURS FERIÉS SERONT DEPOSES D'AUTORITE AU F
NASHCO N'EST PAS TENUE PAR L'OBLIGATION D'AVISER SA CLIENTELE DE L'ARRIVEE DE LA MARCHANDISE

Dans le cas ou la marchandise presente des anomalies, le client ne peut proceder a la manipulation et l'enlevement de sa marchandise
dans la presence de l'agent de constat ou de l'expert designe par le transporteur.
Dans le cas ou le client omet de faire des reserves a ce moment et procede a l'enlevement de sa marchandise, sa responsabilite est
entierement engagee pour tout dommage constate apres l'enlevement.
Cela equivaut a une renonciation tacite de sa part a tout recours ulterieur
Toutefois si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, les reserves doivent etre faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la
poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise et ce conformement aux dispositions de l'article 790 du Code Maritime >>

ent. Fiscale 000016001142057
Code Swift: BEXADZALXDOE
C 00 B 00 11

B : 002 BEA AGENCE 41 CPTÉ N°410412200028/38
Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

FACTURE
Facture N° BJA/SDC/23/00062
Date Facturation : 27/02/2023
Pour Compte : CNAN-MED

Le : 02/03/2023

Transitaire :

Client : EURL
CITE COOPERATIVE
LOCAL N03 28000 ALGERIE.

Annexe 11

Motif : Fret et Accessoires

Navire : DJANET
Escale : 335006
Arrivé le : 25/02/2023
Ref. B/L : IB1002-9

Gros : 292
Quai : 22
Prov.: MARINA DI CARRARAITALIE
Date Charg. 10/02/2023

Code Interne BJA/BL/23/48337

Article	Designation de la Marchandise	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
3	TC STC PCKGS ENCRE JAUNE ICJ/152 QUANTITE 500.00 KG ENCRE BLEU ICJ/302 QUANTITE 500.00 KG ENCRE	6	1	1	3 410,00	2 200

SPECIMEN

NOTE DE FRAIS
AVIS
PEAGE
C. FOURCHE
TIMBRE
THC
FIA TC
T.V.A

QUITTANCE ESPECES

TOTAL FACTURE

EN TOUTES LETTRES

REGLEMENTS :

ESPECES
0

SGA N°

CHEQUES

الشركة الوطنية للتسويق البحري
EPE National Shipping Company Spa
« EPE NASHICO Spa »

BON A DELIVRER

Ref. B/L : IB1002-9

02/03/2023

Escale : 335006

Navire : DJANET

Du : 25/02/2023 07:20:00

Provenance : MARSEILLE

Quai : 22

Gros : 292

Client : EURL

Code. B/L: BJA/23/60273

Ref: IB1002-9

Port Chargement :

MARINA DI CARRARA

Port Livraison

BEJAIA

Adresse :

CITE COOPERATIVE
BOUMEDIENNE LOCAL N03 28000
ALGERIE.

Article	Description Article	Nb colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
3	TC STC PCKGS ENCRE JAUNE ICJ/152 QUANTITE 500.00 KG ENCRE BLEU ICJ/302 QUANTITE 500.00 KG ENCRE NOIR ICJ/610 QUANTITE 500.00 KG ENCRE CYAN ICJ/314	6	1	1	3410	2200

GATU1252705

NB : Le présent Bon a Délivrer est établi en un seul exemplaire sur lequel doit être apposé le cachet de la caisse.

Service Commercial

nadjet

De: YOUCEF [y.cef@com-bej.com]
Envoyé: mardi 14 février 2023 11:41
À: 'Com-bej'
Objet: demande de cotation
Pièces jointes: plan 52.25 m3 rev 03.pdf; plan 30m3 rev 03.pdf

Annexe 23

Bonjour

Nous souhaitons obtenir une cotation pour le transport maritime d'équipements (Cuves en inox vides) à partir de France port de Marseille.

Vous trouverez en pièces jointes les fiches techniques des Cuves en inox objet de notre demande de transport.

Dans le tableau ci-dessous vous trouverez les information que vous nous avez demandé lors de notre visite dans vos locaux.

Désignation de cuves	Quantité	Hauteur / M	Largeur / M	Longueur / M	Poids / Tonne
Cuves de préparation	3	2.8 M	2.8 M	5.75 M	2.5 Tonnes
Cuves de préparation	10	2.65 M	2.65 M	11 M	3.5 Tonnes

Nous restons a votre entière disposition pour plus d'informations que vous jugez nécessaire

Nous comptons sur votre prompt retour

Cordialement

Youcef
Responsable Approvisionnement et Logistique

Mobile:
Tél: (+213)
Fax: (+213) :
E-mail: y.cef@com-bej.com

SPECIMEN



Expert

23



nashco

الشركة الوطنية للتسويق البحري
National Shipping Company
Spa

Référence :/

Annexe 24

BEJAIA LE 07/11/2018

A Monsieur l'inspecteur principal
Des brigades des douanes
BEJAIA

Objet : Autorisation de mise à disposition

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser à faire procéder à l'opération d'une mise à disposition :

- Client :
- Nature de la mise à disposition : 01 Conteneurs 40' HC

Exportation PATTES ALIMENTAIRE a destination Laspezia

Autorisation du service des douanes

Cachet et signature

entre le
conteneur

24

VGM Préparé par le capitaine du navire

PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

THE VERIFIED GROSS MASS OF A CONTAINER CARRYING CARGO
STATEMENT OF COMPLIANCE

Annexe 26



This statement supplements the Bill of Lading
Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE
AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

Under the authority of the People's Democratic Republic of Algeria

By.....
(Person or port/terminal facility or weighing facility duly designated)

Bill of Lading Number [BM].....
Shipper [SH] SARL.....
Carrier [CA]..... Voyage number.....
Vessel Name..... Call sign..... IMO Number.....
Port of loading BORDJ - ALGERIE.....
Port of discharge ITALIE.....
Place of transshipment.....
Approval Verification Method Number by Competent National Authority [SM 1].....

EXPORT

N°	Container ID	SEAL NUMBER	Verified Gross Mass [VGM]	Verification Date and Time [VDT]
01	EMTAU 1045552	142268	26.200 kg	2010212023

The party that has verified the weight (e.g. the operator of the weighing facility) Contact details (Name, Address, Tel, Email)	Method of weighing ¹ (Crane, scale, weighbridge or lifting equipment)

Signature Place and Date Signature

.....
Person duly authorized by the shipper

- Person duly authorized by:
- Port / Terminal facility
 - Dry port / (weighing station)

*Place in capitals

¹ If the VGM of packed containers is obtained by weighing the container while it is on a road vehicle, the tare mass of the road vehicle & the tractor (as indicated on their registration documents) should be subtracted. The mass of any fuel on the tank of the tractor should also be subtracted. (Article 1.6 of the 1972 Protocol)

NAVIRE : DJANET
 Port de chargement BEJAIA

Départ le : 25/02/2023

Port de déchargement : MARINA DI CARRARITALIE

Annexe 27

N° B/L	Shipper Consigné Notify	Poids /kg Tare /kg Vol M3	Unite P. Taux B.Calcule	Frais	Fret et Frais		Obs
					Avance	Destination	
002-23	Sh: NASHCO BEJAIA P/C CNAN MED ALGER Co: CNAN ITALIA ITALIE No: CNAN ITALIA ITALIE	P: 24 200 T: 6 600 V: 0	Up: Tx: 0 B.A:	Tva 0,00	FRAIS 0,00		BB
P: 24 200,000					0,00	0,00	
560	Sh: SARL ZAC TR NIF Co: A.T.E.F.I.S.R.L VIA CAMMEO, 45-56021 CASCINA ITALIE No: VIA ITALIE	P: 14 430 T: 2 200 V: 0	Up: Tx: 163 B.A:	PEAGE C FOURCHE TIMBRE FRAIS FIXES THC FIA TC Tva	FRAIS	FRET	BB
P: 14 430,000							
561	Sh: ALGERIE ALGERIE Co: ITALIE MARINA DI CARRARA No: ITALIE MARINA DI CARRARA	P: 118 800 T: 6 600 V: 0	Up: Tx: 0 B.A:	TIMBRE FRAIS FIXES THC Tva	FRAIS 398 674,00		BB
P: 118						0,00	FRET SELON CONVENTION

EXPORT

MANIFESTE CARGO

NASHCO

PAGE N° : 1

CNAN-MED

26/02/2023

Navire : DJANET

Port de chargement: BEJAIA

Port de décharg. : MARINA DI CAPITALIE /

Depart le : 25/02/2023

Annexe 28

N° B/L	Shipper Consigné Notify	Marque	Nbre Emballage	Désignation	Volume M3 Poids T Tare T	Unit.P Taux B.A	Obs
002-23	Sh: NASHCO BEJAIA P/C CNAN MED ALGER Co: CNAN ITALIA ITALIE No: CNAN ITALIA ITALIE		01X20' TC VIDE EN RETOUR 05X40' TCS VIDES EN RETOUR		P 2,20000 T 2,20000 V 0 P 22,00000 T 4,40000 V 0	Up Tx 0 Ba Up Tx 0 Ba	BF
Nombre 06 Colis					P 24,20000 T		
560	Sh: SARL ZAC NIF Co: S.R.L VIA ITALIE No: S.R.L VIA ITALIE	EMAU1015151 141268	01 TC 20' S.TC 08 COLIS DE CAOUTCHOUC POUR FABRICATION DE BANDES		P 14,43000 T 2,20000 V 0	Up Tx Ba	BE
Nombre 1 Colis 8					P 14,43000 T		
561	Sh: ALGERIE BEJAIA ALGERIE Co: ITALIE MARINA DI CARRARA No: ITALIE MARINA DI CARRARA		26X20 DRY TCS VIDES EN RETOUR 14X40 HC TCS VIDES EN RETOUR		P 57,20000 T 2,20000 V 0 P 61,60000 T 4,40000 V 0	Up Tx 0 Ba Up Tx 0 Ba	BE
Nombre 40 Colis					P 118,80000 T		

EXPORT



الشركة الوطنية للتسويق البحري
National Shipping Company Spa
« EPE NASHCO Spa »

Annexe 29

Référence :/...../ 2023

BEJAIA LE 23/02/2023

A Monsieur l'inspecteur principal
Des brigades des douanes BEJAIA

Objet : **Autorisation de transfert**

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser à faire
procéder à l'opération de transfert du parc NASHCO vers le terminal à
conteneurs BMT :

- Client : **CNAN MED**
- Nature de la marchandise à transférer : *Conteneurs vides*
- Quantité de la marchandise : **41**

En prévision d'embarquement sur le : Navire
Accostage prévu le : **24/02/2023**

Cachet et signature

Autorisation du service des douanes

99



الشركة الوطنية للتسويق البحري
EPE National Shipping Company Spa
« EPE NASHCO Spa »

Annexe 30

BEJAIA LE **23/02/2023**

A Monsieur
le commissaire de la police
Des frontières maritimes
Port/Bejaia

Objet : **Demande d'accès camions au port**

Monsieur,

Nous vous saurons gré de bien vouloir nous autoriser l'accès de nos camions en location en priorité au poste BMT, pour le transfert de **41** conteneurs vides du parc NASHCO vers BMT port .

ci-joint Autorisation Douanes

Nous Vous remercions par avance de votre accord,
Veuillez agréer, Monsieur le commissaire mes salutations distinguées

DEPARTEMENT LOGISTIQUE

30

الشركة الوطنية للتسويق البحري
EPE National Shipping Company Spa
« EPE NASHCO Spa »

Référence :/...../2023

BEJAIA LE 23/02/2023

Annexe 31

A Monsieur l'inspecteur principal
Des brigades des douanes

Objet : **Autorisation d'embarquement**

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser à
procéder à l'opération d'embarquement :

- Client : **CNAN MED**
- Nature de la marchandise à embarquer : **Conteneur vides**
- Quantité de la marchandise : **41**
- Navire : **DJANET**

Ci joint listing

- *Date d'embarquement : Après la fin des opérations commerciales de
Déchargement*
- *Horaire de travail (embarquement) de*
- *Grade et nombre d'agents des douanes (à remplir par les services de
douanes)*

Autorisation du service des douanes

Cachet et signature

Cadre réservé au T.E.L

31



NATIONAL SHIPPING COMPANY
Agence Maritime : BEJAIA

Annexe 33

STATEMENT OF FACTS

Agent : NASHCO BEJAIA		Port : BEJAIA					
Vessel's name : MV DJANET		Owner : CNAN MED affrèteur: CNAN MED					
Vessel arrived on road (date/hour) 29/08/2021 A 08H00	From : BARCELONE	Programmed berth (date/hour) 14/10/2021 A 10H00	Vessel berthed (date/hour) 14/10/2021 A 16H00				
Pilot on bord (date/hour): 14/10/2021 A 14H50		NOR tendered (date/hour):					
Cargo to discharge (weight and quantity) :	6411.2 T	Discharging commenced (t/h): 14/10/2021 A 16H00	Discharging completed (t/h): 15/10/2021 A				
Cargo to be loaded (weight and quantity) :	TCS VIDES + 01 TC PLEIN	Loading commenced (t/h): 15/10/2021 A 07H00	Loading completed (t/h): 15/10/2021 A				
NOR accepted (date/hour):		Working hours / Meal hours of the port : (in to H/Day to Day) (03 DAYS)					
Cargo documents on board (t/h): 14/10/2021 A 16h00	1st Shift	From : 07H00	To : 13h00				
Water supplied (Tons) : NIL	2nd Shift	From : 13H00	To : 19H00				
Garbage removed (CMB) :NIL	3rd Shift	From : 19h00	To : 01H00				
Cargo discharged as per B/L : YES / NO	Cargo on remport : NIL						
Draft on arrival: Fwd: Mtrs / Aft: Mtrs	Draft on departure: Fwd: Mtrs / Aft: Mtrs						
Used tug boat entrance : 02 TUGS	Used tug boat outwards : 02 TUGS						
Pilot ordered (date/hour): 16/10/2021 A	Pilot on bord (date/hour): 01/09/2021 A 19H00						
Immigration ordered (date/hour): 16/10/2021 A	Immigration on bord (date/hour): 01/09/2021 A18H40						
Vessel sailed (date/hour): 16/10/2021 A	Destination : ORAN	Bukers on arrival : IFO 133 tm / MDO 61,5 tm	Bukers on departure : IFO 133 tm / MDO 59 tm				
DETAILS OF DAILY WORKING :							
Date	Hours worked		Hours stopped		Nb of gangs	Quantity load./disch.	Remarks (2)
	From	To	From	To			
14/10/2021	18H00	01h00			DEUX EQUIPES		
15/10/2021	07H00	01H00			DEUX EQUIPES		
16/10/2021	07H00	01H00			DEUX EQUIPES		
Name and signature (Master) :				Name and signature (Agent) : KHIEYAR ABDELHAKIM			

(1) : Mentionner le jour de repos
(2) : Raison des arrêts tels que le mauvais temps, ouverture/fermeture des panneaux, grève, panne de grue
(3) : Raison du retard d'accostage/appareillage et autres problèmes rencontrés

33



BORDEREAU DE RÉSERVES

IMP.PR03/09

Version : 03

Page : 01/01

Annexe 34

PRISES
PARTANT (1) :
ARRIVÉE A (1)

A L'EMBARQUEMENT (1)
AU DÉBARQUEMENT (1)

DU NAVIRE
M/V DJANET

BEJAIA LE : 25/02/2023

N° de gros.....

Destination ou provenance (1)

CONTENEURS DÉBARQUÉS :

	TYPE	NOMBRE	CATEGORIE	RÉSERVES
DIVERS CLIENTS	20'	05	TCS PLEINS	CONTENEURS USAGÉS, SCELLÉS SANS GARANTIE DU CONTENU.
	40'	13		
	20'FLATE	01		
	40'FLAT			
	40'HR			
	20'DG	02		
	40'DG			
	45'			
	TOTAL	21	TCS PLEINS	

SPECIAL NEW

RESERVES : SFGU 731 724 9 BACHE DECHIRE / ARKU 858 012 2 TOIT TROUE

2nd Discharged as loaded

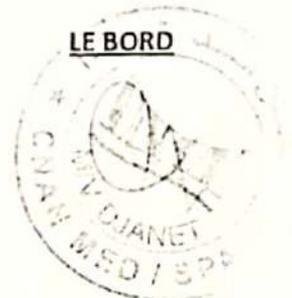
CONTENEURS EMBARQUÉS :

COMPAGNIE	TYPE	NOMBRE	CATEGORIE	RÉSERVES
	20'	43	TCS VIDES	
	40'	61	//	
	20'	01	Full	
	TOTAL	105	TCS	

FIN DE VACATION LE : 25/02/2023 A 16400

LE CHEF DE BATEAU

34



Annexe 35



ENTREPRISE PORTUAIRE DE
BEJAIA
DE .IMP.10/01

BORDEREAU DES RESERVES

N° DE GROS :
Poste : 22

PRISES

A L'EMBARQUEMENT (1)
AU DEBARQUEMENT (1)

DU NAVIRE

DESTINATION OU
PROVENANCE (1)
-MARINA DI
CARRARA

PARTANT DE (1) M/V DJANET
ARRIVEE A (1) : LE 25/02/2023

MARQUES

NUMER
OS

QUANTITE

Nombre
de colis

sur
partie
de

NATURE DE LA
MARCHANDISE

RESERVES

SARL

03

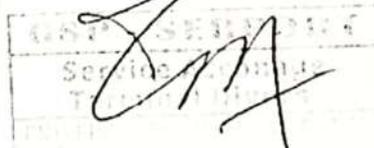
03

PLTS CARTON

SPECIMEN

LE CAPITAINE

Le navire traité selon le manifeste de bord présumé conformes
à déterminer à la livraison.



TABET YAZID
Chef Pointeur
Terminal Divers

LA DATE DE LA FINITION : 25 /02/2023

M A N I F E S T E

Annexe 36

GROS: 1 326

d'inscription: sommaire

Ou déclaration générale du chargement du Navire

DJANET

Le manifeste ne doit pas contenir de nature sur le bord
du navire en vif, non approuvée.
Chaque colis ne doit contenir qu'un seul article.
On pourra ajouter autant d'intercalaires qu'il sera
nécessaire.
Les lieux de destination doivent être indiqués.
Le Manifeste doit être daté et signé immédiatement
au-dessus de la dernière inscription.

Pavillon : ALGERIEN

BRUT. 16 963 NET 8 324

SAILED FROM:

BEJAIA

TO :

MARINA DI CARRARA-GENES

La déclaration D' peut être présentée soit sur une
feuille 21x27cm recto seulement ou recto verso
feuille 21x27 cm recto seulement ou recto verso
soit sur 21x42 cm recto seulement ou recto
verso
soit sur 27x42 cm x2

Lequel manifeste dans l'exactitude du contenu est affirmé sous les peines de droits,
est fourni et a été établi, conformément aux Lois et règlements en vigueur.

MARQUES ET NUMERO DES COLIS	N° BL	NOMBRE ET NATURE DES COLIS ET NATURE DES MARCHANDISES	POIDS DES COLIS EN KG	FRET	COLECT
		MARINA DI CARRARA			
	560	01X20' TC PLEIN STC COLIS CAOUTCHOUC P/C SARL SETIF GOMME	14 430,00 KG		
	561	26 X20' BO TCS VIDES EN RETOUR P/C ARKAS	57 200,00 KG		
		14 X40' HC TCS VIDES EN RETOUR P/C ARKAS	61 600,00 KG		
	002-23	01 X20' TCS VIDES EN RETOUR P/C CNAN-MED	2200,00 KG		
		01 X40' TCS VIDES EN RETOUR P/C CNAN-MED	22100,00 KG		
		GENES			
	558	20 X40' HC TCS VIDES EN RETOUR P/C ARKAS	88 000,00 KG		
		03 X40' FL TCS VIDES EN RETOUR P/C ARKAS	13 200,00 KG		
	003-23	16 X20' TCS VIDES EN RETOUR P/C CNAN-MED	35 200,00 KG		
		19 X40' TCS VIDES EN RETOUR P/C CNAN-MED	33 600,00 KG		
		ET LES PROVISIONS DE BORD			
VI A LA NAVIGATION				MASTER	
		BEJAIA, LE 25/02/2023			

SPECIMEN

25 FEV. 2023

REPUBLIQUE ALGERIENNE
BEJAIA
COMMUNICATON
COMMERCIALE

Stamp with signature

36

rassoulahmed

Annexe 37

De: M/V Djanet [djanet@cnanmed.dz]
Envoyé: samedi 25 février 2023 19:25
À: koudil@cnanmed.dz; karaoui@cnanmed.dz; 'Boudjelal'; 'MORSLI Mohamed';
'LOGISTIQUE'; mahgoun salim; 'BRAHIMI Tewfik Loub'; Touati Houcine;
benleki@cnanmed.dz; operations@cnanitalia.it; opts@amugroup.it; 'Fabio Picchi'; ship-
bej@nashco.com.dz; 'Mr BOUGHELLA/Ship-alg'; aoucher@cnanmed.dz
Objet: BEJAIA DEPARTURE.
Pièces jointes: dja-pro departure plan dzbja.edi

Good evening,
Cs/Djanet departed BJA 25/17H47.
CGO Onboard: 593 ctns/ w: 3150 mt
Drafts fwd/aft: 5.30/ 6.90

DEPARTURE REPORT:

16H00 Completed cgo ops
16h15 completed lashing
17h20 cleared immigration
17h35 pob
17h47 all cast off
18h17 drop plot
18h30 sea pass.

Bunkers rob:

Vlsfo 182 mt
Mdo 62 mt
Fw 201 mt
Lo 14.000 ltrs.

NEXT PORT: ITGOA

ETA : 28/02 AM WP AGW
Reverting for ETA Update.

Best Regards.
Master/ Cs Djanet

.....
Mob 1 (DZ): +213 770 17 31 14
Mob 2 (Italy): +39 347 5143 641
Mail: djanet@cnanmed.dz

37



C. EXPERTISE MARITIME

CITE DES LGTS SIDI AHMED Bt BEJAIA 06000
TEL./FAX (034)

Annexe 38

ASCERTAINMENT REPORT
PV DE CONSTAT

VESSEL	DJANET
FLAG	ALGERIA
CARGO	CONTENEURS
PORT	BEJAIA
BERTH N°	QUAI :22
ARRIVAL TO THE ROAD	25/02/2023 05H00LT
SHIP ALONGSIDE	25/02/2023 07H20LT
COMMENCE DISCHARGE	25/02/2023 08H30LT
COMPLETE DISCHARGE	25/02/2023 16H00LT

TOTAL MANIFESTED : 300.3739 MTS dont 21 conteneurs , 03colis divers chargés
à GENOVA/MRS/ MDC

EXCESS :
- NIL

SHORTAGE
- NIL

REMARK :

01 TC TRLU6959561 40'OT Paroi avant déchirée et cabossé
01 TC SEGU7317249 40'OT Bâche déchirée
01 TC CRTU7503100 20'FR DEPOTAGE non réembarqué sous directive de la
BMT

EXPORT :

- 63 conteneurs vides ARKAS
- 41 conteneurs vides CNAN
- 01 TC FULL

SURVEYOR : M.M

AGENCE BEJAIA
NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social " 326.260.000,00
RESIDENCE LA PLAINE

Ident Fiscale 000016001142037
Code Swift BEKADICALAD0E
Tel/Fax 00 213 34 09 01 22

Le 19/03/2023

C B 002 BEA AGENCE 41 CRTE N°410412000026/35

COMPTE D'ESCALE

Annexe 39

V/REF. :

N/REF.: O.A.F./C.E./8023

CONCERNE/ M/V : 335006

DJANET

001080

Du : 25/02/2023

Messieurs,

Nous avons, l'honneur de vous adresser ci-joint le(s) compte(s) d'escale(s) cité(s) en rubrique ainsi que les pièces justificatives dont le montant s'élève à :

DA: 1 415 072,88 EN NOTRE FAVEUR

Il vous en souhaitons bonne réception.

Unillet agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Responsable C/E

Le Directeur

RESIDENCE LA PLAINE,
 Ident.Fiscale 000016001142057

Code

Annexe 40

C.B.:002 BEA AGENCE 41 CPTÉ N°410412200028/38

Tel/Fax : 00.213 34.09.01.22

COMPTÉ D'ESCALE INITIAL

Escale : 335006 Navire : 001080 DJANET
 Armateur : 001034
 Arrivée : 25/02/2023 De: MARSEILLE FRANCE
 Départ : 25/02/2023 vers :

RUB.	LIBELLE	I/C	DEBIT	CREDIT
200	FORFAIT TELECOM - TELECOM - CHARGES.	I	3 000,00	,00
201	FACTURE ACCES CAMIONS - TRUCK ACCES INVOICE	I	5 533,50	,00
202	H / S DOUANES - CUSTOM FEES	I	5 950,00	,00
204	COMMISSION IMPORT - INWARD COMMISSION.	I	42 127,00	,00
205	COMMISSION A L'EXPORT - OUTWARD COMMISSION	I	832,00	,00
214	REDEVANCE PORTUAIRE - QUAY DUES.	I	206 994,68	,00
215	HONORAIRE COURTAGE - BROKERAGE.	I	3 570,00	,00
222	FRAIS DE DEBT TCS PLEINS - DISCHARGING FEES	I	174 930,00	,00
223	FRAIS DE PORT PIL/ - PILOT/ MOORING/TOWAGE	I	1 572 687,75	,00
224	SHIFTING - SHIFTING	I	39 270,00	,00
230	TRANSF/TCS MANUTENTION -	I	135 957,50	,00
233	FRAIS EMBARQUEMENT TCS - LOADING EMPTY TCS	I	545 020,00	,00
244	T V A. SUR COMMISSION - FEE OF COMMISSION	I	8 732,21	,00
245	DEFENSE DE QUAI - FENDERS	I	28 497,74	,00
250	EMBARQUEMENT TCS PLEINS - EMBQ	I	4 403,00	,00
259	T E L HS DOUANE - CUSTOMS FEES	I	52 000,00	,00
263	COUP DE FOURCHE - BLOW OF FORK	I	231 752,50	,00
261	COMMISSION TCS -	I	17 076,50	,00
283	FACTURE MANUTENTION - FACT MANUTENTION	I	148 036,00	,00
301	FRET D'ENTREE - INWARD FREIGHT	I	,00	518 645,60
330	T H C (ENC/FRS MAN/ TCS - T H C	I	,00	1 080 130,00
337	T V A SUR THC/DEB/EMB TCS - TVA S/THC	I	,00	205 224,70
345	FACTURATION DES SCELLES - SEALS IN VOICES	I	,00	7 497,00
TOTAUX :			3 226 570,38	1 811 497,50
SOLDE :			1 415 072,88	

40

NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social " 326.260.000,00 DA"
AGENCE BEJAIA
 RESIDENCE LA PLAINE,

Ident Fiscale 0000160014/2037
 Code Swift BE 440244XED0E
 Tel/Fax 00 213 34 09 01 22

C.B. 002 BEA AGENCE 41 COTE N 410412200028/36

PIECE /CE
COMMERCIALE

Annexe 41

Escale : 335006/1		Armateur :001094					
Navire :001080 DJANET		Du : 25/02/2023					
		Prov. : MARSEILLE					
		FRANCE					
Fournisseur		Date Etab.					
046940 DIVERS		19/03/2023					
Date Reception							
Monnaie		Taux Devise					
0		Date Taux devise					
Rubrique	Désignation	Reference	P.U.DA	P.U.DV	Quantite	Montant DA	Montant DV
213	FRAIS DE PORT PIL/AMARRE/MOROUAGE		1 572	,00	1	1 572 687,75	,00
214	REDEVANCE PORTUAIRE		208 994,69	,00	1	208 994,69	,00
202	H / S DOUANES		5 950,00	,00	1	5 950,00	,00
215	BONICRAIRE COURTAGE		3 570,00	,00	1	3 570,00	,00
216	DEPENSE DE QUAI		28 497,74	,00	1	28 497,74	,00
283	FACTURE MANUTENTION SUPPLEMENTAIRE		148 038,00	,00	1	148 038,00	,00
222	FRAIS DE DEBT TCS PLEINS		174 930,00	,00	1	174 930,00	,00
233	FRAIS EMBARQUEMENT TCS VIDES		545 020,00	,00	1	545 020,00	,00
260	EMBARQUEMENT TCS PLEINS		4 403,00	,00	1	4 403,00	,00
274	SHIFTING		39 270,00	,00	1	39 270,00	,00
201	FACTURE ACCES CAMIONS		5 533,50	,00	1	5 533,50	,00
281	COMMISSION TCS		17 076,50	,00	1	17 076,50	,00
263	COUP DE FOURCHE		231 752,50	,00	1	231 752,50	,00
236	TRANSF/TCS MANUTENTION		135 957,50	,00	1	135 957,50	,00
259	T E L HS DOUANE		52 000,00	,00	1	52 000,00	,00
200	FORFAIT TELECOM		3 000,00	,00	1	3 000,00	,00
204	COMMISSION IMPORT		42 127,00	,00	1	42 127,00	,00
206	COMMISSION A L'EXPORT		832,00	,00	1	832,00	,00
244	T.V.A. SUR COMMISSION		0 732,21	,00	1	0 732,21	,00
			3 226 570,38	,00		3 226 570,38	,00

NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social " 326.260.000,00 DA"
AGENCE BEJAIA
 RESIDENCE LA PLAINE,

Ident. Fiscale 000016001142057
 Code Swift: BEXADZALXDOE
 Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

C.B.:002 BEA AGENCE 41 C/PTE N°410412200028/38

PIECE ICE
RECETTE

Annexe 42

Escale : 335006/1		Armateur :001034					
Navire :001080 DJANET		Du : 25/02/2023		Prov. : MARSEILLE		FRANCE	
Fournisseur		Date Etab.		Date Reception			
046940 DIVERS		19/03/2023					
Monnaie		Taux Devise		Date Taux devise			
		0					
Rubrique	Désignation	Reference	P.U.DA	P.U.DV	Quantite	Montant DA	Montant DV
301	FRET D'ENTREE		518 645.80	.00	1	518 645.80	.00
336	T H C (ENC/FRS MAN/ TCS PLEINS)		1 080	.00	1	1 080 130.00	.00
337	T V A SUR THC/DEB/EMB TCS		205 224.70	.00	1	205 224.70	.00
345	FACTURATION DES SCELLES		7 497.00	.00	1	7 497.00	.00
			1 811 497.50	.00		1 811 497.50	.00

42

Bibliographie

Bibliographie :

Ouvrage :

- R. RODIER « Traité général de droit maritime », tome III, édition DALLOZ 1970
- Agnès Mirambet, paris et Didier Frémond, « Deux mille ans de commerce maritime, De l'amphore au conteneur» Gallimard, 2014
- Antoine Fremont. Le transport maritime depuis 1945 : facteur clé de la mondialisation. Entreprises et Histoire, 2019
- Belotti Jean, transport international de marchandises, 4e édition, Vuibert, 2015
- Bauchet p.(1992) : « Le transport maritime », Economica, paris
- VENIN (E), GERVAIS(F), WAGENHAUSEN (F), *Exporter commerce international, édition 27^{ème}*, PV France, 2020

Thèses et mémoires :

- Cossi Hervé ASSONBA «Le transport maritime de marchandises conteneurisées», Université Lille 2, Thèse de doctorat, 2014
- 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
- SARAH BOUKERBOUT, promotion (2008/2009). « *L'agent consignataire de navire et l'agent maritime* », mémoire de master 2 du CDMT (*centre de droit maritime et des transports Marseille*)
- Programme international de transport maritime, M. Abdoulaye Gassama et M.Thierno Bah (monde de shipping) .2019/2020
- M.M.DAMIEN. (2001). « *Transport et logistique* », mémoire de l'université de DAKAR
- LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime, chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004
- MEMOIRE En vue de l'obtention du diplôme de MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES « Le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international : Cas de NASHCO-Bejaia »2016/2017

Autres articles :

- Le dico du commerce international, Consignataire de navire
- CODE MARITIME ALGERIEN, article 631
- CMA-CGM, glossaire du transport maritime
- DIFFERENTS ACTEURS DE LA CHAINE DE TRANSPORT MARITIME
https://www.youtube.com/watch?v=8-9oTK6_ni0

Sites internet :

- <https://blog.xplog.fr/logistique-portuaire>
- <https://www.techno-science.net/definition/897.html>
- <https://www.revue-etudes.com/article/le-transport-maritime-a-l-echelle-d-un-monde-global/24460>
- <https://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf>
- https://www.academia.edu/35111173/Logistique_Portuaire
- [https://afagegroup.com/types-transport-maritime/#Les types de transport maritime et le type de marchandises](https://afagegroup.com/types-transport-maritime/#Les_types_de_transport_maritime_et_le_type_de_marchandises)
- <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/roll-on-roll-off-ro-ro.htm>
- <https://afagegroup.com/types-transport-maritime>
- <https://afagegroup.com/types-transport-maritime>
- <https://afagegroup.com/types-transport-maritime>
- <https://afagegroup.com/types-transport-maritime>
- <https://www.welje.com/transport/337-tout-savoir-sur-le-conteneur.html>
- <https://m2rmaritime.com/larmateur-le-transporteur-maritime/>

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau 01 : les ressources humaines

Tableau 02 : Caractéristiques du parc NASHCO

Tableau 03 : L'accostage du navire

Tableau 04 : Nombre de conteneurs débarqué du navire DJANET

Tableau 05 : les surestaries

Tableau 06 : Nombre de conteneurs embarqué a bord du navire DJANET

Liste des figures

Liste des figures

Figure 01 : navires porte-conteneurs

Figure 02 : navires rouliers Ro-Ro

Figure 03 : navires vraquiers

Figure 04 : navires tankers

Figure 05 : navires polythermes

Figure 06 : cargos conventionnels

Figure 07 : navires mixtes Ro-Ro+ conteneur

Figure 08: General purpose container- DRY/DC/GP

Figure09: open top container - OT/OTOP

Figure 10: flat container - FLAT RACK / FR

Figure 11: tank container

Figure 12: reefer container

Figure 13: bolster container

Figure 14: l'organigramme de NASHCO - Bejaïa

Liste des abréviations

APCS: Algerian Port Community System

B/L: Bill of Lading

CCI: Chambre de Commerce International

CMA: Code Maritime Algérien

CFR: Cost and Freight (court ET fret)

CIF: Cost Insurance & Freight (court, assurance et fret)

CIP: Carriage and Insurance Paid to (port payé, assurance comprise, jusqu'à)

CPT: Carriage Paid To (port payé jusqu'à)

CLC: Convention internationale sur les lignes de charge

CSC : Convention internationale sur la sécurité des conteneurs

DAP: Delivered At Place (livraison sur place)

DPU: Delivered at Place Unloaded (livré sur place)

DDP: Delivery Duty Paid (rendu droit a quitté)

EXW: Ex Works (à l'usine)

ETA: Estimated time Arrived

ETD: Estimated Time of Departure

FCA: Free Carrier Along side (franco le long du navire)

FAS: Free Along side Ship (franco le long du navire)

FOB: Free On Board (franco à bord)

INCOTERMS: International Commercial Terms

MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

NASHCO: National Shipping Company

OMI: Organisation maritime internationale

RO/RO: Roll On / Roll Off (Navire Roulier)

SIGAD: Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes

SOLAS : Safety of Life at Sea

TC: Conteneur

TEU : Conteneur de 20 pieds

UNCITRAL : Convention des Nations Unies sur le transport maritime international

Table des matières

Dédicaces

Remerciements

Sommaire

Introduction Générale.....	1
Chapitre I : Généralités et évolution du transport maritime.....	4
Introduction du chapitre.....	4
Section 01 : Généralités sur le transport maritime.....	4
1-1-historique de transport maritime.....	4
1-2- les principaux documents liés au transport maritime.....	6
1-2-1- le connaissement (Bill of Lading).....	6
1-2-2- le manifeste.....	6
1-2-3- le Schedule.....	6
1-2-4- la demande de cotation.....	6
1-2-5- la cotation.....	7
1-2-6- la demande de positionnement.....	7
1-2-7- la maquette.....	7
1-2-8-le draft.....	7
1-2-9- le booking.....	7
1-2-10- l’avis d’arrivée.....	7
1-2-11- la facture pro forma.....	8
1-2-12-la facture.....	8
1-2-13- container deposit receipt.....	8
1-2-14- reçu de versement de caution.....	8
1-2-15- delivery order (bon de livraison).....	8
1-2-16- les documents de la douane.....	8
1-3- typologies des navires et conteneurs.....	9
1-3-1- typologies des navires.....	9
1-3-1-1-les navires porte-conteneurs.....	9
1-3-1-2-les navires rouliers RO/RO.....	10
1-3-1-3- les navires vraquiers.....	11
1-3-1-4-les navires tankers.....	12
1-3-1-5-les navires polythermes.....	13
1-3-1-6-les cargos conventionnels.....	14
1-3-1-7- les navires RO/RO+conteneur.....	14
1-3-2- typologies des conteneurs.....	15
1-3-2-1-GENERAL PURPOSE CONTAINER - DRY/DC/GP.....	16
1-3-2-2-OPEN TOP CONTAINER - OT/OTOP.....	16
1-3-2-3-FLAT CONTAINER - FLAT RACK / FR.....	17
1-3-2-4-TANK CONTAINER.....	18
1-3-2-5-REEFER CONTAINER.....	18
1-3-2-6-BOLSTER CONTAINER.....	19
Section 02 : Les intervenants du transport maritime.....	19
2-1- L’armateur.....	19
2-2- Le transitaire.....	20
2-3-Le consignataire.....	20

2-4- Manutentionnaire (ou acconier).....	20
2-5- Courtier maritime.....	20
2-6- La douane.....	21
2-7-Le transporteur.....	21
2-8-Le chargeur.....	21
Conclusion du chapitre.....	22

Chapitre II : La consignation du transport maritime.....23

Introduction du chapitre.....23

Section 01 : Généralités sur la consignation maritime.....23

1-1- Historique de la consignation maritime.....	24
1-2- la consignation.....	25
1-2-1-Définition de la consignation.....	25
1-2-2- Types de la consignation.....	25
1-2-2-1- La consignation d'un navire de ligne régulière.....	25
1-2-2-1-1- Caractéristiques des lignes régulières.....	26
1-2-2-2- La consignation d'un navire de ligne Tramping.....	26
1-2-2-2-2-Caractéristique du tramping.....	26
1-3- Le consignataire.....	27
1-3-1- Définition du consignataire.....	27
1-3-2- Les types du consignataire.....	27
1-3-2-1- Le consignataire du navire ou de la coque.....	27
1-3-2-2- Le consignataire des marchandises.....	28
1-3-3-Rôle du consignataire.....	29
1-3-3-1-Accueil et assistance.....	29
1-3-3-2-Gestion opérationnelle.....	29
1-3-3-3- Relations avec les autorités.....	29
1-3-3-4- Gestion des documents.....	29

Section02 : Les relations de consignataire maritime et la gestion d'une escale d'un navire.....30

2-1- les relations du consignataire.....	30
2-1-1-Avec l'armateur ou l'affréteur du navire.....	30
2-1-2-Avec les autorités portuaires.....	30
2-1-3- Avec les autorités douanières.....	31
2-1-4-Avec les fournisseurs de services maritimes.....	31
2-1-5- Avec les équipages de navires.....	32
2-1-6-Avec les expéditeurs et les transporteurs.....	32
2-1-7-Avec les agents de manutention.....	33
2-1-8-Avec les assureurs.....	33
2-1-9-Avec la station de pilotage maritime.....	34
2-1-10-Avec la manutention portuaire.....	34
2-2-La gestion d'une escale de navire par un consignataire maritime.....	35
2-2-1-Préparation de l'escale.....	35
2-2-2- Processus d'escale d'un navire.....	35
2-2-2-1-Coordination avec les autorités portuaires.....	35
2-2-2-2-Planification logistique.....	35
2-2-2-3-Arrivée au port.....	35
2-2-2-4-Gestion de l'escale.....	36

2-2-2-5-Chargement / déchargement des marchandises.....	36
2-2-2-6-Formalités douanières et administratives.....	36
2-2-2-7-Gestion des relations avec les autorités portuaires.....	36
2-2-2-8-Débarquement.....	37
Conclusion du chapitre.....	37

Chapitre III : L'activité de la consignation du navire par la compagnie maritime

« NASHCO ».....	39
------------------------	-----------

Introduction.....	39
--------------------------	-----------

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil de «NASHCO ».....	39
---	-----------

1-1-Historique de NASHCO.....	40
1-1-2-Les activités de NASHCO.....	40
1-1-3-Les objectifs.....	40
1-2-Organigramme de l'entreprise NASHCO.....	40
1-3-Présentation des Structures Fonctionnelles.....	42
1-3-1-Le directeur.....	42
1-3-2- Département compte d'escale.....	42
1-3-3-Département Shipping / opérations.....	42
1-3-4- Département commercial.....	43
1-3-5-Département logistique.....	43
1-3-6- Département finance et comptabilité.....	44
1-3-7-Département administration et moyens généraux.....	44
1-3-8- Département Transit.....	44
1-4- Les différents équipements et ressources de l'agence NASHCO.....	45
1-4-1- les ressources humains.....	45
1-4-2- Caractéristiques du parc NASHCO.....	45
1-4-3- équipements de NASHCO.....	46

Section 02 : Traitement d'une escale d'un navire.....	46
--	-----------

2-1-Notion sur le navire.....	46
2-2-Avant l'arrivée du navire DJANET.....	46
2-2-1-Demande de poste à quai.....	47
2-2-2-Service courtage.....	48
2-2-3-L'accostage du navire.....	48
2-2-4-Service logistique.....	50
2-2-5-Service commercial.....	51
2-2-6-Les différentes embarquements sur le navire DJANET.....	52
2-2-6-1-Embarquement d'un conteneur plein.....	52
2-2-6-2-Demande de chargement des conteneurs vides par l'armateur CNAN-MED.....	53
2-3-Le départ du navire DJANET.....	54
2-3-1-Après le départ du navire.....	55
2-4-Service du compte d'escale.....	55
2-4-1-les frais commerciaux.....	55
2-4-2-Les frais d'armement.....	56
2-4-3- Les recettes.....	56
2-4-4-Commission d'agence.....	56

Conclusion du chapitre.....	56
------------------------------------	-----------

Conclusion Générale.....	58
---------------------------------	-----------

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des abréviations

Annexes

Table des matières

Résumé

Résumé :

Le transport par voie maritime est un mode de transport essentiel pour le commerce mondial, facilitant l'échange de marchandises à grande échelle entre les pays. Il offre une capacité de transport importante, une couverture mondiale et des coûts relativement attractif, ce qui en fait un choix privilégié pour de nombreux secteurs économiques. Le transport maritime dans sa chaîne d'activités nécessite l'intervention d'un nombre important d'auxiliaires jouent chacun un rôle précis. Parmi eux, le consignataire maritime qui est une entreprise spécialisée dans la logistique maritime qui agit en tant qu'agent local pour les compagnies de transport maritime car il est chargé d'assurer la coordination des activités liées au traitement d'escale et à la manutention des navires et de leur cargaison dans les ports, en tant qu'intermédiaire entre les compagnies de transport maritime et les autorités portuaires, alors nous avons réalisé notre travail de recherche sur le processus de la gestion d'escale d'un navire au sein de l'agence NASHCO notamment on a exposé les différentes étapes ainsi que les procédures et formalités documentaire lié a l'escale du navire.

Mots clés :

Transport maritime, Agence NASHCO, Port du Bejaia, consignation maritime,

ملخص

النقل البحري هو وسيلة نقل أساسية للتجارة العالمية، مما يسهل تبادل السلع على نطاق واسع بين البلدان. فهي توفر قدرة نقل كبيرة وتغطية عالمية وتكاليف جذابة نسبياً، مما يجعلها الخيار المفضل للعديد من القطاعات الاقتصادية. يتطلب النقل البحري في سلسلة أنشطته تدخل عدد كبير من المساعدين، كل منهم يلعب دوراً محدداً. من بينها، المرسل إليه البحري وهي شركة متخصصة في الخدمات اللوجستية البحرية تعمل كوكيل محلي لشركات الشحن لأنها مسؤولة عن ضمان تنسيق الأنشطة المتعلقة بمعالجة المكالمات ومناولة السفن وحمولتها في الموانئ، كوسيط بين شركات الشحن وسلطات الموانئ، لذلك قمنا بعملنا البحثي على عملية الإدارة

الكلمات المفتاحية

النقل البحري، وكالة ناشكو، ميناء بجاية، الإرسالية البحرية