

Ecole Des Hautes Etudes Commerciales



**Mémoire de fin Cycle pour l'obtention du diplôme de Master
en Sciences Commerciales**

Option : Distribution et gestion de la chaîne logistique

THEME :

**La consignation maritime et son rôle dans la
chaîne logistique internationale**

Cas : Maersk Line

Présenté par :

Mr. BENTEBOULA Choukri

Encadré par :

**Mme. LAOUDJ Ouardia
Maitre de conférences à
HEC Alger.**

2^{ème} promotion

Juin 2015

Ecole Des Hautes Etudes Commerciales



**Mémoire de fin Cycle pour l'obtention du diplôme de Master
en Sciences Commerciales.**

Option : Distribution et gestion de la chaîne logistique

THEME :

**La consignation maritime et son rôle dans la
chaîne logistique internationale**

Cas : Maersk Line

Présenté par :

Mr. BENTEBOULA Choukri

Encadré par :

**Mme. LAOUDJ Ourdia
Maitre de conférence à
HEC Alger.**

2^{ème} promotion

Juin 2015

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

Mes chers parents qui ont toujours été présents avec leur soutien, leur encouragement et leur priseuse aide dont ils ont toujours fait preuve pondant toutes ces années.

Mes aimables frères et sœurs qui m'ont toujours soutenu dans ma vie.

Mes chers enseignants qui, de près ou de loin ont contribué à notre réussite dans le milieu scolaire et universitaire que ce soit par un encouragement ou un conseil.

Tous mes amis et mes collègues à l'EHEC.

Et à tous ceux qui ont pris place dans mon cœur.

Choukri

Remerciement

*Nous tenons à remercier en tout premier lieu **ALLAH** Tout Puissant de nous avoir donné la volonté et la puissance pour élaborer ce modeste travail.*

*Nous adressons nos vifs remerciements tout d'abord à notre encadreur, **Mme. LAOUDJ** qui nous a formulé ses précieux conseils et qui nous a facilité la tâche par ses recommandations et ses orientations.*

*Ainsi que nous remercions chaleureusement notre promoteur, **Mr. BOUCHIA Rafik** et l'ensemble du personnel de **Customer Service**.*

Ainsi nous tenons vraiment à remercier toute personne ayant apporté son obole de près ou de loin, à la réalisation de ce travail.

Merci.

Liste des tableaux

N° du tableau	Titre	Page
1	Comparaison entre les règles de Bruxelles, Hambourg et Rotterdam	11
2	Evolution du trafic maritime dans le monde (1970-2011) (en milliard de tonnes)	16
3	La part de marché des consignataires maritimes	70

Liste des figures

N° de la figure	Titre	Page
1	La flotte mondiale par principaux types de navire (milliards DWT)	19
2	Principales activités du groupe A.P Moller en 2010	76
3	Organigramme de Maersk Line Algérie SPA	78
4	Organigramme de Customer Service	82
5	Organigramme de service Commerciale	84
6	Le navire Green Fast	91

Lise des abréviations

BAF	Bunker Adjustment Factor
BAD	Bon à Délivré
BDR	Bon de Restitution
B/L	Bill of Lading
CNUCED	La Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement
CXED	Calculation X Easy Demurrage
CCI	Chambre du Commerce International
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIP	Carriage and Insuranced Paid to
CMA	Code Maritime Algérien
CNAN	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CP	Charte-Partie
DAP	Delivered at Place
DAT	Delivered at Terminal
DDP	Delivered Dutypaid
DWT	Dead Weight
ENTMV	Entreprise national de transport maritime de passagers
ETA	Estimatedtine of arrival
EVP	Twenty foot equivalent : TEU
EXW	Ex Works
FAS	Free Alongside Ship
FCA	Free Carrier
FCL	Full container Load
FOB	Free On Bord
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
GCSS	Global Customer Service System
LCL	Less than a container load
NASHCO	National Shipping Company
PIB	Production Intérieure Brute
RO/RO	Roll on Roll off
SPA	Société par action
TEU	Twenty food equivalent unit
UP	Unité Payante

Sommaire

Introduction Générale.....	1
Chapitre premier : le transport maritime international des.....	5
Section 1 : L’historique du transport maritime	6
Section 2 : le cadre juridique du transport maritime	8
Section 3 : l’évolution du transport maritime dans le monde	15
Section 4 : la transport maritime en Algérie	20
Chapitre deuxième : l’organisation du transport maritime international ..	26
Section 1 : les techniques de transport maritime.....	27
Section 2 : les différents contrats de transport maritime.....	34
Section 3 : les principaux intervenants du transport maritime international	43
Section 4 : l’assurance des risques du transport maritime	46
Chapitre troisième : La consignation maritime	51
Section 1 : généralité sur la consignation maritime.....	52
Section 2 : les attributions du consignataire du navire.....	57
Section 3 : obligations et droits de consignataire du navire	61
Section 4 : la consignation maritime en Algérie	67
Chapitre quatrième : Présentation de L’organisme d’accueille.....	74
Section 1 : présentation de Maersk Line	74
Section 2 : Structure organisationnelle de Maersk Line Algérie	79
Section 3 : l’analyse de l’activité de Maersk Line.....	86
Chapitre cinquième : Traitement d’une escale	90
Section 1 : la préparation de l’escale	90
Section 2 : Réalisation et apurement de l’escale :.....	94
Section 3 : Remarques et recommandations	100
Conclusion générale.....	103

Introduction générale.

Introduction Générale

Les relations économiques ont connu un développement résultant d'une large extension du champ d'application des échanges internationaux, ce qui a conduit à s'intéresser au commerce international d'un point organisationnel et réglementaire pour faciliter le processus de la bonne circulation des marchandises à travers les frontières.

En effet, Le transport maritime est certes depuis fort longtemps, un instrument et un support efficaces des nombreux flux du commerce international, cela démontre l'importance du transport maritime dans les opérations du commerce international. Plus de 70% des échanges internationaux se font par voie maritime.

Pour des raisons précisément liées aux nouvelles exigences, et au développement du commerce extérieur, des nouvelles professions servent dans les ports comme collaborateurs terrestres pour l'exploitation commerciale et technique des navires,

L'intérêt visé à travers ce type d'activité est la réalisation, dans les conditions optimales, des résultats préalablement recherchés par les parties au contrat, et ont une influence significative sur l'ensemble de l'activité. Cela les oblige à s'inscrire dans une logique systémique, donnant ainsi au transport maritime une structure de chaîne, chaîne au sein de laquelle chacun doit jouer pleinement et méticuleusement son rôle.

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

Ayant pris conscience de l'importance de cette activité, Maersk Line porte une attention particulière sur la documentation des mouvements des navires qui lui permet de satisfaire au mieux les besoins de ses clients.

Le choix de cette entreprise est surtout motivé par la nature de son activité, qui correspond à ma spécialité et à mes goûts en termes de thème de recherche, aussi par l'importance position de Maersk Line sur le marché national et international du transport maritime, ce rang qu'elle occupe et son expertise me permettre d'acquérir de l'expérience et élaborer une recherche et un mémoire de qualité.

Introduction Générale

Le choix de ce thème de recherche qui est « la consignation maritime et son rôle dans la chaîne logistique internationale » n'est pas fortuit, son importance et son actualité ainsi que sa relation avec notre spécialité, sont les facteurs qui ont motivé mon choix.

L'objet de cette étude consiste à mettre en évidence l'importance et la nécessité de la consignation maritime (agent consignataire) dans la chaîne logistique internationale.

Pour cela on essayera de répondre à la problématique générale suivante :

- ✓ **Comment la consignation maritime contribue-elle à l'amélioration de la chaîne logistique internationale ?**

A partir de cette question de départ, découlent d'autres questions secondaires telles que :

- ✓ Quelle est l'importance du transport maritime sur les échanges internationaux ?
- ✓ Quelle est l'importance de la présence de l'agent consignataire dans la chaîne logistique internationale ?
- ✓ Est-ce que l'organisation de Maersk Line permet de prendre en charge toutes les affaires de consignation.

Pour mieux cerner les préoccupations suscitées, on a jugé utile d'émettre les hypothèses suivantes :

- ✓ Le transport maritime est considéré comme le nerf des échanges internationaux des marchandises.
- ✓ Le consignataire des navires est un auxiliaire indispensable dans la chaîne logistique internationale.
- ✓ L'organisation de Maersk Line permet de prendre en charge toutes les affaires de consignation.

Pour confirmer ou infirmer les hypothèses, on a adopté une démarche descriptive en se basant sur des notions théoriques et analytiques. Pour cela on a procédé par l'analyse et l'interprétation de quelques documents internes à l'entreprise et on a effectué des entretiens avec les structures et les responsables de Maersk Line.

Introduction Générale

Afin de réaliser cette étude, on a principalement axé la recherche sur la consultation de divers ouvrages, revues spécialisées, internet, également par l'accomplissement d'un stage pratique au niveau de l'entreprise Maersk Line (MSL).

Pour accomplir cette recherche, on a structuré le travail en Cinq (05) chapitres :

Le premier chapitre est consacré pour le transport maritime international de marchandises, le deuxième chapitre traite l'organisation du transport maritime, le troisième chapitre abordera généralité sur la consignation maritime et le rôle de la consignataire maritime, et le quatrième chapitre a consacré pour la présentation d'organisme d'accueil « **Maersk Line** », et le cinquième chapitre est consacré pour un traitement d'une escale de navire Green Fast.

Chapitre premier :

Le transport maritime international des marchandises

Chapitre premier : le transport maritime international des marchandises

Dans le monde international des affaires, les services de la logistique et du transport de marchandises à l'international sont des activités économiques essentielles qui permettent et facilitent le déroulement d'autres activités économiques, ce secteur économiques est au carrefour de la vie économique et sociale. Il est important et crucial pour la compétitivité des produits et services à l'exportation¹.

Ainsi, pour être compétitives sur les marchés internationaux et ainsi doper ses ventes à l'exportation, les entreprises industrielles qui ont des sites de production ou des sources d'approvisionnement multiples à l'international doivent avoir une connaissance parfaite de l'environnement de la filière transport et logistique.

Ce chapitre est composé de quatre sections : la première section traite l'historique de transport maritime, et la deuxième traite le cadre législative du transport maritime, la troisième l'évolution du transport maritime dans le monde est quatrième traite le transport maritime en Algérie.

Section 01 : L'historique du transport maritime

L'existence d'un transport maritime fiable par voie maritime est la clé du bien-être politique et économique de la plupart des nations au cours de l'histoire.

En effet, le transport maritime a commencé le jour où les hommes arrivés à un certain point de leur civilisation, ont eu le besoin de conquérir et utiliser les voies maritimes afin de transporter de lourdes charges jusqu'ici transportés par des montures.

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires, ils étaient engagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers. L'un des plus connus n'est autre que Jean Bart, corsaire de Dunkerque travaillant pour le roi de France (Louis XIV) il compte à son actif de nombreux actes de piratage. Encore aujourd'hui, la piraterie n'a pas totalement disparu, comme les pirates du détroit de Malacca, du golfe d'Aden en Somalie².

¹ Donald (M), *logistique et transport international de marchandise*, édition l'harmattan, paris, 2013, p.11.

² <http://www.jimdo.com/le-transport-maritime/1-histoire-du-transport-maritime>, (le 22/03/2015, 14.22).

En plus d'être dangereux, le voyage maritime était également très long: la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent, les routes maritimes n'étaient pas optimisées (on était autrefois obligé de faire d'énormes détours, notamment pour passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique).

En 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport. C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renonceront à la force humaine (galériens) et les remplaceront par les fameuses machines à vapeur, La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant. La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits. Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire: les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris¹.

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à une semaine. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger, de nos jours de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide (30 secondes) notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long est notamment dû à l'invention du conteneur en 1966. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques) garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois².

¹ Idem

² Idem

Section 02 : le cadre juridique du transport maritime

Dans cette section, nous allons traiter comme une sous section une le cadre réglementaire du transport maritime. Et comme une deuxième sous section nous allons traiter les pratiques du transport maritime.

Sous section 1 : le cadre réglementaire du transport maritime :

1. La convention internationale de Bruxelles du 25 AOUT 1924 :

La convention du **Bruxelles** était une convention qui avait pour objectif de régir le transport international de marchandises par mer Cette convention signée le 25 Août 1924 à Bruxelles, ratifiée entre 74 Etats, et entrée en vigueur le 2 juin 1931, elle comprend 16 article, également appelé **règles de la Hayes**¹.

En effet, La convention de Bruxelles est applicable dans les cas suivants (D'après l'article 10² de ladite Convention) :

- Il faut qu'un connaissement ait été créé, ou bien tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer.
- Il faut que le connaissement ait été créé dans un état contractant.
- Le transport doit être international.
- Le chargeur indemniser le transporteur de toutes perte, dommages ou dépenses provenant d'inexactitude sur ces points.

Elle exclut de son champ d'application :

- Les contrats d'affrètement ;
- La marchandise qui est transportée en pontée ;
- Les animaux vivants ;

La convention de Bruxelles a subi de nombreuses modifications pour arriver aux nouvelles règles.

La première de ces modifications est appelé **règle de Visby**, ce protocole a été signé le 23 février 1968 à Bruxelles par 22 Etats, a été entré en vigueur le 23 juin 1977, En effet ce

¹ RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO) : *distribution physique internationale*, édition Celse, paris 1997, p119

² Ibid, p.208

protocole ne s'applique qu'aux transports de marchandises entre ports de deux Etats différents¹.

Il a pour objet de modifier les articles 3 et 4 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, et d'ajouter un article 6 bis à l'article 3, ainsi qu'un article 4 bis à ladite convention. L'objectif était d'apporter de nouvelles dispositions en matière de réception de la marchandise par le transporteur.

Au terme d'un second protocole modificatif singé à Bruxelles le 21 décembre 1979, est entrée en vigueur le 14 février 1984, ratifiée par 14 pays.² Applicable exclusivement à la version de la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968, le DST (droit de tirage spécial) est substitué en tant qu'unité de compte à la livre sterling or et à toute autre monnaie référencée par rapport à l'or.

2. La convention de Hambourg du 31 mars 1978 :

La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer du 3 mars 1978, entrée en vigueur le 1 novembre 1992, les normes sont connues sous le nom de **règles de Hambourg**, se substituent aux **règles de la Haye**, ratifiée par 21 Etats dont aucune grande puissance maritime.³

D'après l'article 02⁴, elle applicable si :

- Le port de chargement ou de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant.
- Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant.
- Les dispositions de la convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Convention de ROTTERDAM du 23 septembre 2009 :

Est Un nouvel instrument relatif au transport international de marchandises vient d'allonger la liste des conventions internationales en la matière. Il s'agit de la convention sur le contrat de transport de marchandises effectué totalement ou partiellement par mer ouverte

¹ DONTAVICE, (E) et CADIER, (P) : transport et affrètement maritimes, édition DELMAS, paris, 1990, p22.

² Opcit, p210

³ BELOTTI (J) : le transport international des marchandises, édition NUIBERT, paris, 1992, p87.

⁴ Ibid, p89

Chapitre premier : le transport maritime international des marchandises

adopté par l'assemblée générale lors de sa 41eme session tenue du 16 juin au 03 juillet 2008 à New York, et signée le 23 septembre 2009 à Rotterdam au PAYS BAS.¹

Ces Règles ont pour but d'avoué de constituer un nouveau cadre juridique tenant compte des évolutions technologiques et commerciales du transport maritime. Et son champ d'application est :

- Transport Maritime et Transport Multimodal ayant une phase maritime.
- Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un Etat contractant.
- application à tous types de document de transport, y compris les documents électroniques de transport.
- application aux marchandises en pontée.

¹ PATRIK (M), NADINE (V) : *transport logistique*, Edition Glaciers, paris 2011, p120

Tableau 1: comparaison entre les règles de Bruxelles, Hambourg et Rotterdam

	BRUXELLES 1924 (Règles de la HAYE)	BRUXELLES modifiée 1968 (Règle de la HAYE-VISBY) et 1979 (Protocole DTS	HAMBOURG 1979	ROTTERDAM 2009
Champ d'application	-Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant (art.10) -Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art.1-c)	-Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, Emis dans un état contractant -Port de Chargement situé dans un Etat contractant	-Transport maritime de la réception au port à la livraison (Port to port) -Port de chargement ou de déchargement situé dans un Etat contractant -Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée	-Transport Maritime et Transport Multimodal ayant une phase maritime -Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un Etat contractant -application aux marchandises en pontée
responsabilité du transporteur	- Présomption de responsabilité (art4-2)	- Présomption de responsabilité (art4-2)	Présomption de faute ou de négligence (art.5)	-présomption de faute - présomption de responsabilité - faute prouvée (art.17)
Obligations et responsabilités du chargeur	-Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur -la convention ne prévoit pas de dispositions détaillées sur les obligations du chargeur.	-Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur - la convention ne prévoit pas de dispositions détaillées sur les obligations du chargeur	- la convention vise globalement l'obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier	- obligation d'information renforcée intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport .

Source : élaboré par nous-même inespéré de RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO) : *distribution physique internationale*, édition Celse, paris 1997.

Sous section 2 : les pratiques du transport maritime

1. les conférences maritimes :

Les compagnies maritimes ont passé entre elles, depuis la fin du 19^e siècle, des accords appelés conférences maritimes ou rings, ces accords couvrent aujourd'hui la quasi-totalité des routes commerciales du monde.

1.1 Définition :

Les conférences maritimes sont des ententes entre compagnies maritimes, organisent la concurrence, leurs membres élaborant des accords sur l'exploitation de lignes régulières en fixant les fréquences de départ des navires, les tarifs de fret.¹

1.2 Les avantages et les inconvénients des conférences²

a. Les avantages :

- La relative stabilité des tarifs pratiques ;
- Les conférences évitent une compétition dévastatrice entre les compagnies ;
- Facilitent une répartition raisonnable des gains ;

b. Les inconvénients :

- le niveau élevé des taux de fret ;
- la non-concertation avec l'utilisateur, à l'occasion des changements de tarifs ;

1.3 Naissance des conférences maritimes :

Les origines de conférences maritimes ont dû à la création des premières lignes régulières de navigation maritimes.

En effet, la concurrence rèche entre les armateurs, mettait en danger l'existence même de leur entreprise, c'est dans ces conditions que sont montrées des 1875, les premières conférences, où les taux de fret sont transformaient fixes, communs et l'introduction d'un système de livraison différées.

Les conférences ont été officiellement convenues par le code de conduite des conférences maritimes de CNUCES, entré en vigueur en 1983. Ce texte, qui dédiait le droit de regard des pays en développement sur les compagnies participant à leur commerce extérieur, et organisait des partages de trafic.

¹: RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO), Opcit. P166.

² Ibid, p.166.

1.4 Champ d'application de l'accord de conférence :

L'obligation essentielle des armements en conférence comporte à appliquer et respecter les règles fixées d'un commun accord en matière de tarifs, de ristournes, de capacité de transport... etc.

2. Hors conférence OUTSIDERS

Toutes les compagnies ne sont pas « conférences ». On appelle les autres « outsiders ». Si au départ les outsiders étaient surtout de petits transporteurs offrant des services de qualité médiocre, il n'en est plus de même aujourd'hui. Des compagnies américaines et coréennes de grande taille sont devenues outsiders dans le but d'attirer les chargeurs en offrant des prix plus intéressants que les compagnies « conférences ». De même de plus en plus de lignes « Tour du Monde », de plus en plus nombreuses dans le trafic conteneurisé, sont les outsiders.

3. Les consortiums

Le consortium de ligne est un accord de coopération entre plusieurs armateurs destiné à rationaliser les services proposés aux chargeurs. D'après le code maritime, c'est plus exactement « l'exploitation en commun de services de transports maritimes entre compagnies maritimes de ligne, dans le but de rationaliser leurs opérations au moyen d'arrangements techniques, opérationnels et/ou commerciaux, à l'exception des prix.¹

Les consortiums sont évolués depuis leurs arrivées dans les années 70 et elles ont pris la forme de deux tendances :

Dans la première, ou elle n'est plus pratiquée, les armateurs ont abandonnée aux formes les plus lourdes et les plus intégrées, se sont interprète par des lourdeurs commerciales et des frais administratifs.

Dans la deuxième, certain consortiums unissent sur les grandes liaisons Est-Oust des armateurs sur des dessertes à couverture mondiale au moyen de navires de grand modèle, liaison appelées **alliances stratégiques**.

¹ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Consortium> (25/03/2015 - 16 :52)

4. Accord de pool :

À partir des années 1970, l'importance des investissements nécessaires au développement de la conteneurisation a conduit les compagnies maritimes à s'associer pour arranger ensemble les rotations de leurs navires, voire pour en exploiter en commun. Ces associations, techniques au départ, prirent le nom *pools*.

Ce sont des compagnies à une conférence, consistant à mettre en commun leurs moyens et les réunir dans les *pools* vu l'importance des investissements nécessaires des techniques des lignes maritimes des services¹.

Leur objet est limité, et ne porte que sur les conditions d'exploitation des lignes maritimes des services.

¹ RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO), *Opcit*, p145.

Section 3 : l'évolution du transport maritime dans le monde

Le transport maritime de marchandises à l'international a connu une évolution considérable dans le monde au cours des dix dernières années, le secteur a notamment été marqué par un rythme accéléré fort bien illustré par le segment du trafic conteneurisé dont le taux de croissance est le plus élevé¹.

Sous section 1 : l'évolution géographique

Avec l'accroissement du commerce transe-pacifique, le transport maritime a évolué. En établissant des liens commerciaux entre des continents, le transport maritime soutient un trafic considérable qui couvre 90% de la demande de transport intercontinental de fret.

L'atout principal du transport maritime réside dans sa capacité et dans la continuité de son trafic. Les autres modes de transport sont incapables de supporter de tels tonnages, sur de telles distances. La flotte marchande mondiale pris aujourd'hui une capacité de 1,276 milliard de tonnes de port en lourd et longueur moyenne d'expédition près de 4200 miles.

Pour réaliser l'avantage principal de transport maritime qui est évidemment son économie d'échelles les compagnies maritimes ont investi dans le marché des navires-porte-conteneurs en expansion sans cesse croissante.

Sous section 2 : Evolution du volume de marchandises transportées

De 1970 jusqu'à 2005, la croissance du commerce maritime mondial mesuré à partir des marchandises embarquées était en évolution continue. Cependant, le taux de croissance a atteint un record de 14,40% avec 5,98 milliards de tonnes métriques en 2000, ce record était suivi d'une chute en 2001 à 6,02 milliards de tonnes².

Le commerce maritime mondial a rebondi en 2002 pour atteindre 6,13 milliards de tonnes faisant ainsi un taux de 1,80% et s'est amélioré en 2003 à 5,80% avec 6,48 milliards de tonnes. Cette reprise témoigne l'amélioration de la croissance de la production mondiale, l'année 2005 a enregistré un taux de croissance notable de 6,70% pour une valeur de 7,21 milliards de tonnes³

¹ Donald (M), Op cit, p22.

² Etude sur les transports maritimes, ONUCED, édition 2012, p8.

³ Ibid p9.

Chapitre premier : le transport maritime international des marchandises

L'accroissement méthodique du trafic maritime des marchandises a été provoqué par :

- Augmentation d'énergie et de cargaison minérales procédée de la demande croissante.
- Les améliorations techniques pour les navires et les terminaux maritimes ont favorisé le flux de fret.
- La globalisation et son impact sur la division internationale de la production et de libéralisation du commerce.

Tableaux 2 : Evolution du trafic maritime dans le monde (1970-2011) (en milliards de tonnes)

<i>Année</i>	<i>Pétrole et gaz</i>	<i>Principaux vracs^a</i>	<i>Autres marchandises solides</i>	<i>Total (toutes marchandises)</i>
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 796	2 477	3 475	8 748

Source : CNUCED : Revue de transport maritime, édition de 2012.

Des chiffres du tableau 2, le trafic mondial s'est maintenu en 2011 et a progressé de 4%, le volume total atteignant le chiffre record de 8,7 milliards de tonnes. Cette augmentation a été ajustée par la croissance rapide du volume des marchandises solides (6.5%), elle-même déplacée par le secteur du transport en conteneurs et celui des importants produits en vrac, qui ont amélioré de 8.6% et 5.4% respectivement.

En 2010 le trafic mondial a augmenté après avoir atteint un record en 2008 et une chute immense en 2009. En total, 8,4 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par mer, dont 33% pour les produits pétroliers, 28% pour les principaux vrac et 37% pour les autres marchandises solides.

Il en ressort que pour toutes les marchandises transportées par mer entre 1970 et 2011 la ration est de 3.35 ; et entre 2000 et 2011 il est de 1.46. Mais ce sont les principaux vrac qui ont le plus profité de ces gains de trafic avec des 5.52 entre 1970 et 2011, et de 1.91 entre 2000 et 2011.

Sous section 3 : L'évolution des navires

1. Bulk carriers (vraquiers)

Un vraquier est un navire de charge destiné au transport de marchandises solides en vrac. Il peut s'agir de sable, de granulats, de céréales mais aussi de matériaux denses comme les minéraux¹.

Ils conçoivent les grands navires à flot. Les plus grandes citernes, thé Ultra large Crude Carriers (ULCC) sont jusqu'à 500.000 DWT, la taille moyenne étant entre 250.000 et 350.000DWT, les plus grands vraquiers secs sont environ 350000 DWT, alors que la taille la plus ordinaire est entre 100.000 et 150.000 DWT. L'arrivée de la technologie du gaz naturel liquéfié a permis le commerce maritime du gaz naturel avec des navires spécialisés.

2. General cargo (navires conventionnels)

Ils sont des navires indiqués pour transporter des cargaisons qui ne sont pas en vrac. Leur principal avantage est leur souplesse afin de toucher un marché le plus large possible. Ils conçoivent le plus souvent une unique cale de forme parallélépipédique, qui peut être subdivisée par des cloisons et ponts intermédiaires amovibles.

Les navires traditionnels étaient moins de 10.000 DWT, ces navires sont changés par les navires à conteneurs qui ont une capacité de charger d'une manière plus efficace sont devenus plus grands, avec 80.000 DWT étant le plus grand aujourd'hui.

3. Porte-conteneurs

Un porte-conteneurs est un navire destiné au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises. Le porte-conteneurs est maintenant le principal mode de transport maritime de fret dans les ports de commerce (environ 2/3 des marchandises)²

Les porte-conteneurs sont généralement très grands même ont la capacité de transporter jusqu'à 18000 EVP³.

¹ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Vraquier>, 27/03/2015,13 :00

² <http://fr.wikipedia.org/wiki/Porte-conteneurs>, 27/03/2015, 14 :33

³ Equivalent vingt pieds, unité de mesure pour exprimer une capacité de transport.

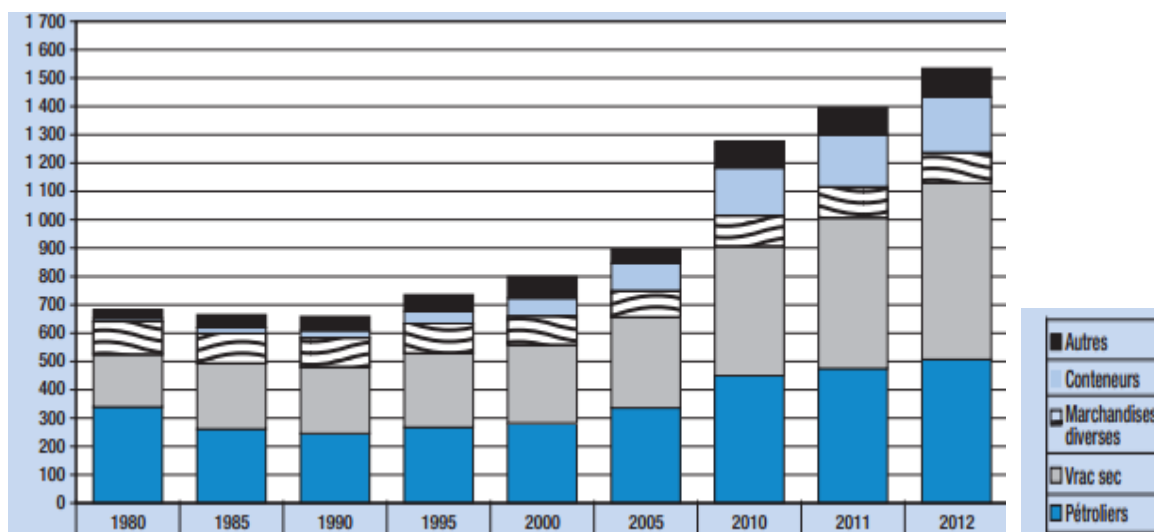
4. Roll on-Roll off (RO/RO)

Navire de charge muni d'une passerelle permettant une manutention horizontale par routage ou navire rouliers. Ces navires ont été désignés pour permettre aux voitures et des camions ainsi qu'à d'autre matériel roulant d'être chargés directement à bord. Ces navires sont utilisés dans le commerce sur profondes mers. Les plus grands dont les car-ferries qui transportent les véhicules des lieux d'assemblages aux marchés principaux.

Le transport maritime a vu plusieurs nouveautés techniques majeures visant l'amélioration de la performance des navires ou leurs accès aux facilités de ports, notamment dans le 20^e siècle. Elles comprennent :

- **Taille** : la taille d'un navire implique aussi type que la capacité. Quand la taille d'un navire est doublée, sa capacité est triplée. Malgré que la taille minimum pour le cout optimal de la manutention du vrac est estimée 1.000 DWT, des économies d'échelle ont exigé les plus grandes tailles pour servir la demande de transportation. Pour les propriétaires de navires, la justification pour des plus grands navires implique la réduction des couts de l'équipage, combustible, assurance, maintenance. Les seules contraintes restant par rapport à la taille de navire sont la capacité des ports, rades et canaux,
- **Spécialisation** : les économies d'échelle sont souvent liées à la spécialisation. Les deux processus ont considérablement modifié le transport maritime. dans le temps, les navires sont de plus en plus devenus spécialisés pour inclure des navires général cargo, citernes, céréaliers, barges, minéraliers, vraquiers, Gaz naturel liquéfié (GNL) carriers, les navires RO-RO et les porte-conteneurs.
- **Le design des navires** : le design des navires s'est considérablement amélioré de coques à bois avec armatures d'acier, à coques à aciers (les premiers étaient les navires militaires) et à aciers, aluminium et coques à matériaux composites les coques des navires aujourd'hui sont le résultat d'efforts amélioré la fiabilité. Un porte-conteneur ou un crude carrier prend en général 4 moins pour sa construction.
- **Automatisation** : différentes technologies d'automatisation sont possibles comprenant des navires à auto-déchargement, navigation assistée par ordinateur (les besoins de l'équipes sont réduits et la fiabilité augmentée) et les systèmes de positionnement globaux. Le résultat général d'automatisation a été la nécessité des petites équipes pour opérer les plus grands navires.

Figure 1 : la flotte mondiale par principaux types de navire (milliards DWT)



Source : CNUCED, Revue de transport maritime, édition de 2012.

Nous remarquons en général une augmentation de la flotte mondiale. Avec une croissance annuel de près de 10% de la flotte mondiale en janvier 2012, atteint un tonnage total de 1.534 milliards de TPL. Au début de l'année, 104 305 navires de commerce océaniques étaient en service. La progression la plus importante en tonnage a été celle des vraquiers (17%), cette catégorie représentait alors 40.6% de la capacité mondiale totale, la flotte mondiale de vraquiers a augmenté de 60% en quatre ans seulement la capacité des pétroliers qui a progressé de 6.9%, représentent actuellement 33.1% de la flotte mondiale.. avec une progression de 7.7% les navires porte-conteneurs constituent 12.9% du tonnage mondial. La flotte des navires de charge classiques a poursuivi son déclin, c'est le seul grande catégorie des navires représentant en 2012, un tonnage inférieur à ce qu'il était un an auparavant. Depuis 1980 la flotte de navire de charge classique démunie de 7%, tandis que le reste de la flotte mondiale progressait de plus de 150%.

Section 4 : la transport maritime en Algérie

Le transport maritime est considéré comme le nerf des échanges extérieurs en Algérie. Durant les années 80, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers monde. Elle était classée parmi 50 premières mondiales¹.

Le développement et l'extension de son commerce extérieur ont un rapport direct avec le secteur du transport maritime qui est considéré le plus demandé dans les échanges économiques par apport aux moyens de transport disponible, donc afin assurer les approvisionnements et vendre dans les meilleures conditions concurrentielles les produits stratégiques, il est indispensable de d'améliorer la flotte maritime algérienne.

Sous-section 1 : la position du transport maritime dans l'économie algérienne

1. Au niveau stratégique :

Après l'indépendance le transport maritime se faisait seulement avec des navires affrétés ce qui crée une dépendance de l'extérieur, alors l'Algérie a décidé d'acquérir une flotte commerciale propre à elle afin de diminuer le degré de dépendance de l'extérieur².

Surtout que le pays d'Algérie compte essentiellement sur la mer pour transport de son commerce extérieur. La couverture par le transport maritime du commerce extérieur dépasse les 80%, ce qui fait qu'il a été obligatoire de créer une flotte commerciale assurant les importations et les exportations stratégiques.

La décision de la création d'une flotte maritime algérienne va répondre aux besoins du commerce international mais surtout vas contribuer au développement et à la simulation des échanges entre toutes les régions géographiques disposant d'une façade maritime et travaille au développement et à l'expansion du cabotage national.

En générale, la possession de navires de toutes sortes, permet le transport des marchandises entre les différents ports, grands et petits, ce qui diminue les couts et permet une plus grande rentabilité.

¹ BOUARROUDJ (A), *le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir*, atelier de réflexion, 2012, p3.

² BENOURAT (I), *le transport maritime en Algérie : SNTM/CNAN*, mémoire licence en commerce international, INC, 2001, p23.

2. Au niveau économique¹ :

La position du transport maritime dans l'économie nationale apparaît dans sa contribution à la production intérieure brute (la PIB).

La comptabilité nationale en Algérie classe le secteur du transport maritime dans le transport et les télécommunications.

La relation entre le secteur de transport maritime et les opérations d'importations est plus grande que la corrélation du même secteur avec les opérations d'exportation, en Algérie, ce qui fait que les revenus du transport maritimes ont pour source les opérations d'importations.

2.1 Soutenir la production nationale :

Le transport maritime joue un rôle très important qui se manifeste dans le soutien de la production nationale dans les marchés extérieurs en assurant la circulation des produits nationaux mais surtout d'assurer les moyens de les faire parvenir aux marchés extérieurs.

Le secteur du transport maritime donne toutes les conditions et les moyens utiles, à tous les opérateurs économiques pour l'exportation de leurs produits nationaux avec les moindres coûts possibles, en jouant sur les délais.

2.2 Le développement des exportations nationales :

ainsi l'importance du transport maritime réside aussi dans le développement des exportations, le contrôle du secteur du transport maritime par la flotte nationale pour répondre aux besoins de l'import/export est considéré comme l'une des conditions de développement des exportations nationales qui permet à son tour de réaliser des rentrées de devises supplémentaires ainsi à l'assurance de la continuité et de l'organisation des échanges extérieurs et à l'amélioration de la situation de la balance des paiements².

L'une des difficultés qui apparaissent au transport des produits nationaux, est l'absence de la diversité des produits exportés.

C'est pour ces raisons que la possibilité de la participation de la flotte nationale dans le transport maritime des produits nationaux destinés à l'exportation n'est pas encore possible,

¹ BENOURAT (I), Ibid, p43.

² Idem

ceci revient essentiellement à ce que les lignes exploitées entraînent une augmentation des couts et de la durée des liaisons liées aux exportations.

Sous-section 2 : l'évolution de l'organisation du secteur du transport maritime en Algérie

Pendant l'année de 1977, une loi maritime a été constituée en mettant des barrières au développement du secteur et son ouverture sur le monde extérieur. Cette dernière concrétise le principe de monopole de l'état sur l'ensemble du secteur du transport maritime et interdit la participation du secteur privé national et étranger dans les opérations de transport à partir de l'Algérie¹.

. Durant les années 80, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers monde. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales. La flotte, sous pavillon algérien, était alors composée de plus de 80 navires de tous types (vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RORO, car-ferries). L'ensemble de cette flotte était exploitée par la CNAN qui constituait un grand armement au niveau mondial. En plus de sa propre flotte, la CNAN faisait appel à des navires affrétés dans le domaine aussi bien des vrac secs et liquides (céréales, charbon, huiles, vins, etc....) que de la ligne régulière².

Pendant l'année 1996, la constitution de 1989 a été révisée, elle détermine une nouvelle direction de l'économie nationale afin d'appliquer les mécanismes de l'économie de marché dans la privatisation ; mais l'article 17 n'a subi aucun changement, le secteur du transport maritime est toujours considéré comme stratégique mais pas concerné par la privatisation. Cette loi maritime appliquée en Algérie a permet d'avoir plus des opportunités d'investissement au secteur privé national, dont celui à l'étranger³.

La décision ministérielle de l'année 1987 qui porte sur la navigation maritime, constitue des décisions restrictives et limitatives concernant les flux financiers entre les opérateurs du commerce extérieur et les transporteurs. Ces limites ont causé l'augmentation du cout de paiement du fret en Algérie au point que les dépassent le double des paiements appliquées au niveau national, dans certain cas. Ce qui entrainé un préjudice aux importations nationales lors du transfert des prix du fret versés à destination.

¹ NEFFOUS (M.M), *le nouveau code maritime algérien*, p7.

² BOUARROUDJ (ABD), *Ibid*, p4

³ BENOURAT (I), *Opcit*, p70.

Les opérateurs économiques se heurtaient des mesures résultantes de cette décision et la lenteur des transferts, et surtout à cause des systèmes bancaires et financières qui n'étaient pas conformes aux attentes des services maritimes.

Au début des années 90, les entreprises du secteur du transport maritime ont fait l'objet d'un audit réalisé par un bureau international spécialisé, financé par la banque nationale ; afin de pouvoir identifier la possibilité de donner à ces entreprises l'autonomie de gestion, cet audit a été réalisé à la demande des autorités officielles.

Le rapport a montré que les entreprises économiques du secteur du transport maritime souffrent d'une sous qualification et d'un manque profond dans la mobilisation des travailleurs ainsi l'existence d'un pourcentage élevé de cartes dont la compétence et sous la moyenne, la formation et le suivi sont minimes, ainsi la faiblesse de leurs productivités.

Les couts de gestion dépassent la limite raisonnable, le recours à l'affrètement est d'une façon intense, le rendement de la flotte est faible, les résultats comptables et financiers sont mauvais et non faibles, la découverte des entreprises en faillite. Ces résultats qu'a donnés le rapport ont empêché de donner l'autonomie aux entreprises de secteur.

Au début des années 96, l'autonomie a été donnée aux entreprises du secteur du transport maritime ou fut donnée l'autonomie de la gestion à la société nationale du transport maritime **SNTM/CNAN** et à la société nationale des hydrocarbures et des produits chimiques, au cours des années 90, il a été permis au secteur privé du transport maritime d'investir dans le secteur au niveau des services maritimes comme la consignation, le transit, etc..... ; en parallèle avec le secteur public¹.

La compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) et l'entreprise nationale de transport maritime de voyageurs (ENTMV) sont des acteurs du transport maritime en Algérie. Plusieurs transporteurs transbordeurs (navire traversier) font la liaison des passagers vers les côtes européennes ainsi que le transport de marchandises à travers le monde².

L'ouverture du transport maritime par nouveau code attira des investissements étrangers, notamment dans le cadre de partenariat qui s'avère une issue par laquelle le pavillon national pourra profiter des avancées dans le domaine de management que peuvent lui apporter ces investisseurs étrangers.

¹ BENOURAT (I), Opcit, p77.

² Idem.

Actuellement, le transport maritime de marchandise vers l'Algérie est considéré parmi les plus couteux en méditerranée, les ports d'Algérie sont réputés pour leur faible productivité et leur longue files d'attente, ce qui les empêche à faire face à l'évolution du commerce, alors que 95% du commerce international du pays est effectué par l'intermédiaire de voie maritime.

A noter que l'action de la CNAN était complétée par celle de la compagnie Algéro-libyenne, CALTRAM, qui est arrivée à exploiter 4 navires en propriété durant les années 80/90 et faisait également appel à l'affrètement. L'armement CNAN assurait ainsi avec ses capacités propres et affrétées, une part de l'ordre de 35% des échanges extérieurs de l'Algérie avec un objectif à atteindre de 50%. La demande en transport a été en progression durant les 30 dernières années, elle a littéralement explosée lors de la dernière décennie passant à l'import de 19 millions de tonnes en 2001 à 37 millions de tonnes en 2011¹.

L'offre nationale de transport maritime des marchandises générales est réduite à sa plus simple expression ; son évolution a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur. La flotte nationale est constituée aujourd'hui de 16 unités réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RO-RO appartenant à la CNAN et un RO-RO et un vraquier appartenant à NOLIS une filiale du groupe CEVITAL².

Cependant, une ouverture sans conditions des services de transport maritime et des activités annexes à la concurrence internationale posera une contrainte pour les armateurs nationaux car y'aura le libre accès aux marchés et au trafic international, ce qui rentera la compétition très rude ce qui obligera les armateurs nationaux d'être compétitifs face à des pavillons de libre immatriculations et des amateurs qui ont acquis des avantages techniques et économiques.

Actuellement, le transport maritime de marchandise vers l'Algérie est considéré parmi les plus couteux en méditerranée, les ports d'Algérie sont réputés pour leur faible productivité et leur longue files d'attente, ce qui les empêche à faire face à l'évolution du commerce, alors que 95% du commerce international du pays est effectué par l'intermédiaire de voie maritime

Cette marque d'efficacité a empêché l'Algérie de profiter pleinement du taux de 4.5% d'augmentation annuelle du trafic maritime mondial, selon l'OBG (le bureau londonien

¹BOUARROUDJ (ABD), Idem.

²BOUARROUDJ (ABD), Idem.

Oxford Business Group) qui prévient que ces faibles chaînes logistiques signifient que le transport de marchandise est parmi les plus coûteux du bassin méditerranéen.

Ces derniers constats ont obligé le gouvernement de tenter de remédier la situation en lançant une série de projets tels que la modernisation du port d'Oran, y compris l'acquisition de biens d'équipements pour conteneurs.

La réalisation du nouveau port devrait permettre à l'Algérie de concourir au trafic de transbordement le long de la côte sud de la Méditerranée ou le nouveau port de Tanger est considéré comme un concurrent potentiel. L'objectif est pouvoir accueillir des navires de dernière génération et de faire d'Oran le premier port Algérien en 2017 avec une capacité de 1.5 à 2 millions de conteneurs par an. La réalisation de ce port vient suite de l'exemple du port de Bejaia qui sa gestion a été confié un opérateur privé pour la première fois ce dernier enregistre actuellement d'une capacité de 250 000 conteneurs par an et il reste le deuxième port d'Algérie après celui d'Alger qui arrive en tête avec 500 000 conteneurs traités par an, c'est pour ça que le gouvernement veut aussi ouvrir la gestion du port d'Oran à des opérateurs privés¹.

Pour conclure le transport maritime est longtemps demeuré le seul moyen de communiquer entre pays séparé par la mer. Il joue un rôle vital dans l'économie internationale,

¹ BENOURET (I), Opcit, p92.

Chapitre deuxième :

**L'organisation de transport maritime international de
marchandise.**

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

Auparavant, il faut comprendre que tous les problèmes qui présentent dans le transport de marchandises par voie maritime sont variés de plus en plus. Ainsi les appuis que nous aborderons, porteront sur l'amélioration et le bon achèvement des opérations du transport maritime international des marchandises afin de permettre et de donner de bien organiser les opérations d'import et d'export pour assurer un service de qualité à leur clientèle.

Ce chapitre est composé de quatre sections : en premier lieu, on parlera des techniques de transport maritime. En deuxième lieu, nous traitons les différents contrats de transport maritime. Ensuite nous parlons des principaux intervenants du transport maritime international. Enfin, l'assurance des risques du transport maritime.

Section 01 : les techniques de transport maritime

Sous section 1 : les incoterms

1. Définition des incoterms :

Les incoterms (International Commercial Terms), sont des instruments pratiques et économiques utilisés universellement pour faciliter les procédures du commerce international, afin d'adapter ces termes aux changements dans les pratiques commerciales internationales des modifications et ajouts ont été apportés en 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 et 2010¹.

2. Classification des incoterms

2.1 Les incoterms multimodaux :

✓ EXW...: Livraison à l'usine :

Le vendeur a pour seule obligation de mettre la marchandise à disposition de son acheteur dans ses propres locaux au départ, et n'assume aucun risque, ni même le chargement à bord du moyen de transport fourni par le client.

✓ FCA...: Livraison franco transporteur :

Le vendeur livre la marchandise chez le transporteur choisi par l'acheteur à l'endroit convenu et supporte les frais et les risques jusqu'au lieu de livraison.

¹ DESCOOURS (B) et DIFELICE (P) : *incoterms 2010 et enjeux commerciaux internationaux*, édition fleur de ville, 2010, p18.

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

✓ **CPT... : Transport payé jusqu'à :**

Le vendeur transporte la marchandise jusqu'au point d'arrivée convenu dans le pays de destination et paye le fret, et transfère son risque à l'acheteur à l'arrivée au terminal fret de départ.

✓ **CIP... : Transport, assurance payés jusqu'à :**

Le vendeur transporte la marchandise jusqu'au point d'arrivée convenu dans le pays de destination et paye le fret, et transfère son risque à l'acheteur à l'arrivée au terminal fret de départ.

✓ **DAT... : Livraison au terminal d'arrivée :**

Le vendeur livre la marchandise au terminal d'arrivée en un lieu clairement spécifié dans le contrat et paye le fret, et assume les risques inhérents au transport jusqu'au lieu de livraison, et l'acheteur prend livraison de la marchandise au terminal d'arrivée convenu et assume les frais et risques jusqu'à la destination finale dans ses locaux.

✓ **DAP... : Livraison au lieu de destination :**

Le vendeur livre la marchandise jusqu'au point d'arrivée convenu dans le pays de destination et paye le fret, s'agissant d'une vente à l'arrivée, le vendeur assume les risques inhérents aux transports jusqu'aux locaux de l'acheteur, à l'arrivée, restent la charge et aux risques de l'acheteur le déchargement de la marchandise et les formalités de douane.

✓ **DDP... : livraison droits et taxes acquittés :**

Le vendeur livre la marchandise dans les locaux de l'acheteur sur le moyen de transport, et le risque et maximale pour le vendeur.

a. les incoterms exclusivement maritimes ou fluviaux :

✓ **FAS... : Livraison sur le quai le long du navire :**

Le vendeur livre la marchandise sur le quai au port de départ convenu, et prend en charge les frais de dédouanement, et les risques de vendeur transféré à l'acheteur quand la marchandise est positionnée sur le quai le long du navire.

✓ **FOB... : Livraison à bord du navire :**

Le vendeur livre la marchandise chargée à bord du navire au port d'embarquement et prend en charge les frais de dédouanement à l'export, le risque du vendeur est transféré à l'acheteur quand la marchandise est chargée à bord du navire.

✓ **CFR... : Coût, fret payés jusqu'à :**

Le vendeur transporte la marchandise jusqu'au port d'arrivée et paye le fret et les frais de dédouanement à l'export, il transfère son risque à l'acheteur quand la marchandise est chargée à bord du bateau au port de départ.

✓ CIF...: Cout, assurance et fret payés jusqu'à :

Le vendeur transporte la marchandise jusqu'au port d'arrivée et paye le fret et prend en charge les frais de dédouanement à l'export, il transfère son risque à l'acheteur quand la marchandise chargées à bord du bateau au port de départ.

Sous section 2 : les différents types de navire

1. Les navires non-spécialistes

1.1 Navire porte-conteneurs :

Navires spécialisés pour le transport des conteneurs, puissants et rapides, la porte -boite, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font plus de 300 m de long et transportent 8.000 EVP.

Certains de ces portes conteneurs possèdent leur propre moyen de manutention ce qui permet de décharger les conteneurs dans les ports non équipés mais ils ne peuvent généralement d'accepter de charges non conteneurisables¹.

1.2 Navire conventionnels :

Ce sont les plus répons, ils transportent des marchandises diverses isolées, ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ces navires classiques perdent peu à peu de leur importance².

1.3 Navire rouliers (RO-RO)

Les techniques des navires (**ROLL-ON/ROLL-OFF**) correspondent à un mode d'embarquement et de débarquement par des véhicules roulant grâce à une rampe arrière (et parfois une rampe latérale) qu'on peut relever et qui prend appui sur les descentes du port, la techniques de manutention des marchandises ne dépend pas des grues comme dans le conventionnel. On distingue le roulage direct et le roulage direct.

Cette techniques offre à m'armateur une rapidité dans le chargement et le déchargement des marchandises.

¹ Donald (M), logistique et transport international de marchandise, édition l'harmattan, paris, 2013, p.123.

² Ibid, p.124.

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

Ils sont plus de plus utilisés sur les routes transocéaniques (Europe-Amérique du nord, Europe-Australie, Europe-Afrique du Nord et moyen orient, bassin des caraïbes, Amérique du nord et du sud¹.

1.4 Les navires porte-barge

Ce type de transport est conçu à l'origine pour le transport combiné fluviaux-maritime, les navires pour le transport par mer et les péniches pour le transport fluvial

Ces navires ont trouvé ensuite une utilisation très rationnelle comme palliatif à l'encombrement chronique de certains ports, ou à l'absence de moyens de manutention modernes. Les barges peuvent être déchargés en rade, l'assistance locale n'étant nécessaire que pour les acheminer jusqu'à terre pour le déchargement.

Afin de recevoir ces barges à leur bord, ces navires sont équipés par des systèmes d'ascenseurs ou par flottages des barges ces derniers sont ensuite transportées par le navire pour convoyer jusqu'à leur destination².

1.5 les navires mixtes (RO-RO ET CONTENEUR) :

C'est la formule la plus utilisée sur les navires récents.

Ils sont équipés pour charger et décharger des marchandises à la fois en conteneurs et en roulage.³

Ce type de navire est bien adapté au rôle de *feeder* sur des liaisons nord-sud, les liaisons directes intercontinentales ou *tour-du-monde* étant plutôt réalisées par les grands porte-conteneurs

2. Les navires spécialistes

2.1 Les navires vraquiers (bulkers):

On trouve parmi les pétroliers, les transporteurs du gaz liquéfié, navires citernes, les minéraliers et les céréaliers.

a. Les navires citernes :

Sont spécialisés pour le transport de gaz liquéfié, de produit chimiques liquides ou, pétrole, soit de produits blancs : essence, kérosène, produits noirs : pétrole brut, huile.

¹ RUIBAL HANABAKA, (Alberto) : *distribution physique internationale*, édition Celse, paris 1997, p.119.

² CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) : *le transport*, édition FOUCHER, paris. 1995, p.100.

³ Ibid. p.100.

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

b. Les navires mixtes :

Ils sont à la fois navires citernes, minéraliers, leur flexibilité d'utilisation leur permet du fret de retour mais aussi de choisir celui qui rapportera le plus en fonction des cours immédiats du marché.

c. Les navires gaziers :

Les navires pour gaz liquéfié sont classés d'après le type de cargaison qu'ils transportent : gaz naturel (méthane), plusieurs gaz de pétrole (propane, butane), alcool méthylique¹.

d. Les navires de cargaisons solides :

Les produits transportés sont essentiellement de la matière première (minerai de fer, charbon, céréales).

Les grands transporteurs opèrent généralement entre des terminaux puissamment équipés en matériel de manutention qui rendent les équipements de manutention à bord inutiles, on distingue parmi².

- ✓ Les minéraliers : qui transportent le minerai de fer sous ses différentes formes, ils sont affrétés à long terme pour transporter ces produits jusqu'aux plus grandes aciéries du monde.
- ✓ Les sucriers : qui ont des subdivisions longitudinales d'auto arrimage dans les clés et des réservoirs latéraux.
- ✓ Les céréaliers : spécialisés pour le transport de céréales, sont chargés au moyen de bandes transporteuses et de trémies et déchargés par des moyens de pneumatiques dans la plupart des ports.
- ✓ Les grumiers : qui transportent les bois ainsi que leurs dérivés.

a. les navires frigorifiques :

Ces navires sont spécialisés pour le transport des denrées consommables (fruits, légumes, viandes, produits laitiers) ou de produits fragiles (fleurs, arbustes...)

Les stockages de la cargaison sont isolés thermiquement par rapport à l'extérieur tout en permettant la circulation de l'air dans les chambres réfrigérées.

Sous section 3 : l'exploitation commerciale des navires

1. les navires de ligne :

Ils sont conçus pour le transport des charges classiques qui optent des chemins bien déterminés (par la conférence dont ils appartiennent), leurs chargements sont très réduits occupent un espace restreint à bord.

¹ RUIBAL HANABAKA, (Alberto), Opcit, P.129.

² Ibid., p.127

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

Ces navires nécessitent une organisation à terme développée surtout à terme des équipements de manutention tels que grues, panneaux de cale en acier, panneaux de cale à ouverture rapide dans l'entrepôt, un meilleur système de ventilation et l'adéquation des citernes profondes.

Le cargo de ligne moderne est équipé par des matériels de manutention de haute gamme, système de ventilation des cales, vitesses de croisière élevée avec de nombreux aménagement permettant l'embarquement de produits très variés dans les meilleures conditions.

2. les navires tramping :

Ils ne sont pas apprêtés à une ligne déterminée et peuvent servir tous les ports du monde selon la demande, ils transportent des cargaisons homogènes et assez volumineuse (vrac).

Leur service est influencé par le caractère saisonniers des produits transportés, ils sont nombreux dans les mers des pays en voie de développement aux époques de récolte. Ces navires opèrent sur la base d'un fret au d'affrètement au temps ou au voyage.

Sous section 3 : les équipements portuaires

Le chargement et le déchargement des grands navires demandent des équipements portuaires spécifiques.

Ces équipements permettent une productivité très élevée –deux minutes pour le chargement ou le déchargement d'un conteneur- mais représentent un investissement considérable.

Nous voyons ces équipements spécifiques dans les grands ports modernes et dans les lignes maritimes.

Quant aux ports secondaires sont moins équipés et servis que par des petits navires de type feeders qui sont équipés par leur propre moyen de manutention.

Sous section 4 : les techniques d'expédition des conteneurs

Pour la majorité des importateurs et exportateurs par voie maritime, le conteneur est la solution technique la plus adéquates, car c'est celle qui permet les coûts les plus bas.

Mais cette techniques aussi des contraintes, sachant que la capacité d'un conteneur et souvent supérieur au volume des marchandises d'un seul chargeur ou expéditeur, donc pour une meilleure utilisation du conteneur, les transitaires proviennent au groupage des marchandises avec celles appartenant à d'autre chargeurs ou expéditeurs.

Ce service de groupage est effectué selon les méthodes qui suivent :

1. FCL/FCL :

La marchandise est empotée dans le conteneur par l'expéditeur lui-même qui est destinée à un seul client à l'étranger, elle sera livrée directement à ce client outre-mer (consignataire)

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

sans rupture de l'unité de charge (sans que le conteneur soit ouvert) à moins vérification douanière¹.

2. FCL/LCL :

Un expéditeur remplit un conteneur pour plusieurs destinataires. Le conteneur sera ouvert dans un lieu autre que la destination finale des marchandises. Il sera envoyé dans un centre de dégroupage et la marchandise sera post-acheminée vers les différents acheteurs²

3. LCL/LCL :

Chaque expéditeur met sa marchandise à la disposition d'un qui procédera au groupage de cette dernière avec d'autres marchandises dans la même conteneur dans le pays d'origine à destination du même port, chaque marchandises est destinée à un différent client, le conteneur sera expédié dans le pays de destination ou un autre transitaire procédera au dégroupage de la cargaison et mettra les différents marchandises ou mots à la disposition des différents réceptionnaires³.

4. LCL/FCL :

Chaque expéditeur livre sa marchandise à un transitaire qui procédera au groupage des différents lots en empotant le conteneur dans le pays d'origine, toutes les marchandises groupées sont destinées au même client, ensuite le conteneur sera expédié au pays destinataire ou il sera livré directement au client sans rupture d'unité de charge (sans dégroupier la marchandise du conteneur).

C'est le cas quand un importateur attend des livraisons de plusieurs fournisseurs de la même zone, il leur demande de mettre les marchandises à un même centre de groupage portuaire ensuite seront livrées ensemble à son domicile⁴

¹CHEVALIER (D) et DUPHIL (F), Opcit, p.103.

² Donald (M), Opcit, p.128.

³ CHEVALIER (D) et DUPHIL (F), Opcit, p.103.

⁴ PORS, (Jaques) : *transport et logistique*, édition hermès, paris, 1997, p600.

Section 2 : les différents contrats de transport maritime

Sous section 1 : le contrat de transport

1. Définition :

Le contrat du transport de marchandises par mer est un contrat par lequel une personne, le chargeur confie à une autre personne, le transporteur, une marchandise à transporter par mer contre paiement d'un prix de transport appelé (fret)¹.

2. Les documents associés au contrat de transport maritime :

2.1 le connaissement B/L :

a. Définition :

Le terme connaissement désigne un document faisant preuve du contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de livrer la marchandise contre remise de ce document.

« Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant est tenu, propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer ». Article 748 CMA.

Le connaissement doit contenir les informations suivantes :

- ✓ Nom du chargeur ou son représentant
- ✓ Nom du navire
- ✓ Description complète de la cargaison
- ✓ Le port d'embarquement
- ✓ Le port de débarquement
- ✓ Délais sur les conditions de paiement du fret
- ✓ Nom du consignataire
- ✓ Nombre de connaissements négociables signés par le capitaine
- ✓ Termes du contrat de transport
- ✓ Nom et adresse de la personne physique ou morale à qui doit être notifiée l'arrivée de la cargaison
- ✓ Date du connaissement

¹ CORDIER, (P) et DONTAVICE, (E) : *le transport et affrètement, édition DELMAS*, paris 1990, P.36.

b. Les différents types de connaissance :

Il existe plusieurs types de connaissance, avec des formes diverses. On en distingue généralement quatre types :

- **Le connaissance normal** : il est écrit sur une feuille simple, avec un recto qui identifier les particularités du transport et un verso, qui fixe les conditions du transport.
- **Le connaissance simplifié** : il comporte recto normal mais au verso, une seule formalité figure renvoyant aux conditions générales, que le chargeur déclare connaître.
- **Le connaissance du transport combiné** : convenant au transport multimodal.
- **Le connaissance de charte partie** : il montre dans les opportunités où il y a eu un affrètement, ce connaissance est anonyme et contient pas le nom du transporteur. Le verso renvoi aux conditions de charte partie dont on déclare qu'elles sont insérées au connaissance.

c. Les rôles du connaissance¹ :

- **Fonction de preuve du contrat** : le connaissance est l'écrit qui établit le contrat passé entre le chargeur et le transporteur. Le recto du connaissance comporte également les conditions générales du transport.
- **Fonction de preuve de réception des marchandises** : c'est sa mission propre, d'origine, le connaissance fait la preuve que le capitaine a reçu la marchandise qu'il décrit; cette fonction indispensable.
- **Fonction de pièce de justification** : le connaissance permet de faire foi envers le transporteur du droit de réclamer la marchandise à l'arrivée. Pièce représentative de la marchandise : sa détention confère au porteur légitime à sa possession réelle de sa cargaison. Sa transmission vaut donc Transfert de la possession.

d. Les documents accompagnants le connaissance

- **Les réserves** : écrire des réserves au connaissance c'est l'un des moyens qui permet le transporteur de se emporter à l'encontre du tiers porteur des inexactitudes du chargeur.

¹ FEDL (M.L), *Etude synthétique du contrat de transport et du contrat d'affrètement en droit maritime*, Doctorat en droit maritime, institut de formation et d'échanges portuaires. Port autonome de Marseille. Novembre 1997.P.18.

- **La lettre de garantie** : nous distinguons deux lettres de garanties :
 - ✓ la lettre de garantie ordinaire : lorsque la réserve omise ne concerne pas un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement.
 - ✓ La lettre de garantie frauduleuse : par contre lors de la signature du connaissement le transporteur connaissait le défaut de la marchandise mais n'a pas livré des réserves au connaissement par mauvaise foi de sa part en favorisant obtenir une lettre de garantie.

2.2 le connaissement direct (through bill of lading)

Le connaissement direct est un transport exclusivement maritime effectué par plusieurs transporteurs, et il peut aussi unir une partie terrestre, fluviale ou aérienne.

2.3 le connaissement FIATA :

La fédération internationale des transitaires (FIATA) a conçu un document destiné à couvrir les transports combinés, appelé FIATA ou FBL, il a été reconnu par la CCI comme acceptable dans le cadre d'un crédit documentaire, bien qu'émis par un transitaire et non par un transporteur¹.

2.4 CTBL (connaissance de transport combiné) :

Ce document recouvre des transports combinés dont la partie principale est maritime. Il s'agit donc de transports dont le lieu de prise en charge est différent du port d'embarquement.

2.5 le Manifeste :

Le manifeste est un document établi par le capitaine ou par le service courtage qui regroupe toutes les marchandises qui sont à bord du navire c'est-à-dire tous les connaissements.

L'apport du manifeste est très nécessaire puisque non seulement il informe sur tout ce qui est à bord du navire mais aussi d'autres informations qui permettent d'identifier, de contrôler, de corriger et d'encaisser le fret s'il est à destination.

2.6 Avis d'arriver :

C'est un document établi par la compagnie maritime ou son agent qui fait ressortir toutes les charges en détail que doit régler le destinataire afin qu'il puisse faire l'échange et dédouaner sa marchandise².

¹ CHEVALLIER (D) et DUPHIL (F), *Opcit*, 1995, P.118.

² LOUNES (M.N) : *le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime*, chambre algérienne de commerce et d'industrie, 2004, p.33.

3. Les obligations des principaux intervenants au contrat de transport

A. Obligations du chargeur :

- ✓ Présentation de la marchandise en quantité et à la date et au lieu conventionnel par le contrat.
- ✓ L'envoi doit être conditionné en conformité avec sa nature, correctement étiqueté.
- ✓ Si les marchandises nécessitent des soins particuliers, indications doivent être faites par le chargeur et, si possible une mention doit être portée sur les marchandises.
- ✓ Le chargeur doit faire une « déclaration » quand la marchandise est dangereuse (article 13 Règles de Hambourg).
- ✓ Paiement du fréteur en principe payé par le chargeur.
- ✓ Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par la faute de ses utilisés.

B. Obligation du transporteur¹ :

- ✓ Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu voyage et de la marchandise à transporter.
- ✓ Armer, équiper et approvisionner convenablement le navire.
- ✓ Approprier et mettre en bon état toutes les parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, leur transport et leur conservation.
- ✓ Obligation de moyen quant à la cargaison.
- ✓ Le transporteur doit prendre en charge la marchandise à la date et lieu convenu.
- ✓ Le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport et à la garde des marchandises.
- ✓ Il doit aux marchandises, les soins ordinaires conformément à la convention des parties et aux usages du port de chargement.
- ✓ En pratique le transporteur a recours à une entreprise de manutention dont il demeure responsable pour les opérations de déchargement vis-à-vis du chargeur.
- ✓ Il doit suivre un itinéraire déterminé c'est-à-dire la route habituelle et doit respecter un délai de livraison.
- ✓ La marchandise doit être livrée au destinataire ou à son représentant. Le destinataire doit avoir manifesté son acceptation de la marchandise, être en mesure de la vérifier et en avoir pris effectivement possession.

¹ FEDL (M.L), Opcit, P.31

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

- ✓ Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent de cas exceptés.
- ✓ La responsabilité du transporteur commence depuis que la marchandise est sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.
- ✓ La réception est également de la responsabilité du transporteur.

C. Obligation et droit du destinataire :

Le destinataire n'a aucune obligation envers le transporteur mais en cas de pertes ou avaries, ce dernier doit :

- ✓ Apporter la preuve et l'importance de la réalité des dommages ou pertes par tous moyens, documents douaniers enregistrant les manquants.
- ✓ Déclarer des réserves écrites au transporteur au moment de la livraison pour les dommages apparents, et pour les non apparents 3 jours après la livraison.

Les droits du destinataire sont :

- ✓ Le droit de demander des dommages et intérêt en cas de retard dans la livraison, constat de dégât, perte.
- ✓ Le droit d'être informé de l'arrivée de la marchandise.
- ✓ Le droit à la livraison des marchandises.

Sous section 2 : le contrat d'affrètement

1. Définition :

« *Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le frèteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage, à temps ou coque nue* ». **Article 640 CMA.**

Nature juridique : le terme affrètement vient de fret, prix payé pour l'usage du navire mais aussi prix payé pour le transport de la marchandise¹.

2. Les différents types de contrat d'affrètement

2.1 l'affrètement conque nue

a. définition :

« *Par le contrat d'affrètement conque nue, le frèteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur doit payer le loyer* ». **Article 742 CMA.**

¹ CORDIER, (P) et DONATAVICE, (E), Opcit, p.114.

b. Les obligations du fréteur :

- ✓ Mise à disposition d'un navire en bon état de navigabilité.
- ✓ Le fréteur doit mettre à la disposition de l'affréteur le navire indiqué par la charte à la date et au lieu convenu.
- ✓ Supporter les charges des réceptions et des remplacements dus au vice propre du navire.
- ✓ Le fréteur est responsable des dommages résultants d'un défaut de navigabilité du navire, à moins qu'il n'établisse qu'aucune faute ou négligence ne peut lui être attribuable ou à toute personne pour qui il est responsable.
- ✓ Mise à la disposition de l'affréteur le matériel et les équipements qui se trouvent à bord.
- ✓ Le fréteur, en tant que propriétaire, peut choisir le capitane de son choix, ou tout autre membre important de l'équipage.

c. Obligation de l'affréteur :

- ✓ Obligation de payer le fret convenu, appeler « loyer » dont le montant et les modalités de paiement sont établis au contrat. Le loyer est du à partir du jour de la livraison du navire à l'affréteur au jour de sa restitution au fréteur.
- ✓ Utilisation du navire à toutes restreinte à tous fins conformes à sa destination normale.
- ✓ Entretien du navire.
- ✓ Réparation du navire à la fin du contrat dans l'état où l'affréteur l'a reçu, sauf usure normale.
- ✓ Remettre en fin de contrat la même quantité et qualité du matériel et des équipements de bord que celles se trouvant sur le navire lors de la prise en charge.

2.2 l'affrètement à temps

a. Définition :

*« Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour un temps définis et l'affréteur à payer de fret ».***A695 CMA**

b. Obligation de fréteur :

- ✓ Mise à disposition d'un navire en état de navigabilité.
- ✓ Maintien en bon état nautique armé et équipé.
- ✓ Déplacer le navire dans la mesure où le fréteur a conservé la gestion nautique selon les ordres reçus de l'affréteur.

- ✓ Le fréteur est tenu aussi d'assurer le navire, de payer les salaires et accessoires de salaires de l'équipage, de fournir les approvisionnements convenables et toutes les prestations requises.

c. Obligation de l'affréteur :

- ✓ Obligation de payer le fret.
- ✓ Obligation de payer les charges d'exploitation.
- ✓ Donner des ordres au capitane pour la gestion commerciale du navire.
- ✓ Restituer le navire dans les conditions et délais convenus.

2.3 l'affrètement au voyage

a. Définition :

« pour le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret » **Article 650 CMA.**

b. Obligation du fréteur :

- ✓ Présenter à la date convenue et au lieu convenu et maintenir pour le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement, muni des documents prescrits, pleinement apte à accomplir les opérations prévues dans la charte partie.
- ✓ Effectuer le voyage.
- ✓ Délivrer des connaissements correspondants aux marchandises mises à bord.
- ✓ Quel que soit le chargement convenu ou désigné, le fréteur ne peut refuser de remorquer ou de déhaler le navire d'un poste de chargement à un autre, si l'affréteur le demande et rembourser tous les frais découlant d'une telle opération.
- ✓ Le fréteur est tenu d'aviser par écrit l'affréteur ou toute personne désignée à cet effet que le navire est arrivé au lieu de chargement et qu'il est prêt à charger.

c. Obligation de l'affréteur :

- ✓ Responsabilité pour retard dans la mise du navire à la disposition de l'affréteur.
- ✓ Payer en cas de dépassement de staries, un supplément qualifié « surestaries ».

3. Les documents du contrat d'affrètement

• La charte partie :

C'est la preuve de la conclusion du contrat d'affrètement, elle est considérée comme le document de base des contrats d'affrètement surtout au voyage et à temps, elle contient tous les termes du contrat conclus entre l'affréteur et le fréteur.

- **Les connaissements :**

En cas de contrat d'affrètement, un connaissement peut être émis accompagnant la charte partie, cette livraison n'est pas obligatoire dans ce cas, néanmoins il est très fréquent que l'affréteur demande l'émission d'un connaissement pour prouver que le capitaine a bien reçu la quantité exacte des marchandises mises à bord.

De ce fait, le tiers porteur du connaissement ne peut se voir opposer une clause de la charte partie qui ne se trouve pas reproduite et qui n'a pas fait l'objet d'une acceptation de sa part¹.

Sous section 3 : la tarification

1. Le fret de base :

Le fret est généralement à l'unité payante (up) pour ce qui concerne les expéditions en conventionnel, cette unité payante peut être soit la tonne, soit le mètre cube selon celui donnant le prix le plus élevé, ce qui signifie qu'on va payer sur la base du plus élevé des 2 chiffres de la masse et du volume.

Pour un envoi de 3 mètres cubes et 2 tonnes brutes le chargeur paiera 3 UP puisque 3 supérieur à 2, taxation en léger car cotation au cubage. Et pour un envoi de 4 mètre cube et 4.88 tonnes le chargeur paiera 4.88 puisque 4.88 supérieur à 4, taxation en lourd, car cotation au tonnage.

2. Les surcharges

Il s'agit des surtaxes permanentes et d'ajustement occasionnels, leur mode de calcul ou paiement peut varier d'une conférence à une autre.

2.1 Surcharges technique :

Les surcharges techniques correspondent à des surcoûts « physiques » occasionnés par la marchandise. Ainsi les marchandises dangereuses nécessitent des soins particuliers, voire empêchent l'embarquement d'autres marchandises dangereuses incompatibles.

2.2 Surcharges commerciales :

Ce sont des surcharges que l'on appelle, à leur création, « surcharges conjoncturelles ». Elles ont été à cause des fortes variations des monnaies et du prix du pétrole et représentent une recette supplémentaire pour le transporteur maritime.

- Surcharge monétaire : CAF (Currency adjustment factor).
- Surcharge combustible : BAF (Bunker adjustment factor).

¹ Ibid., p.38.

3. Les ristournes

C'est des avantages de prix offerts aux chargeurs à fin de les fidéliser à cause de la concurrence où se trouvent opposés les conférences maritimes vis-à-vis des outsiders.

3.1 les ristournes de fidélité :

Sont souscrites par la plupart des compagnies aux chargeurs qui contractent un engagement de ne s'adresser qu'aux compagnies de la conférence.

Ces ristournes sont en général de 8% à 9.5% du fret si elles sont déductibles immédiatement ou de 9 à 10% si elles sont réservées tous les 6 mois sur l'ensemble des frets de la période.

3.2 les taux de fret réduits :

Le fret est réduit de 10%, ces derniers sont appliqués par certaines compagnies aux chargeurs ayant signé un contrat d'engagement avec l'armement, ce contrat prévoit dommage et intérêts en cas de rupture de l'engagement du chargeur.

3.3 les surestaries :

Si le temps de chargement ou déchargement dépasse l'immobilisation du navire, l'affrèteur est obligé de payer les surestaries proportionnelles au dépassement, le taux des surestaries est défini par la charte partie.

Le contrat prévoit donc au chargement ou déchargement un certain temps bien déterminé appelé « starie » ou « jour de planche » qui est généralement de 24h.

4. la tarification des conteneurs :

Les cartels d'armateurs, ont introduits des taux « à la boîte », en fonction des marchandises et éventuellement assorties de surcharges techniques ou commerciales.

5. La tarification des marchandises portuaires « les liners termes »

Ils définissent la part des frais de manutention qui est incluse dans le fret annoncé et ceci pour les opérations de manutention qui sont « à la charge du navire » qui sont réalisées sous la responsabilité de la compagnie, par contre les autres opérations qui ne sont pas à la charge du navire vont être organisées et réglées par le chargeur ou le réceptionnaire.

Section 3 : les principaux intervenants du transport maritime international

Sous section 1 : les acteurs principaux

1. Le chargeur (exportateur)

1.1 Définition :

Est un usager important du transport maritime international. Il expédie soit des cargaisons homogène et assez volumineuses pour aborder la capacité de tout un navire, et se fait sous charte partie, soit des cargaisons non-homogènes, de moindre importance et un espace limité, et se fait sous connaissance (B/L).

1.2 Les missions principales assurées :

- ✓ la préparation de la marchandise conformément aux conditions de transport maritime.
- ✓ la prospection du navire.
- ✓ L'acheminement de la marchandise, en ayant un appel à un transporteur interne.
- ✓ Procurer toutes les proclamations par écrit qui concernent les marchandises mises au transporteur.
- ✓ fournir les factures détaillées et les listes de colisage exposant correctement les marchandises.

1.3 Le transporteur interne

C'est un auxiliaire aidant le lien entre l'établissement du chargeur où il tient en charge les marchandises pour leur transport et leur livraison au port d'embarquement. Ce transport peut être routier, ferroviaire, aérien ou fluvial selon les cas, sa obligation principale est la prise en charge des marchandises depuis l'établissement du chargeur jusqu'au port d'embarquement.

2. Les courtiers d'affrètement maritime

2.1 Définition :

« Toute personne physique ou morale, qui en vertu d'un contrat mondât, s'engage moyennant une rémunération à agir comme intermédiaire pour conclure des achats et des ventes de navire, des contrats d'affrètement et de transport maritime et d'autre contrats relatifs au commerce maritime » Article 631 CMA.

2.2 Types de courtiers d'affrètement

a. Le courtier interprète :

Il consiste à assurer la mise en douane du navire, la traduction des écrits, la certification des rapports de mer.

b. Le shipbroker :

Il est pour mission de mettre en jour la connaissance des produits et les réseaux d'informations afin de montrer les capacités de transport susceptibles d'être offertes.

Sous section 2 : les acteurs intermédiaires

1. Le transitaire

Est un auxiliaire très important, mandataire affairé pour le compte d'un chargeur à l'export et celui d'un réceptionnaire à l'import, il peut accomplir à conseiller son client sur la meilleure façon d'organiser le transport, l'informer sur les formalités administratives.

2. Le mandataire

Est un auxiliaire à l'export et à l'import, qui agit pour le compte de son mandant, il est pour une mission d'accomplir les opérations nécessaires pour le passage des frontières, et transporte les marchandises de magasin portuaire au magasin de son client.

3. L'agent consignataire

Est un agent non-exclusif représentant une ou plusieurs compagnies dans un port, nous distinguons deux types de consignataire : le consignataire du navire « consignataire de la coque » il est chargé de recevoir la marchandise à embarquée et de délivrer la marchandise débarquer, le consignataire de la cargaison qui est pour mission de prendre en charge les marchandises, le paiement du fret et les frais supplémentaires, et partager les marchandises entre les différents destinataires.

4. Le transporteur maritime

C'est la personne physique ou morale qui exploite tant que propriétaire ou locataire, en générale il s'agit d'une compagnie maritime, il peut être **propriétaire** donc celui qui appartient le navire, **armateur** donc celui qui arme le navire, ou **transporteur maritime** celui qui assume la responsabilité des transports à affecter d'un port à un autre.

5. L'entrepreneur de manutention

Nous distinguons deux types de manutentionnaire, le **manutentionnaire bord** qui est pour une mission de opère les opérations de manutention de marchandises, son rôle se résume en chargement et déchargement des marchandises, le **manutentionnaire terre** qui est pour une mission de effectuer la respections des marchandises ainsi la reconnaissance et le gardiennage.

Sous section 3 : les acteurs administratifs

1. La banque

Sont des institutions financières qui placent des instruments de paiement et garantissant des transactions commerciales, nous distinguons deux types des banques, **domiciliaire** qui ouvre le crédit documentaire en privilège et à la demande de son client pour recevoir les documents demandés, **confirmatrice** « remet tante » qui est agi pour le compte de l'exportateur, en transférant les documents remis par son client à la banque domiciliaire afin d'encaisse le montant de transaction commerciale au profit du vendeur.

2. La douane

La douane est un organe de contrôle, aucune marchandise ne peut être ni exporté ni emporté sans avoir reçu l'autorisation des douanes, elle est pour une mission d'appliquer les mesures légales et réglementaires ainsi que la loi tarifaire mise à sa charge, vérifier ou de contrôler toute les marchandises importées, assurer l'analyse des statistiques concernant le mouvement des marchandises¹.

3. Les assurances

Il existe deux types catégories d'assurance maritime, sur **faculté**, ils assurent les marchandises à bord du navire, **sur corps**, ils assurent le navire et ses accessoires.

Sous section 4 : le destinataire final

C'est celui qui a le droit se faire remettre la marchandise une fois qu'il a exposé le connaissement, le destinataire final procède par l'intermédiaire de son représentant qui est en général, le destinataire aux accords d'enlèvement de la marchandise.

¹ BELOUTI, (J) : *le transport international des marchandises*, édition Vuibert, paris. P.63.

Section 4 : l'assurance des risques du transport maritime

La croissance des risques dans la société actuelle, les grandes catastrophes maritimes, exigent d'accorder une attention particulière aux marchandises transportées par voie maritime dans le but de les protéger des dommages mais aussi de protéger l'environnement. Les échanges, notamment commerciaux ont permis d'avancer le processus de la mondialisation qui a favorisé à son tour la croissance mondiale. A la fin du XXe siècle, l'impulsion donnée par ces échanges est due en grande partie au développement des transports.

En effet, le commerce international et le transport plus précisément le transport par voie maritime est essentiellement lié. 90% du commerce international s'effectue par voie maritime. Au vue de ce constat, la rupture de tout trafic maritime signifie non seulement le krach immédiate de nombreuses industries mais également à moyen terme, l'étouffé de l'économie internationale.

Sous section 1 : le contrat d'assurance

1. Définition :

Un contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à compenser l'assuré des sinistres maritimes résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat.

Le contrat est alors formé de trois éléments, le risque, la prime et le sinistre pour ceux nous avons estimé que l'étude des spécificités du contrat d'assurance maritime :

- **Le risque:** Il s'agit de fatalités, d'évènements fortuits contre lesquels la détermination de l'homme ne peut rien, que la apparition de l'évènement dommageable ait été commandée par la volonté divine, par les forces de la nature ou par la volonté d'autrui
- **La prime:** ou cotisation est la rémunération que doit verser l'assuré à l'assureur en contrepartie de la prise en charge du risque par ce dernier, elle est payée soit d'avance, soit à terme échu.
- **Le sinistre:** il matérialise la réalisation du risque assuré et met en jeu la garantie. C'est pour cette raison que le législateur fait l'obligation à l'assuré de le déclarer dans les meilleurs délais (5jours généralement).

2. Forme et objet du contrat

Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit, il énonce :

- La date à laquelle l'assurance est contractée, et si c'est avant ou après-midi.
- Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, pour son compte ou pour le compte d'autrui.
- Les risques que l'assureur prend à sa charge, le moment où ces risques commencent et celui où ils finissent.
- La somme assurée.
- La prime ou le coût de l'assurance.
- La soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue.

3. Les parties du contrat

3.1 l'assureur :

Ce sont des sociétés, en générale spécialisée, qui sont soumises au contrôle de l'état, ce dernier fixe la somme maximale qui peut souscrire chaque société par nature de risque et par navire, l'assureur répond aux :

- ✓ les dommages et pertes qui parviennent aux objets assurés par orage, sinistre, échouement, abordage, changement forcé de route, de voyage ou de navire, jet, feu, explosion, pillage, piraterie, vol commis à bord, baraterie et, généralement, par tous accidents et hasards de mer.
- ✓ Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont pas à la charge de l'assureur. En cas de convention contraire, l'assureur répond de tous les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par animosités, représailles, arrêts, prises et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre.

3.2 l'assuré :

L'assurance peut être contractée pour le compte du souscripteur ou pour le compte d'autrui, ou pour le compte de qu'il appartiendra.

Dans certains cas, nous ne savons pas qui sera le bénéficiaire de l'assurance tel que la vente CAF ou FOB où la marchandise peut être revendue en cours de transport.

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

Les obligations de l'assuré sont :

- **Le devoir de sincérité:**

Il implique une proclamation des circonstances de bonne foi. Il estime donc sur l'assuré une obligation stricte, au moment de la conclusion du contrat, d'affirmer toutes les opportunités connues de lui qui peuvent être importantes pour l'assureur dans la prise en charge des risques.

- **La valeur agréée:**

Les deux contractants doivent se mettre d'accord sur la valeur agréée puisqu'elle facilite la situation en cas de dommage ou perte de la chose, au même temps que cela donne une charge pour l'assureur quand il va calculer la prime que l'assuré va payer pour avoir ses risques couverts.

- **Le paiement de la prime d'assurance :**

L'assuré a l'obligation de payer la prime d'assurance. Cette dernière est le prix que l'assuré paie à l'assureur pour la promesse en échange être compensé selon les termes du contrat.

Sous section 2 : les risques et avaries

Les avaries comprennent les différents dommages qui peuvent advenir au cours de l'opération maritime, soit celles supporté par le navire ou par la marchandise.

Nous distinguons deux types d'avarier sont :

- 1. Les avaries communes :**

Son but est de répartir relativement à la valeur respective, entre les propriétaires du navire et de la cargaison, les dommages ou dépenses concernant les éléments particuliers suivants :

- ✓ un sacrifice exceptionnel souscrit volontairement et raisonnablement par le chef de bord pour le bien de l'expédition maritime,
- ✓ en vue d'échapper à un danger critique ou en diminuer les conséquences dommageables dans l'intérêt du navire et de la cargaison (incendie, échouement, etc.)

Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international

C'est un expert répartiteur d'avaries communes qui est chargé de la répartition des sacrifices entre le navire et la cargaison. Il est souvent désigné par l'armateur ou le transporteur.

Le règlement relatif aux avaries communes détermine le montant des admissions et des contributions dues par chacun.

Toutes les personnes possédant des marchandises sur le navire devront donc participer aux dépenses proportionnellement aux valeurs sauvées.

2. Les avaries particulières :

Ce sont l'ensemble de pertes et dommages supportés par la marchandise elle-même et qui proviennent de la faute d'un tiers, elles sont soutenues par celui qui les subit et ne donnent lieu à aucun recours.

Ces avaries peuvent survenir :

- ✓ Les événements frappant le navire et la cargaison advenue au cours de transport
- ✓ Accident survenu au cours de transport.
- ✓ Les opérations de manutention nécessaires en cas de rupture de charge.

Sous section 3 : les garanties de l'assurance dans le transport maritime de marchandise

1. La garantie FAP :

Cette garantie ne couvre que le risque d'avarie commune, ce sont généralement les armateurs qui souscrivent cette garantie, elle est retenue dans les incoterms par le CIF comme obligation minimale d'assurance à la charge du vendeur.

2. La garantie FAP.SAUF¹... :

Elle couvre les deux avaries communes et particulières subies par la marchandise, occasionnées par des événements choisis par l'assuré, ces derniers sont énumérés après la mention « sauf ».

Ce type de garantie donne donc la possibilité à l'assuré de moduler lui-même les risques qu'il veut assurer.

Ces événements sont classés dans une liste ou l'assuré peut choisir ceux qu'il veut couvrir pour les avaries particulières subies par la marchandise :

¹ CHEVALER (D), DUPHIL (F), Opcit, p.245.

- ✓ Naufrage du navire.
- ✓ Abordage ou heurte du navire ou d'embarcation de transport contre un corps fixe.
- ✓ Chute du colis assuré, d'aéronefs.
- ✓ Incendie ou explosion.

3. Les garanties « tous risques » :

Tous les événements qui emportent une perte ou un dommage au navire assuré sont couverts de plein droit, à moins qu'ils ne résultent explicitement d'une exclusion comptée dans la police ou dans la loi, en termes impératifs.

4. Les garanties « guerre et mine »

En réalité appelée « risque de guerre, risque de mine », cette garantie est toujours couverte indépendamment des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance.

Il est éclairé d'assurer contre les dommages que peuvent provoquer de tels événements, d'autant plus que la prime n'est élevée à 0.03% pour les personnes et 0.3% pour la majorité des parcours « à risques ».

Chapitre troisième :
La consignation maritime.

Chapitre Troisième ; la consignation maritime

Le transport maritime suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre, ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires à côté des principaux intéressés que sont le transporteur, le chargeur et le destinataire.

Parmi tous les auxiliaires, l'agent consignataire de navire joue un rôle très important non seulement par ce qu'il représente le transporteur, mais aussi par ce qu'il joue un rôle prépondérant dans le recrutement du fret.

« les activités du consignataire des navires comprenant notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine, la conduite administrative des navires auprès des autorités locales la conclusion des contrats de manutention de remorquage et de pilotage, l'assistance du navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits des frais et autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port » Article 610 CMA

A travers cette définition de l'activité de consignataire, nous tenterons d'évoquer brièvement sur le consignataire du navire et son rôle, et l'aspect juridique de la consignation maritime et l'évolution de l'activité en Algérie.

Section 1 : généralité sur la consignation maritime

La consignation des navires est une activité annexe au transport à ce terme l'agent consignataire des navires est un auxiliaire incontournable dans toutes les opérations entrant dans le cadre du commerce international s'affectant par voie maritime¹.

Les relations qu'il entretient entre plusieurs intervenant dans la chaîne du transport maritime font de lui un des plus actifs agents maritime.

Sous section 1 : Origine et statut juridique

1. Origine² :

Le mot « agent », origine italienne « agente » et qui vient du verbe latin « Agere » qui signifie « Agir ».

¹ El Khalifa Mohamed (El Kamel), *guide des transports internationaux*, édition DAHLAB, Alger 1994, P32.

² Ibid, p90.

Chapitre troisième : la consignation maritime

Le verbe consigner, en latin « consignare », vient du mot « consigne » qui a les deux sens suivant :

- ✓ Le premier sens : une instruction formelle, un ordre strict à exécuter, à appliquer ou à observer,
- ✓ Le deuxième sens : une somme ou un objet déposé.

2. Statut juridique :

On trouve le statut juridique du consignataire du navire dans *l'article 609 du CMA* qui dispose :

« Est considéré comme consignataire du navire toute personne physique et morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations habituellement, attachées au séjour d'un navire dans un port ».

Le consignataire du navire peut obtenir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions liées à l'exploitation commerciale du navire, aussi il peut également agir pour l'autre partie contractante à condition que l'armateur y ait approuvé.

« Le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixé par une convention, par un tarif ou à défaut, par l'usage ». Article 615 du CMA.

L'agent consignataire perçoit une commission varier entre (1.5% et 5.5%) sur fret.

Sou section 2 : Analyse du contenu du contrat de consignation

En vertu du contrat de consignation de navire, le consignataire est chargé d'effectuer un certain nombre d'acte juridiques et commerciaux, au nom et pour le compte de l'armateur pour les besoins du navire et de la cargaison. Nous devons donc poser la question de savoir, quelle est la nature de contrat, et quels sont en sont les caractères.¹

¹ BRIDI (w), *le traitement d'une escale par le service consignation*, poste -graduation en shipping, ISM, 1992-1993, p4.

Chapitre troisième : la consignation maritime

1. Caractères et preuve :

Les contrats de consignations ne concernent pas un passage de navire, mais le navire ou les navires toucheront le port, le consignataire interviendra en application du contrat généralement conclu pour un an qui lie à cet armateur¹.

Donc c'est un contrat commercial pour l'une et l'autre partie, le contrat peut être établi par tous moyens de part et d'autre. Généralement il en est dressé un écrit ou un échange de correspondance en tient lieu.

2. Nature juridique du contrat :

Ce n'est pas un contrat de travail par ce que celui-ci se distingue par l'état de dépendance juridique du salarié, alors que le consignataire jouit d'une certaine liberté dans l'aménagement de son affaire et de la manière dont il remplira son obligation principale.²

Ce n'est pas un contrat de commission. Le contraire a été soutenu à une époque où l'on pensait que ce contrat n'était pas autre chose que le mondât commercial et la raison, en a été explicitement donnée par les autres qui ont soutenu cette théorie³.

Sous section 3 : les documents préparés par par le consignataire de navire⁴

1. Préavis d'arrivée :

C'est une énoncé de l'arrivée de navire. L'établissement d'un préavis facilite la tâche de l'autorité portuaire en ce qui concerne l'entrée de navire dans le port pour la détermination de la date et l'horaire prévu pour faciliter l'accostage.

Ce document doit emporter les informations suivantes :

- ✓ caractéristiques du navire : dimensions (longueur, largeur), tirant d'eau...
- ✓ provenance
- ✓ date d'arrivée
- ✓ type de marchandises à embarquer ou débarquer.

L'agent doit préparer 7 copies pour les autorités suivantes :

- ✓ office de la marine marchande et des ports

¹ RONE RODIERE, *traite général de droit maritime*, édition DALLOZ, tome3, paris, 1970, p83.

² RODIRE (R), *IBID*, p88.

³ *Idem*

⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/Agent_maritime (consulté le 01/05/2015 à 22 :26).

Chapitre troisième : la consignation maritime

- ✓ capitainerie
- ✓ douane
- ✓ Service sanitaire
- ✓ police des frontières

2. Déclaration d'entrée :

C'est une déclaration formelle indiquant l'heure et la date exacte de l'entrée du navire dans le port. C'est un document de base pour l'enregistrement du navire sur le registre de la Marine Marchande des navires entrants.

Ce document comporte les informations suivantes :

- ✓ le nom de navire, Pavillon
- ✓ longueur, largeur
- ✓ tirant d'eau
- ✓ la provenance
- ✓ destination
- ✓ nombre des conteurs à débarquer

3. Déclaration de sortie :

Cette déclaration comporte la date précise de départ et comporte les mêmes informations que la déclaration d'arrivée et le type, la quantité de marchandises à embarquer à la place des marchandises débarquées. Cette déclaration permet d'enregistrer ce navire sur le registre de la Marine Marchande des navires sortants. Le consignataire doit accomplir cette déclaration et la remettre à la Marine Marchande pour la signer. Sans cette déclaration le navire ne peut pas quitter le poste à quai.

4. Demandes de pilote :

C'est une demande émise par l'agent maritime à la capitainerie pour rendre service à son navire et par laquelle le pilote s'engage à guider le navire lors de l'entrée et la sortie de navire.

5. La liquidation sanitaire :

C'est le document qui prouve la remise de déchets au service sanitaire en contrepartie de paiement de droit par le capitaine. Ce document est établi par l'agent maritime et signé par l'officier de police sanitaire.

6. Certificat de déchargement des déchets :

C'est un certificat qui prouve que chaque navire entrant dans le port doit certainement se débarrasser des déchets existant à bord, ce document doit être délivré et signé par ce qu'on appelle « le gerbage ». Ce document doit être avancé par le consignataire de navire aux différentes autorités qui l'exige.

Chapitre troisième : la consignation maritime

Section 2 : les attributions du consignataire du navire

Sous section 1 : les rôles du consignataire du navire

Les principales missions du consignataire maritime sont des opérations techniques, commerciales, administratives et financières. Ce que nous essayerons de présenter en tant que différents rôles assumés par le consignataire.

1. Rôle technique¹ :

Pour toute opération prévoyant l'escale d'un navire au port, le consignataire en est avisé soit par l'armateur, soit par le capitaine.

Aussi préparé-t il l'escale du navire en se mettant en relation avec les autorités du port les avisant de l'arrivée du navire dont les caractéristiques leur seront présentées, ainsi que les opérations commerciales à effectuer. Le service du pilotage et du remorquage sont informés pour prendre leur disposition à l'approche du navire.

Quant au service de placement, en fonction de la dimension du navire, de la nature de la marchandise et du genre de manutention qui doit être utilisé, un poste à quai sera désigné au navire, puis faire appeler à l'entreprise de manutention relevant du port ou s'imposera le choix des manutentionnaires pour procéder aux opérations de chargement et déchargement de marchandises. En plus agissant pour le compte du navire, il réalise les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.

En effet, il peut être avisé à l'avance, soit par le capitaine ou l'armateur que le navire nécessite certaines réparations, ce qui le met dans l'obligation de choisir un atelier de réparation le plus sérieux et le plus compétent pour procéder aux travaux que nécessitent le navire. Aussi durant son escale, le capitaine peut faire appel au consignataire pour les besoins du navire et de l'équipage, afin de le ravitailler.

2. Rôle commercial² :

Le rôle commercial apparaît comme le plus important, car de lui dépend la bonne santé d'un armement donné. Et surtout dans le cadre de l'exploitation d'une ligne régulière où le consignataire est un préposé de l'armateur. Le consignataire du navire doit être en mesure de

¹ ELEZAAR MOHAMED (B), *les attributions du consignataire du navire et l'entendue de sa responsabilité*, poste-graduation en shipping, ISM, 1993-1994, p5.

² ELEZZAR MOHAMED (B), IBID, p6.

Chapitre troisième : la consignation maritime

cerner correctement l'importance du créneau qu'il gère et donner satisfaction aux attentes formulées par l'armement qui l'a mandaté.

Alors, il revient au consignataire de recruter le fret auprès des clients qui s'adressent à lui, ou des transitaires. Ce qui suppose le maintien de bonnes relations et être en contact permanent avec cette clientèle. Car sur une place où le nombre de consignataires est élevé et où concurrence est mise, la clientèle choisira celui qui aura fait la preuve de toujours fournir la meilleure prestation de service. De ce fait, pour assumer de façon satisfaisante son rôle commercial, le consignataire doit aussi être informé et au courant du taux de fret appliqué par les conférences ou les concurrents exerçant parfois sur la même ligne que leur mandant.

En pratique, dans le cadre de sa mission commerciale, le consignataire, le consignataire établira certains documents qui entrent dans l'activité de consignation telle :

- Le booking qui doit comporter la liste de la marchandise faisant l'objet d'une demande de chargement à bord du navire. Il doit comporter une information complète sur la nature de la marchandise, son tonnage, et son volume, ce qui permettra d'établir un plan de chargement et de déchargement du navire.
- La facturation : qui consiste à la facturation du fret reçu au chargement en fonction soit des tarifs donnés par l'armateur s'il agit en outsider, soit de tarif de conférence ou autre.

3. Rôle administratif¹ :

Le consignataire de navire assume souvent un rôle administratif de par la nature de l'activité du navire et son exploitation. Agissant pour le compte du navire, il se charge parfois des formalités de police touchant à l'équipage ou même des fois à la nature de la marchandise transportée.

De plus, pour les navires effectuant une navigation au long cours, il est nécessaire de faire appel aux autorités sanitaires (santé maritime) pour l'établissement de documents sanitaires nécessaires au voyage.

¹ RODIERE (R), Opcit, p85.

Chapitre troisième : la consignation maritime

4. Rôle financier¹ :

C'est un rôle qui nécessite une présence d'esprit continue et un suivi rigoureux de toutes les opérations financières engendrant un mouvement de fonds important. Ceci a un lien étroit avec le rôle de gestion incombant au consignataire. En effet, ses différentes interventions pour le compte du navire et pour le compte de l'armateur. Il doit la faire selon le trafic et la nature de la marchandise, et procéder à l'entreprise.

Ce rôle de financier finalement, doit être considéré comme le pilier de l'existence du service de consignation.

5. Rôle juridique² :

Lors de l'exploitation d'un navire peuvent naître des problèmes donnant lieu à des litiges qui seront portés par devant le juge du lieu. Les dommages ayant un rapport avec les contentieux occasionnée (par le navire, à la marchandise, ou autres) font que le consignataire de navire est convoqué devant la justice pour répondre aux réclamations des demandeurs ou victimes, en tant que représentant de l'armateur ou du transporteur, sans être tenu des faits qui ne lui sont pas personnellement attribuable. *L'article 613 du CMA* dispose « dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom ».

Parmi ces rôles complémentaires, nous examinerons le consignataire en tant que courtier interprète et conducteur de navire, transitaire, et enfin commissionnaire de transport.

Sous section 2 : les relations du consignataire avec les autres intermédiaires

1. Avec le transporteur maritime :

D'abord le transporteur maritime, une personne morale ou physique qui peut être : propriétaire du navire, armateur, transporteur seulement, affrètement.

La relation de l'agent consignataire avec le transporteur est liée par un contrat de consignation qui est généralement annuel, donc le consignataire peut être désigné par le transporteur.

Le consignataire doit répondre aux besoins du transporteur et ses subordonnées.

¹ Idem

² BRIDI (W), Opcit, p30

Chapitre troisième : la consignation maritime

2. Relation de consignataire de navire avec l'entreprise portuaire :

La liaison entre le consignataire et l'entreprise portuaire prend la forme des contrats (manutention...), donc la consignation maritime et la manutention sont des opérations complémentaires.

Parfois le consignataire choisit lui-même l'entreprise de manutention.

3. Relation de consignataire de navire avec le courtier maritime :

Le consignataire de navire doit aviser le courtier maritime pour faire la traduction des documents du navire appropriés pour sa conduite en douane.

« Le courtier maritime peut cumuler ses activités avec les activités du navire et de la cargaison... » Article 637 du CMA.

4. Relation de l'agent consignataire de navire avec le transitaire :

La relation de consignataire avec le transitaire existe de fait que le transitaire est un mandataire des ayants droit sur la marchandise transportée dans le navire que le consignataire a le charge, donc le consignataire doit annoncer au transitaire l'arrivée du navire (à l'import), et le transitaire livre la marchandise au consignataire pour l'embarquement, et aussi la présentation du transitaire devant les guichets de l'agence de consignation pour l'échange des documents.

Chapitre troisième : la consignation maritime

Section 3 : obligations et droits de consignataire du navire

Sous section 1 : obligations et régimes de responsabilités

1. Obligations

L'article 609 du CMA dispose que le consignataire «*effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même*».

L'article 614 précise les obligations découlant du contrat.

Enfin *l'article 610* prévoit la réception et la livraison de la marchandise par le consignataire aux lieux et place du capitaine.

Ainsi, on constate que le consignataire s'oblige vis-à-vis de l'armateur et vis-à-vis de la marchandise.

1.1 Obligations vis-à-vis l'armateur¹ :

Le consignataire devra respecter les instructions de son mandat, être diligent un exécutant la mission qui lui a été confié et en rendre en compte : s'agissant de l'exploitation du navire depuis son arrivée au port jusqu'à son départ.

- ✓ Il doit informer l'armateur de l'accostage du navire, du début et l'état d'avancement des opérations commerciales et de L'F.T.S (Estimated Time of Sailing) du navire.
- ✓ Afin d'assurer une rotation rapide du navire, il doit raccourcir le séjour de celui-ci dans le port, an lui réservant le quai approprié pour l'accostage, et en commandant la manutention pour que l'opération de chargement ou de déchargement débute dès l'accostage du navire.
- ✓ Le consignataire doit jouer un rôle de conseil en renseignant l'armateur sur les aptitudes des différents auxiliaires (services de manutention, de remorquage..) et surveiller l'exécution des opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournies par les entreprises sont on a requis les services.
- ✓ Rechercher du fret (le standard liner Agency Agreement a prévu cette obligation dans les clauses 5, 10 et suivantes relatives au marketing and sales).
- ✓ Etablir le compte d'escale.

¹ ELEZAAR MOHAMED (B), Opcit, p9.

Chapitre troisième : la consignation maritime

1.2 Obligation vis-à-vis la marchandise ¹:

Même si le consignataire n'est pas partie prenante dans le contrat de transport maritime, en tant que mandataire du transporteur, il doit certaines obligations vis-à-vis la marchandise.

Le consignataire reçoit l'ensemble de la cargaison des mains du capitaine, il la soigne jusqu'à sa livraison et son enlèvement par les destinataires. Il fait délivrance à ceux-ci au nom du capitaine recouvre le fret du et conserve les droits de l'armateur.

- ✓ Le consignataire doit prendre soin de la marchandise entre ses mains, la sanction en sera sa responsabilité, on doit considérer que ce devoir de conservation entre naturellement dans la mission du consignataire et qu'il faudrait une clause contraire du contrat de consignation pour l'en dispenser.
- ✓ Il doit procéder à la délivrance entre les mains destinataires, s'il y a un manquant, il ne peut faire autre chose qu'en tenir compte, de même si la marchandise est avariée, on s'est interrogé sur la conduite qu'il devait tenir lorsqu'il y a un manquant dans un lot de choses semblables destiné à plusieurs destinataires. Un jugement a statué qu'il devait lui-même procéder à la réception de la perte entre destinataires.
- ✓ Il doit faire parvenir un avis d'arrivée aux réceptionnaires pour les informer de l'arrivée de leurs marchandises. Lors de la livraison, le consignataire du navire reçoit les réserves éventuelles du destinataire et les transmet au transporteur.

On en déduit que cet auxiliaire peut être en même temps consignataire du navire et consignataires de la cargaison. Mais doit veiller à la séparation des deux sortes d'obligations qu'il assume.

2. Régime de responsabilité :

Le consignataire agit pour le compte de son mandat et ne prend aucun engagement en son nom propre, sa responsabilité est contractuelle et ne peut être mise en jeu que par celui qui a requis ses services, il n'est donc responsable qu'envers l'armateur, et seulement de ses fautes personnelles et prouvées.

¹ RODIERE (R), Opcit, p109.

Chapitre troisième : la consignation maritime

2.1 Responsabilité contractuelle du consignataire du navire

Ici, le consignataire est responsable que dans le ou il n'a pas respecté les clauses qui sont prescrites dans le contrat de consignation établi entre l'armateur et son mandant, en effet, la base de la responsabilité du consignataire est sa qualité de mandataire, de plus, il ne peut pas prendre aucun engagement personnel, en négociant des contrats, car il travaille au compte et au nom de l'armateur. Aussi, le consignataire est responsable de ces fautes personnelles, c'est-à-dire il n'est pas responsable des fautes de l'armateur ou du capitaine. Ainsi il paye lui-même « personnellement » la contravention de « grande voirie », dans le cas où l'infraction lui est imputable ou s'il refuse de révéler l'identifier de son mandant. En fin dans le cas, ou le capitaine n'accepte pas de changer le matériel pour lequel la réservation avait été faite, sans aucune raison, ne peut engager la responsabilité de la réservation avait faite, sans aucune raison, ne peut engager la responsabilité du consignataire, du navire, mandataire qui avait traité au nom de son mandat¹.

La mise en jeu de la responsabilité civile, pour le consignataire du navire, signifie qu'il a contrevenu à une obligation née d'un contrat dûment valable. Et le régime de cette responsabilité obéit aux règles du droit commun. L'article 617 du CMA dispose « le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun »².

Don cette responsabilité n'est appréciée que sur la base des termes déterminant les obligations des parties au contrat, conformément aux dispositions de l'article 614 du CMA.

2.2 la responsabilité délictuelle³ :

La responsabilité délictuelle du consignataire du navire ne peut être recherchée que pour les actes internationaux de ce dernier, c'est-à-dire que sa responsabilité ne peut être retenue qu'à la condition de rapporter la preuve d'une faute qui lui soit personnellement imputable.

En effet, si le consignataire d'engage vis-à-vis chargeurs ou réceptionnaires de la prise e charge de la marchandise, verra sa responsabilité mise en cause, en cas de perte ou d'avarie, car pour cette activité assimilées à une manutention, le consignataire ne « contacte qu'une obligation de résultat pour les opérations juridiques ». Pour cela, il bénéficie des mêmes exceptions que l'entrepreneur de manutention, limitant ainsi sa responsabilité, ceci, en

¹ LAMY (SA), transports, édition Lamy, paris, 1994, p439.

² ELLEZZAR MOHAMED (B), Opcit, p47.

³ RODIERE (D), Opcit, p103.

Chapitre troisième : la consignation maritime

référence à l'article 53 de loi française du 18 juin 1966, c'est un cas de figure, dont le législateur Algérien n'en fait pas mention, du fait peut être que l'article 873 du CMA, relatif à la manutention portuaire, dispose que ces opération : « Sont effectuées dans les ports par les organismes publics habilités à cet effet » excluant par-là, indirectement le consignataire.

De même, à titre d'exemple, un chargeur ayant requis les services d'un consignataire agissant comme transitaire, désigne le navire sur lequel doit être chargé la marchandise. Et pour une raison quelconque, l'embarque sur un navire, autre que celui qui lui a été désigné, qui arrivera en retard occasionnant un préjudice au chargeur.

Le fait de ne pas avoir suivi les instructions du chargeur (choix du navire), engagera la responsabilité personnelle du consignataire pour dommages subis. Mais toutefois, il reste à la charge des déclamateurs d'apporter la preuve de l'acte intentionnel imputable au consignataire pour manquement à son obligation.

La jurisprudence française notamment, fait était de différentes actions relatives à l'activité du consignataire, la mise en jeu de la responsabilité est très complexe, et des fait qui paraissent n'avoir aucun lien avec le consignataire, l'impliquent parfois directement, cas d'un consignataire ayant agi comme manutentionnaire tenu responsable du désarrimage de la marchandise en mer.

2.3 Responsabilité quasi-délictuelle du consignataire¹ :

Cette responsabilité ne concerne que les actes no, intentionnels du consignataire du navire. Dans l'exercice de sa fonction, le consignataire de navire, bien souvent, voit sa responsabilité quasi-délictuelle mise en jeu.

Elle ne relève ni de son incompétence, ni de son fait personnel, mais parfois d'une négligence ou d'un fait inattendu à titre d'exemple, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a retenu la responsabilité quasi délictuelle d'un consignataire de navire, pour avaries causées à des marchandises en attente sur le quai d'embarquement, suite à un incendie provoqué par des balles de coton entreposées dans un hangar voisin.

De ce qui précède, et excepté les cas où la faute relève du fait personnel, la doctrine et la jurisprudence ne tiennent pas le cosignataire de navire comme entièrement responsable des faits nés à l'occasion de sa fonction. Qualifié de mandataire, il ne sera tenu que d'une

¹ ELEZZAR MOHAMED (B), Opcit, p61.

Chapitre troisième : la consignation maritime

obligation de moyen par laquelle il peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant avoir agi avec diligence et de façon irréprochable.

Après cet aperçu sur les différentes formes de responsabilités auxquelles peut être confronté le consignataire, nous examinerons le cas, où le consignataire du navire assure le rôle de commissionnaire de transport et où sa responsabilité sera plus importante. Ce choix est dû à la particularité et la complexité de cette activité qui entre dans les attributions du consignataire.

Sous section 2 : Droits et privilèges du consignataire

1. les droits¹ :

En vertu des articles 615 et 616 du **CMA**, l'armateur doit rétribuer le consignataire et lui rembourser les avances qu'il a pu faire les frais engagés, notamment les frais de port, du capitaine, de provisions, de manutention...

Cette rémunération est fixée par le contrat de consignation ou par le barème des honoraires de consignation.

Lorsqu'il recherche du fret pour son mandant le consignataire a droit à une commission égale à un certain pourcentage du fret recruté, déterminée, soit par le contrat, soit par le barème de consignation et qui varie selon les pays, à titre d'exemple, en France elle varie entre 5% et 8% à l'exportation et entre 3% et 5% à l'importation selon le mode conditionnement de la marchandise.

En Algérie, elle varie entre 3% et 4.5% du montant du fret à l'import comme à l'export.

Pour les autres prestations fournies par le consignataire, il est fait référence au barème des honoraires établi par les fédérations nationales dans les pays européens et par chaque consignataire en Algérie.

Pour couvrir les frais d'escales des navires des armateurs membres de la BIMCO, l'entreprise de consignation GEMA et la BIMCO ont conclu un accord en 1990 relatif à la garantie des débours d'escales.

¹ ELEZZAR MOHAMED (B), Ibid, p11.

Chapitre troisième : la consignation maritime

Selon cet accord la BIMCO garantit à GEMA le paiement dans les délais impartis par les lois et règlements Algériens en vigueur de tous les frais et débours dus au titre de l'escale d'un navire dans des douze ports Algériens.

Cet accord permet d'éviter les retards dus aux délais bancaires et la saisie conservatoire du navire, en permettant à celui-ci d'appareiller immédiatement après la fin des opérations de déchargement.

2. Les Privilèges :

Le consignataire rencontre souvent des difficultés pour rencontrer ses créances, c'est pourquoi il bénéficie d'un privilège sur le navire et sur le fret.

Ainsi, comme tout créancier, il peut faire saisir le bien de son débiteur, en l'occurrence le navire, ce qui constitue un moyen de pression important pour l'obtention du remboursement de sa créance. De plus, il bénéficie d'un privilège sur le fret de voyage, car il peut retenir les frais d'escale sur les frets encaissés pour le compte de l'armateur. Ces privilèges constituent ainsi pour le consignataire des garanties non négligeables¹.

Après être parvenu à l'issue de cette définition en général de la consignation de navire, nous entamerons l'étude de la réalité Algérienne, d'abord à travers une brève rétrospective pour tenter d'analyser le monopole et ses effets pervers actuels, puis en essayant de démontrer qu'une libéralisation qui ne constitue pas l'aboutissement d'un processus économiques cohérent, mais qui a été décrété dans l'urgence et la précipitation, ne peut déboucher que sur un grand désordre, d'où la nécessité d'agir à la fois sur les plans réglementaires et organisationnel notamment pour envisager les perspectives de développement de cette activité².

¹ RODIERE (R), Opcit, p90.

² ELEZZAR MOHAMED (M), Opcit, p12.

Chapitre troisième : la consignation maritime

Section 4 : la consignation maritime en Algérie

Depuis son apparition sur la place -le port-, la consignation de navire a constamment soulevé des interrogations de la part de la justice, sur ses attributions, sa mission et par suite sur l'étendue de sa responsabilité, établie dans le temps, on constatera que l'appréciation du rôle du consignataire de navire a énormément changé, ceci est dû au développement du commerce international par voie maritime qui a eu un impact non négligeable sur les attributions initiales de cet agent.

Sous section 1 : Rétrospective de la consignation de navires en Algérie¹

1. Avant l'attribution du monopole à la compagnie nationale de navigation Algérienne (CNAN) :

Jusqu'à l'indépendance de l'Algérie, la consignation des navires était exercée par des agendas Français avec une organisation similaire aux autres agences de consignations en France. De la même façon, dans son fonctionnement la consignation de navires était soumise aux lois régissant ce corps d'activité, c'est-à-dire au code commerce Français, ainsi qu'au mode civil.

A l'indépendance, dans un souci de continuité de toute activité dans un cadre légal, et jusqu'à la promulgation de nos propres textes de loi, toute la législation Française en vigueur jusqu'au 31 décembre 1962, a été reconduite par la loi 62.157 du 21 décembre 1962. Ainsi sera-t-il des consignataires de navires, des courtiers conducteurs de navire.

Par décret N° 63-489 du 31 Décembre 1963, est créé la compagnie Nationale Algérienne de Navigation, ci-après dénommée (CNAN) et ce n'est qu'en 1967, avec l'ordonnance N°67-77 du 11 Mai 1967 portant modification des statuts de la CNAN, que l'exercice de la profession de consignataire de navires sera déterminé par les textes et à qui cette activité est dévolue.

En effet, l'article 3 de l'ordonnance « la compagnie a pour objet :

- ✓ D'assurer en Algérie et à l'étranger, les fonctions d'agent maritime des sociétés Algériennes ou étrangères.

¹ BAAZIZI (R), *le consignataire Algérien à la croisée des chemins*, poste-graduation en logistique et CIN, ISM, 1996-1997 P 32.

Chapitre troisième : la consignation maritime

- ✓ D'entreprendre toutes les opérations de la manutention et de consignation, tant pour ses navires que pour les navires appartenant à d'autres personnes physiques ou morales Algériennes ».

Il est à rappeler que l'indépendance jusqu'à 1967, la consignation de navire était de statut privé et soumise à la loi de la concurrence.

Le régime politico-économique pour lequel l'Algérie a optée, a fait que l'existence de ces consignataires étrangers sur le territoire national devenait impossible. Et c'est sous la coupe de la compagnie de Navigation Algérienne que la consignation de navires sera prise en charge. A partir de là, de nombreux textes portant monopoles de certaines activités maritimes apparaîtront. Leur attribution se fera d'abord au profit de la CNAN : tel le courtage, la consignation, l'acconage, la manutention.

2. Après l'attribution du monopole à la CNAN :

avant que la consignation de navire devienne un monopole de la CNAN, il est nécessaire de rapporter qu'en 1960 est promulguée L'ordonnance N°69-50 du 17 juin 1969 portant monopole des activités d'acconage et de manutention dans les ports Algériens, de transport maritime et d'affrètement de navires au profit de la CNAN. De même en 1971, le décret N°71-120 du 31 Mai 1971 portant attribution à la CNAN, du courtage maritime dans les ports Algériens :

Article 1^{er} du CMA : «le courtage maritime, comprenant notamment la conduite des navires en douane et la traduction, le cas échéant, des écrits en langue étrangère, est dans tous les ports nationaux, attribuée à la compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN) ».

A cette étape, nous constatons que le législateur s'est contenté de concentrer plusieurs activités de chacune, au niveau d'une seule structure et sans évaluer les problèmes que peut engendrer ce cumul ainsi que les obligations et responsabilités relatives au statut légal de chaque fonction.

Ainsi, en 1971 deux textes de loi relatifs à l'activité de la compagnie de navigation (CNAN) apparurent. L'un concernant le courtage, décret N°71-120 du 13 Mai 1971 portant attribution de la compagnie National Algérienne (CNAN) du courtage maritime dans les ports Algériens.

Chapitre troisième : la consignation maritime

L'article 1^{er} stipule « le courtage maritime, comprenant, notamment la conduite des navires en douane et la traduction, le cas échéant des écrits en langues étrangère, est dans tous les ports nationaux attribué à la compagnie Nationale de Navigation Algérienne (CNAN) ».

L'autre concernant la consignation maritime dans les ports Algériens, décret N°71-178 du 30 juin 1971 confiant à la compagnie nationale de navigation, la consignation maritime dans les ports Algériens.

L'article 2 dispose : « la fonction de consignation maritime..... Est confiée à la compagnie nationale de navigation dans tous les ports nationaux ».

Sous section 2 : Les naissances des agents consignataires en Algérie

Dans le cadre du décret N°80-242 du 04 Octobre 1980 relatif à la mise en œuvre de la restructuration des entreprises, il est à rappeler la création de la société nationale de transports maritimes des hydrocarbures et produits chimiques dénommée ci-après (SNTM/HYPROC) par décret N°42-282 du 14 Août 1983, que en outre aura la charge d'assurer la consignation de ses propres navires, l'activité de cette entreprise était assurée auparavant par la CNAN¹.

Mais l'année 1987, sera une date remarquable de par les décisions prises en ce qui concerne le statut de la SNTM/CNAN et de la consignation, en effet, le décret N°87-154 du 14 juillet 1982 portant réaménagement des statuts de la société Nationale de transport maritime (SNTM/CNAN) stipule en son article 3 « Sont distraite de l'objet de décret N°82-279 du 14 juillet 1982 relatif au statut de la société Nationale des transports maritimes (SNTM/CNAN), les éléments du patrimoine, la partie des activités dont il ressort qu'ils seront destinés à l'entreprise nationale de transport maritime des voyageurs et l'entreprise nationale de consignation et d'activités annexes aux transports maritime... ».

L'article 2 du présent décret N°87-156 du 14 juillet portant création de l'entreprise nationale de consignation et d'activités annexes aux transports maritime, stipule : « l'entreprise est chargée, dans le cadre du plan national de développement économique et social, de la consignation du courtage, du transit et d'un manière générale, de toutes activités annexes aux transports maritime de marchandises ».

Bien que toutes les conditions ne soient pas réunis pour entrer à l'ère de l'économie de marché, la réforme organisationnelle et la restructuration de beaucoup d'entreprises de

¹ BAAZIZI (R), Ibid, P40.

Chapitre troisième : la consignation maritime

production et de services commença par se faire. De même, il ne sera de l'entreprise nationale de consignation (ENCATM) qui sera dissolue et donnera naissance à la générale maritime de consignation (GEMA) (en 1989), assurant la consignation de navires étrangers et la création de la National Shipping Company (NASHCO) en 1992 société par action, dont 60% des parts appartiennent à la compagnie Nationale Algérienne de Navigation, et 40% des parts à la générale maritime. Cette dernière assurant la consignation des navires CNAN et des navires affrétés CNAN¹.

La consignation en Algérie est passée d'un stade d'absence de concurrence à un niveau de concurrence modérée où l'offre est entre les mains d'un nombre limité d'agents consignataires, occupant chacun une place suffisante qui lui permette d'influer sur les tarifs et d'arrêter sa propre politique tarifaire en prenant en compte la décision des autres concurrents et leurs réactions à sa démarche².

L'étude de ce niveau de concurrence constituera l'objet de la part du marché des différents acteurs :

Tableau 3 : la part de marché des consignataires maritimes.

Exercice consignataire	1994	TAUX	1995	TAUX	1996	TAUX
- GEMA	2942	61%	2360	53%	2378	54%
- NASHCO	1270	26%	1405	32%	1326	30%
- MTA	610	13%	658	15%	620	14%
- CALTRAM	---	---	---	---	56	2%
TOTAUX	4822	100%	4423	100%	4380	100%

Source : ministère de transport.

D'après le tableau on peut constater que la part des 3 consignataires : GEMA varie entre 53% et 61%, NASHCO entre 26% et 32% et celle de MTA demeure stable.

Ainsi l'écart qui existe entre GEMA et NASHCO d'une part, et GTA d'autre part s'explique à la fois, par le fait que GEMA consigne une partie des navires étrangers en tramping et tous les navires de ligne régulière des armements étrangers et NASHCO tous les navires de la CNAN et une partie des navires en tramping des armateurs tiers, et par la compétence et le professionnalisme des personnels des deux entreprises.

¹ BAAZIZI (R), Ibid, p44.

² Idem.

Chapitre troisième : la consignation maritime

Bien entendu, l'arrivée de nouveaux consignataires modifiera certainement la configuration du marché algérien, ce seront la stratégie et les actions définies par chacune des entreprises en place qui leur permettront de faire face à la concurrence.

Sous section 3 : le consignataire de navire à l'ère de l'économie de marché en Algérie :

C'est à la faveur des changements, tant politique, qui économiques que la profession de la consignation du navire sera examinée. C'est à partir de 1988, que les nouvelles mesures dans la gestion économiques de tous secteurs d'activités ont été prises par l'Etat. En particulier, le décret 88-201 du 18 Octobre 1988 portant abrogation de toutes dispositions réglementaires conférant aux entreprises socialistes à caractère économiques l'exclusivité d'une activité ou le monopole de la commercialisation, la loi relative à la monnaie et le crédit, la loi relative à l'orientation des investissements économiques privés nationaux, font qu'une nouvelle approche économique a été choisie, c'est-à-dire la levée du monopole et orientation vers le libre marché¹.

Dans ce cadre, comme toute entreprise commerciale, l'agence maritime, et le consignataire en particulier, doivent disposer de tous les atouts leur permettant de faire face à ma concurrence certaine, des autres consignataires qui activeraient sur la même place qu'eux. Ces atouts dont la maîtrise est nécessaire, sont d'ordres techniques et humains.

Face au développement de l'activité de consignation, dont le transport multimodal est devenu une activité complémentaire nécessaire, la consignation doit être en mesure de gérer son entreprise de façon rentable et offrir des services à moindre coût. Aussi l'informatisation de l'activité est à elle seule, de permettre ce résultat. Et cette activité de transport de bout en bout commence à intéresser les armateurs de par le monde car disposant de conteneurs permettant la réalisation de ce transport de manière efficace, le consignataire de navire Algérien doit être en mesure d'agir en ce sens. C'est-à-dire disposer d'un pare suffisants de conteneurs, leur prévoir des ateliers de maintenance, et leur gestion informatisée lors de leur déplacements soit vers l'intérieur du pays, soit vers extérieur. Ce que suppose un plan de gestion du facteur humain efficace permettant d'avoir un personnel d'encadrement compétent et compétitif².

¹ BAAZIZI (R), Opcit, P57.

² BOUARROUDJ (AB.H), *le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir*, forum des chefs d'entreprise, 2 Octobre 2012, p5.

Chapitre troisième : la consignation maritime

Ainsi, le consignataire de navire pourra t'il relever de défi ? Ce qu'il faudrait dire est que le consignataire de navire pour répondre favorablement aux souhaits de ses clientèles, souvent pour un transport multimodal, doit se trouver dans un port disposant de postes à conteneurs avec tous leur moyens de levage, c'est ce qui nous manque encore, de plus pour faire le transport de conteneurs, il faut disposer de moyen répondant à cet effet, c'est-à-dire des infrastructures roulières permettant la circulation de ces moyens de transports avec leur contenu¹.

¹ RODIERE (R), Opcit, p100.

Chapitre quatrième :
Présentation de l'organisme d'accueil.

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

L'entreprise est une cellule dont l'activité est la combinaison d'un certain nombre de moyen d'action. La description de ses moyens et les relations existantes entre eux définit la structure organisationnelle de l'entreprise.

Cette structure dépend du milieu dont lequel se trouve l'entreprise (son environnement), de la nature de son activité, de taille et de la longueur de son cycle d'exploitation.

Ce chapitre est composé en trois sections : nous avons commencé par une présentation de l'établissement d'accueil **Maersk Line** dans lequel nous avons effectué notre recherche en sa qualité de service maritime, ensuite comprend la structure organisationnelle de Maersk Line Algérie, et la troisième section comprend l'analyse de l'activité de Maersk Line

Section 1 : présentation de Maersk Line

Sous section 1 : Maersk Group:

Le groupe danois A.P. MØLLER emploie plus de 110 000 salariés à travers 130 pays dans le monde. Avec un chiffre d'affaire de 60 milliards de \$ en 2011, la firme danoise se classe, selon Fortune, au 144^{ème} rang des 500 premières firmes mondiales. Le fleuron du groupe est la compagnie maritime **Maersk Line**, premier armement mondial pour les lignes conteneurisées depuis la fin des années 1990. Elle déploie aujourd'hui un réseau de lignes maritime à l'échelle mondiale adossé à un très important réseau de terminaux à conteneurs à travers la société APM Terminals. En outre, les clients chargeurs peuvent aussi s'adresser à Damco, filiale logistique, afin d'organiser le transport de leurs marchandises de bout en bout et d'un point à l'autre de la planète. En fait, l'histoire du groupe A.P. MØLLER se confond avec la mise en place très progressive d'un système verticalement et horizontalement intégré qui a permis de faire de Maersk Line le premier des globaux carriers mondiaux.

Ce conglomérat maritime est le fruit d'une épopée scandinave menée de père en fils depuis la Révolution industrielle jusqu'à nos jours avec, pour reprendre la devise du groupe, une attention constante (With constant care), pour faire fructifier, développer et diversifier les affaires de la société. Les trois générations successives de dirigeants, Peter Maersk Moller (1836-1927), Arnold Peter Moller (1876-1965) et Arnold Maersk McKinney Møller (1913-2012) n'ont eu de cesse de développer de nouvelles activités, principalement maritimes, en s'affranchissant immédiatement du marché national danois

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

trop étroit pour se projeter à l'échelle mondiale tout en conservant un puissant ancrage national qui fait du groupe **MØLLER** une source de fierté pour les Danois mais aussi un des vecteurs majeurs de la vie politique et économique nationale.

A partir d'une activité de tramping¹, fondée à l'origine à partir de deux modestes sociétés, la Dampskibsselskabet Sevenborg (société à vapeur de Sevenborg) créée en 1904 et la Dampskibsselskabet af 1912 créée comme son nom l'indique en 1912, les Møller réalisent pendant la Première Guerre mondiale de bonnes affaires, au prix de quelques navires coulés, pour le compte de la Grande Bretagne et de la France. En 1918, ils ouvrent les chantiers de construction navale à Odense afin de pouvoir construire eux-mêmes leurs propres navires.

A la fin des années 1920, Arnold se lance dans le transport du pétrole et déploie aussi les premières lignes régulières. Les Etats-Unis deviennent la plaque tournante de l'activité du groupe via le cousin Hans Isbrandtsen puis le fils Maersk Mc-Kinney qui se marie à une américaine, Chastine Estelle Mc-Kinney. Il quitte le Danemark en 1940, au moment de l'invasion allemande, pour les Etats-Unis. Le monde est d'emblée le terrain de jeu de la société Møller. Au lendemain de la guerre, la diversification se poursuit avec l'exploration pétrolière et gazière au Danemark qui induit toute une activité maritime autour des plateformes off-shore, aussi bien pour leur construction que pour leur ravitaillement, l'implication à partir de 1964 dans les activités de la grande distribution (Dansk Supermarked A/S avec plus de 30 000 salariés) et en 1970 la création d'une compagnie aérienne, Maersk Air, qui sera cédée en 2005.

Le portrait d'Arnold Maersk Mc-Kinney Møller, dressé par le journaliste Alexandre Sarin, au moment de son départ à la semi-retraite en 1993 donne une bonne idée du fonctionnement du groupe : « Austère, craint et respecté dans son palais de verre en bordure du port de Copenhague jouxtant la résidence royale d'Amalienborg, « Monsieur Møller » a fait régner des coutumes dignes du dix-neuvième siècle que lui reprochent certains. Il exigeait de tous qu'ils soient tirés à quatre épingles et se donnent corps et âme au groupe car, disait-il « un problème sur la table aujourd'hui ne doit pas être traité demain ». (...) Cultivant le secret, « Monsieur Møller » a fait de son groupe l'entreprise la plus fermée, au point que certains actionnaires minoritaires et la bourse de Copenhague se sont plaints de « cette perle qui ne laisse filtrer les informations qu'au compte-gouttes ». Peu loquace, il s'exprime cependant parfois, uniquement par le biais de la revue interne du groupe, et ses opinions résonnent fort jusque dans les sphères politiques. Il avait irrité l'ancien gouvernement conservateur quand il avait plaidé pour le « oui » au traité de Maastricht. »

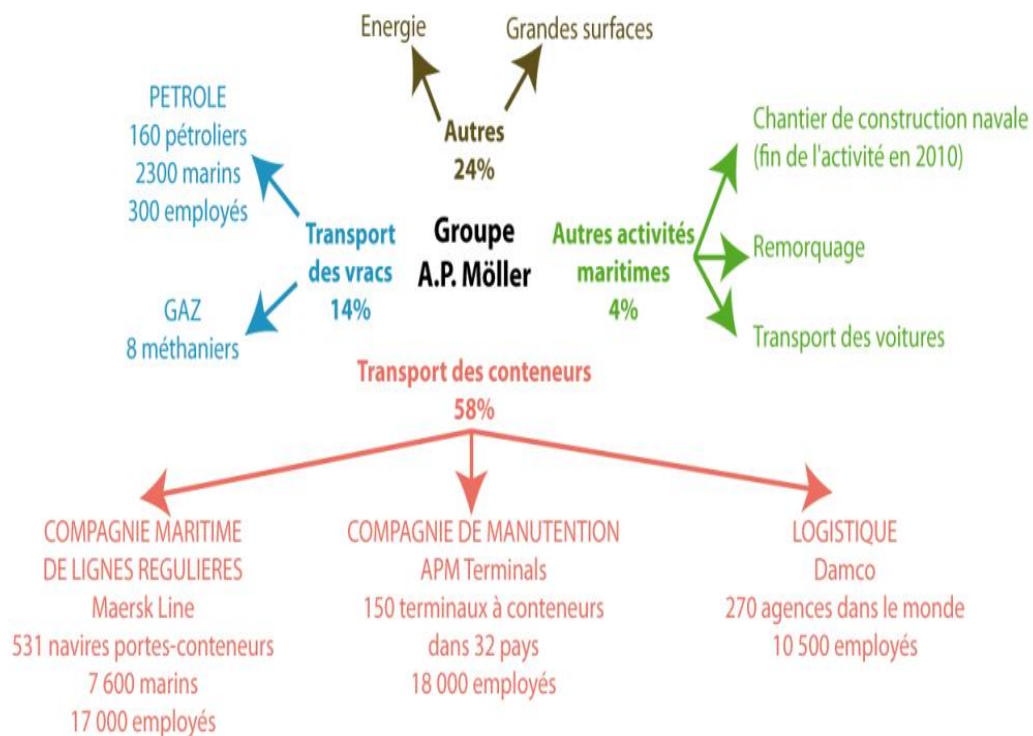
Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

(Le Monde du 6 juillet 1993) Arnold Maersk Mc-Kinney Møller a eu trois filles qui n'ont pas voulu reprendre les rênes du navire.

Depuis 1993, les patrons du groupe ne portent plus le nom de Maersk mais ils ont fait leur carrière à l'intérieur de celui-ci. Deux fondations, A.P. Møller et Chastine Mc-Kinney Møller, créées dès 1953, permettent à la famille de préserver ses intérêts et de contrôler la société Møller.

Côté en bourse, le groupe A.P. Møller Maersk publie un rapport annuel, source de précieuses informations. Mais cette culture du secret est caractéristique du transport maritime. Elle se retrouve dans les deux autres grands armements conteneurisés européens rivaux MSC, armement italo-suisse, qui pratique une omerta complète sur ses activités et dans une moindre mesure pour l'armement franco-libanais CMA-CGM, respectivement deuxième et troisième armement mondial pour le transport des conteneurs.

Figure 3 : Principales activités du groupe A.P. MØLLER en 2010



Source : le bilan annuel 2009, A.P. Møller Group.

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

Sous section 2 : présentation de Maersk Line

La compagnie maritime de lignes régulières Maersk Line est la filiale la plus importante du groupe. Elle a servi de pivot depuis les années 1980 pour constituer un groupe de transport global et mondial, verticalement et horizontalement intégré.

Maersk Line s'est imposée depuis le début des années 1990 comme le premier armement conteneurisé mondial par la capacité de sa flotte. Alors que celle-ci ne représente que 3% de la capacité mondiale dans les années 1980, cette part progresse par pallier dans les années 1990 et 2000 pour se stabiliser aujourd'hui à environ 14% de la capacité mondiale.

Maersk Line s'inscrit dans le mouvement de concentration de cette industrie puisque dans la même période, la part des 20 premiers armements mondiaux progresse de 44% à plus de 84% en 2011. Cette capacité à occuper dans la durée le haut de la hiérarchie mondiale est d'autant plus remarquable que les années 1980 et 1990 se caractérisent d'abord par la montée en puissance des armements asiatiques qui laminent leurs concurrents européens et américains, historiquement présents sur le marché, puis par la reconquête européenne à partir des années 1990, principalement sous l'effet de la croissance très rapide de deux armements aux pratiques très innovantes, MSC et CMA-CGM. Au cours des années 2000, MSC tend à se rapprocher de Maersk Line en termes de capacité de transport. Mais c'est donc bien par son cœur de métier, le transport maritime de conteneurs, que Maersk s'impose comme un transporteur global.

Sa taille permet au transporteur danois de proposer le plus grand nombre de services (plus de 100 en 2006) et de toucher le plus grand nombre de ports (269) par rapport à ses concurrents.

De 1994 à 2006, il ne cesse de renforcer ses positions sur l'ensemble des marchés pour y occuper presque systématiquement la première position. A l'inverse des armements asiatiques regroupés au sein de méga alliances, notamment sur les grandes routes Est-Ouest, mais comme les deux autres armements européens MSC et CMA-CGM, il parvient à cette performance en dehors de tout partenariat majeur avec un autre armement.

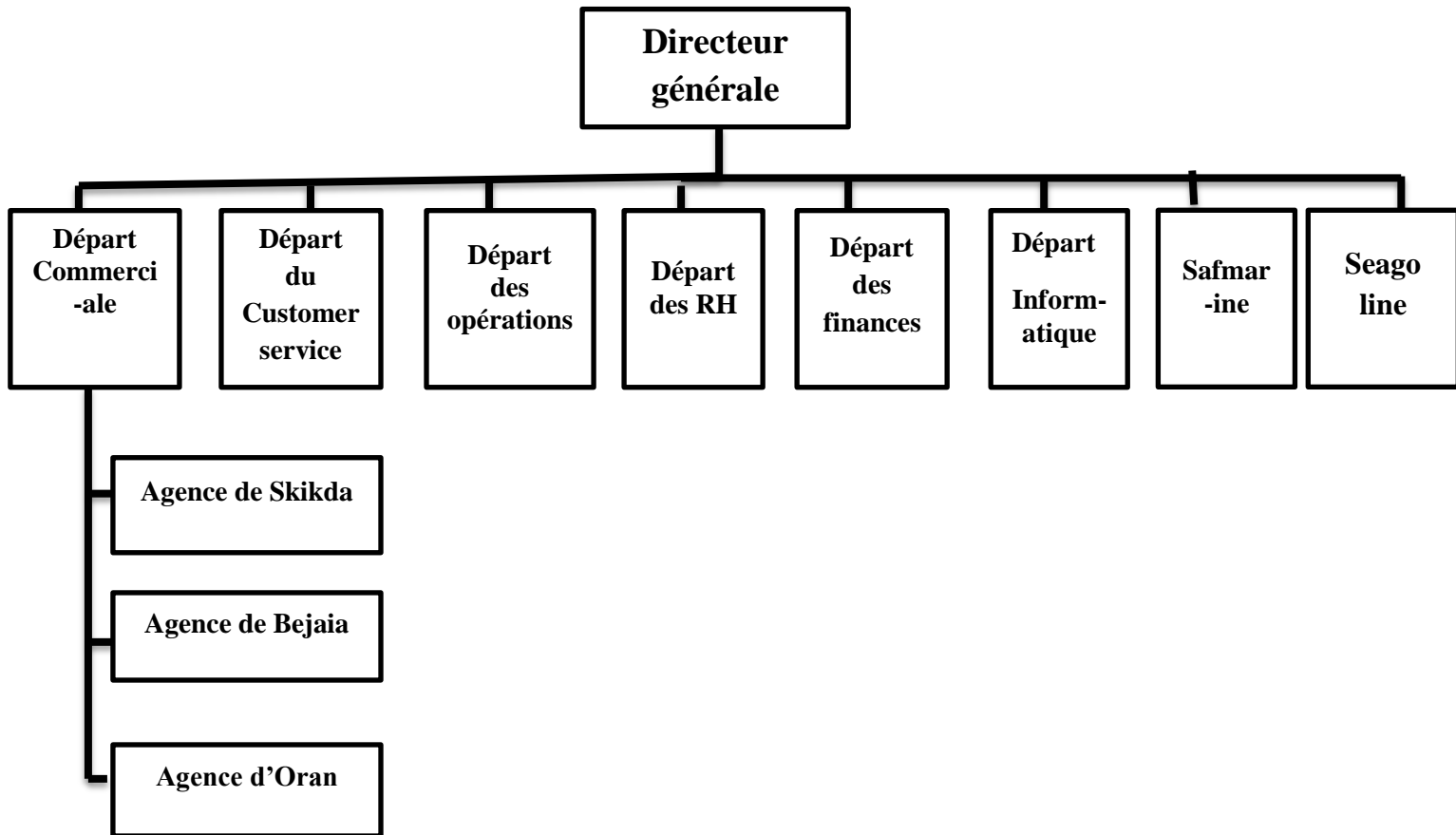
En 2011, la filiale **Seago line** est créée, elle est chargée de gérer toutes les actions de Maersk pour la méditerranée et l'Europe. Maersk se concentre aussi sur toutes les actions de Monde en prenant bien sur appui sur **Safmarine** pour le continent africain.

Maersk line est active en Algérie depuis 2000, assurant les activités d'export et d'import d'une multitude d'entreprises. C'est l'une des principales compagnies maritime du pays (classée troisième en Algérie en termes de transport par conteneur) avec des bureaux à Alger,

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

Skikda, Bejaia et Oran. Les ports de ces villes sont desservis de manière hebdomadaire par des navires de ravitaillement (feeders) et des navires-mères (mother vessels).

Figure 4 : Organigramme de Maersk Line Algérie SPA.



Source : document interne de l'entreprise

Section 2 : Structure organisationnelle de Maersk Line Algérie

Sous section 1 : Organisation Maersk Line

1. Customer Service

1.1 Manager :

Le rôle du manager a bien évolué ces dernières années. Il ne donne plus seulement des ordres que ses subordonnées se contentent d'appliquer sans la moindre contestation.

- ✓ Il se doit de convaincre ses collaborateurs du bien fondé de ses décisions, et de les rallier à son point de vue.
- ✓ Il veille à ce qu'il y ait une cohérence d'ensemble dans toutes les actions qu'il entreprend.
- ✓ Il a pour mission de faire accepter une certaine adaptabilité et flexibilité nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise.

Au sein de Maersk Line Algérie, le manager que nous avons approché, est le manager du Customer service, son rôle est de gérer, conseiller, mais aussi donner des directive à ses employés, il est manager Customer Service des quatre agences en Algérie, à savoir Alger, Oran et Bejaia.

- ✓ Il a 11 personnes sous sa responsabilité, qui doivent lui rendent compte.
- ✓ Il rend compte strictement au Directeur général de Maersk Line Algérie.
- ✓ Il est formé sur les nouveaux programmes Customer Services et par la suite transmet à don personnel, les nouveautés.

1.2 L'assistante Manager :

Son rôle :

- ✓ Supervise les chargés clientèle
- ✓ Traite les différents problèmes liés à certaines opérations.
- ✓ Vérifie les taches réalisées par les chargés clientèle
- ✓ Travaille en collaboration avec les autres membres du Customer Service

1.3 La chargée des contentieux :

- ✓ Chargée tous les types de litige entre l'entreprise et les clients et des réclamations des clients.
- ✓ Chargée des problèmes liés à certains conteneurs bloqués aux ports.

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

- ✓ Chargée de régler les réclamations liées aux scellés non conformes.
- ✓ Chargée du suivi des dossiers concernant les dommages, vols, détournements des marchandises.
- ✓ S'occupe aussi des problèmes qui n'ont pas été traités par les autres départements et qui vont en justice.

1.4 Le chargé des manifestes et documentations :

- ✓ Réalisation des manifestes.
- ✓ Suivi de la documentation en douane.
- ✓ Traitement des mails provenant des clients ou de leurs fournisseurs concernant des problèmes de déclaration sur les marchandises, nom du client, nom du fournisseur...

1.5 Le chargé d'export :

S'occupe :

- ✓ Des opérations d'export.
- ✓ De la gestion de la capacité de remplissage des navires par la sélection des conteneurs à charger à destination d'Alger, Oran, Bejaia et Skikda en fonction du type de conteneur, du client, de la priorité de la marchandise, de la date d'arriver au port de transbordement.
- ✓ Du contrôler des différents documents de transbordement.
- ✓ De l'assistance et de l'encadrement de la chargée d'export.

1.6 les chargés clientèle (Customer Service executive) :

a. le chargé d'avis d'arrivé :

Son rôle :

- ✓ Accueil des clients.
- ✓ Suivi des conteneurs.
- ✓ Emission d'avis d'arrivée
- ✓ Traitements des factures surestaries.
- ✓ Suivi téléphonique des clients.
- ✓ Chargé des longs standings (restitution de conteneurs)

b. La chargée d'échange :

Son rôle :

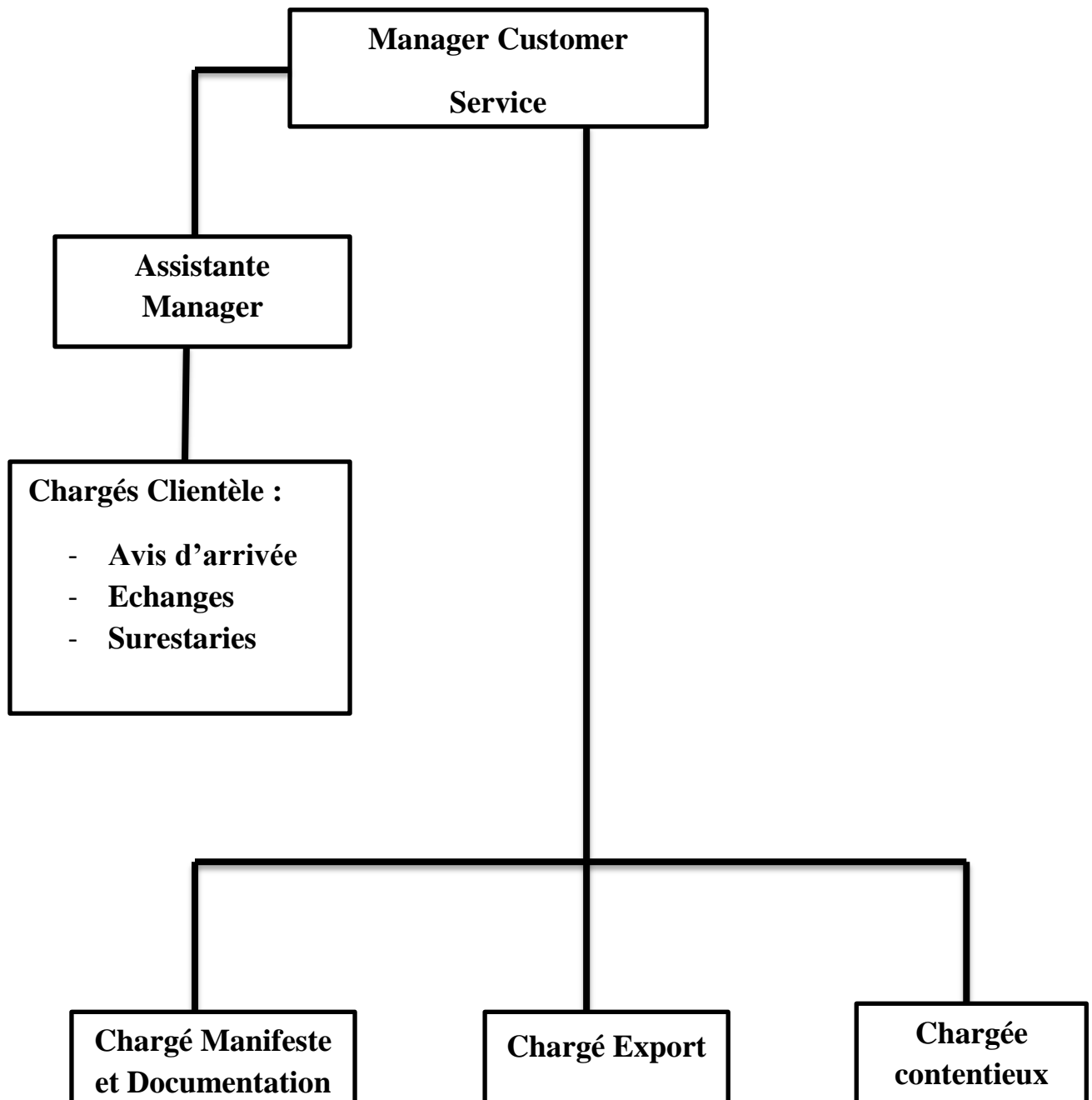
- ✓ Chargée des échanges à l'export.
- ✓ Vérification des certificats de non manipulation de la marchandise
- ✓ Gestion de mails clients
- ✓ Traitement des factures surestaries.
- ✓ Orientation et conseils clients.

c. La chargée des surestaries :

Son rôle :

- ✓ Envoi des factures surestaries par mails aux clients.
- ✓ Vérification des cautions par conteneur.
- ✓ Suivi des conventions clients.

Figure 5 : Organigramme du Customer Service.



Source : document interne de l'entreprise.

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

2. Service des Opérations :

- ✓ Soutenir la communication avec le capitaine et tirer les informations de base concernant le navire et sa marchandise ainsi que le suivi de son emplacement.
- ✓ Ouverture du dossier et réception des documents (messages, connaissement, manifeste...).
- ✓ Collaborer les navires à l'accostage et prise en charge de toutes les formalités administratives et les conditions nécessaires au bon déroulement des opérations commerciales (chargement, déchargement).
- ✓ Assister aux différentes commissions (emplacement, embauche).
- ✓ Assister et suivre les opérations commerciales.

3. Services des finances :

Il assure :

- ✓ L'enregistrement des factures, et la remise de ces derniers aux clients.
- ✓ Edition de différentes factures.
- ✓ Facturation des frais de manutention.
- ✓ Réception des chèques et des avis d'arrivée.
- ✓ Assure la tenue des écritures comptables et la gestion des comptes.
- ✓ Encaissement et décaissement de compte d'exploitation, caution, compte bancaire, caisse.
- ✓ Etablissement des états de rapprochement vis-à-vis des extraits de compte bancaire et analyse des écarts.

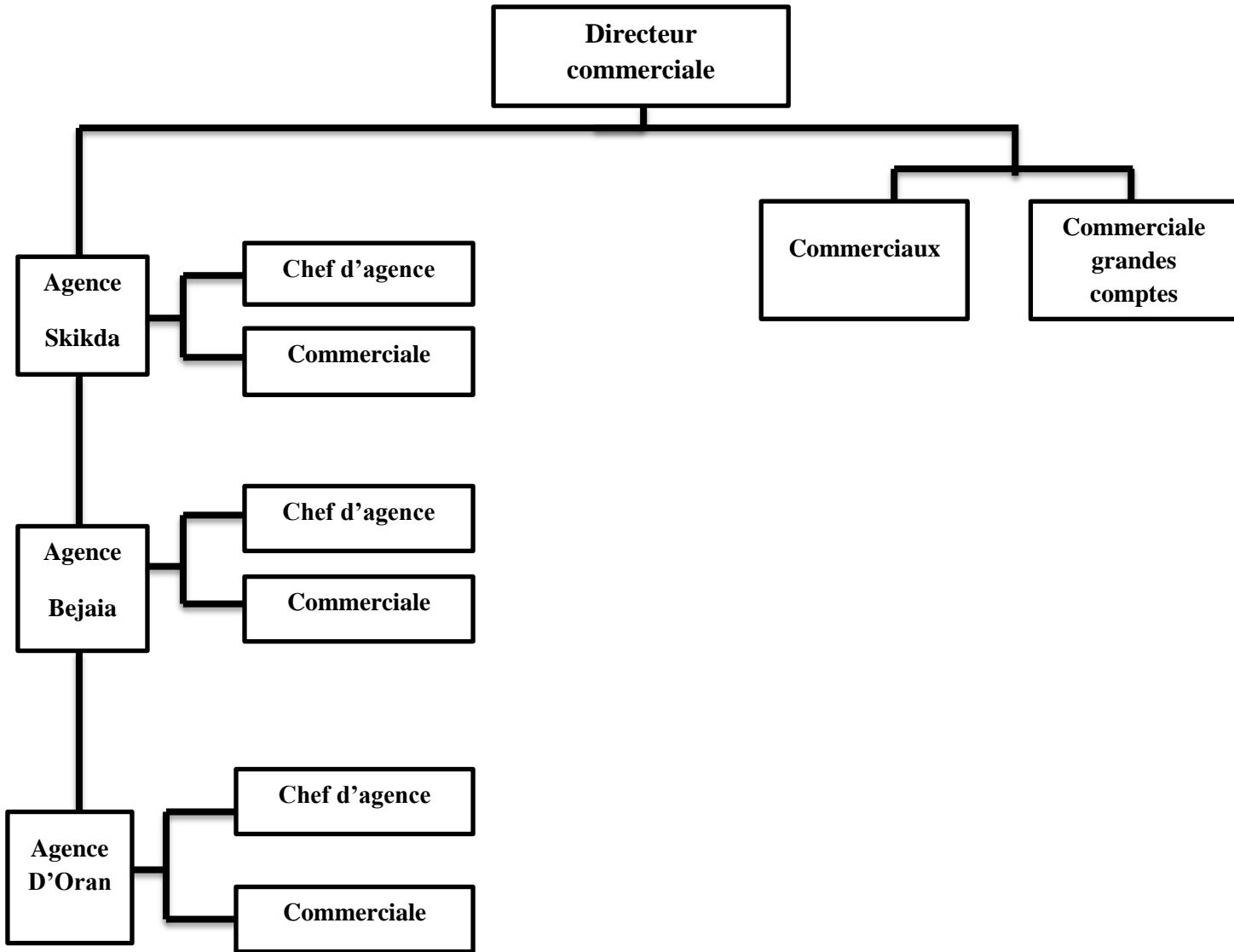
4. Service commerciale :

Il assure :

- ✓ La Négociation du fret, franchise, terme de paiement.
- ✓ La prospection des nouveaux clients.
- ✓ la fidélisation des clients actuels.
- ✓ Le suivi des clients.

NB : chaque commercial a un portefeuille client.

Figure 6 : Organigramme de service commercial.



Source : document interne de l'entreprise

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

5. Services des ressources humaines :

- ✓ Gestion administrative du personnel.
- ✓ Etablissement des dossiers administratifs et suivis des carrières.
- ✓ Suivi du programme de formation concernant les employés de l'agence.
- ✓ La gestion de la paie.
- ✓ Relation avec la sécurité sociale.
- ✓ Organisation médicale pour les travailleurs de l'agence.

Sous section 2 : les filiales de Maersk Line

1. Safmarine :

Safmarine est une fusion de deux compagnies de navigation fières - Safmarine, qui est originaire d'Afrique du Sud, et CMB-T, fondée en Belgique. Elle a été acquise par le Moller-Maersk Group AP en 1999; l'acquisition faisait partie de l'intention d'élargir le réseau en reliant avec un transporteur mondial. Cette combinaison de plus de cent ans d'expérience de l'expédition en Afrique et en Asie du Sud ainsi que d'être membre de l'Moller-Maersk Group AP fournit à ses clients dans ces marchés accéder aux navires les plus modernes, les plus grands et les plus sophistiqués pools de conteneurs dans le monde ainsi les systèmes d'information de classe mondiale - en d'autres mots, la plus belle des infrastructures de transport dans le monde.

2. Seago Line :

Seago Line est une entreprise indépendante qui fait partie du groupe AP Moller Maersk. Nouvellement créée, elle est exclusivement dédiée pour assurer le transport maritime de conteneurs au sein de l'Europe et l'Intra-Méditerranée. Afin de mieux répondre à les exigences, Seago Line a été créée autour d'un concept novateur qui est celui de la flexibilité, la simplicité et la rapidité des processus et des procédures, le tout offert à des prix très compétitifs.

Seago Line v offre une large couverture géographique et dessert tous les ports d'Europe. Ses lignes régulières s'étendent également à tous les ports de la région Méditerranéenne, la Russie et la mer Baltique.

Section 3 : l'analyse de l'activité de Maersk Line

Sous section 1 : La vision clients Maersk

Il est nécessaire de savoir dans un premiers temps les clients de **Maersk Line** sont des transitaires qui travaillent eux-mêmes pour des clients particuliers ou des entreprises, ces clients maintenant à faire qu'à **un seul interlocuteur** du fait de prise en charge complète du transport maritime, c'est pour lui une charge complète du transport par le transporteur maritime. C'est pour lui une charge de travail en moins puisqu'ils n'ont pas trois transports à effectuer (pré acheminement, transport principal et post acheminement) mais un seul. Ils ne connaissent donc plus la difficulté de trouver trois transporteurs différents pour un seul et même conteneur.

Concernant **le prix proposé**, les clients peuvent acheter la prestation moins chère grâce aux avantages de son armateur qui sont par exemple la proximité entre les dépôts, la disponibilité du stock de conteneurs, les expériences dans le transport de conteneurs, le coût de transport moins chère imposé aux transporteurs terrestres par la réputation de l'armateur, la quantité importante donnée par l'armateur.

Des plus, si **un litige** apparait, tel une perte de la marchandise ou encore un retard, le client n'a plus à chercher qui est le responsable de cette anomalie et n'aura qu'à se retourner vers l'armateur qui réglera lui-même les problèmes avec ses sous-traitants.

Celui de **transmission documentaire**. Le client n'a plus à se soucier de savoir si le transporteur routier mettra les documents de douane au transporteur maritime et que celui-ci, une fois sa prestation effectuée, les remettra au transporteur effectuant le post acheminement. Désormais, c'est l'armateur qui aura la responsabilité des documents de douane, ce sera à lui de donner ses instructions à ses sous-traitants afin que ces document circulent entre les différents intermédiaires sans problème.

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

Sou section 2 : la politique de Maersk Line

Dans tous les aspects des opérations sur les navires et à quai, Maersk Line Ship Management s'engage à mener son activité de façon responsable et respectueuse de la loi aussi bien en ce qui concerne les impacts économiques en général, que les impacts sociaux et environnementaux des activités. Cela a toujours fait partie intégrante de façon de mener les affaires au sein du groupe A.P.Moller - Maersk et efforce de promouvoir les mêmes principes dans les relations avec les clients, fournisseurs et autres partenaires commerciaux.

Les déclarations de politique générale pour Maersk Line Ship Management sont ancrées dans la politique et les valeurs essentielles du groupe A.P. Moller- Maersk, ainsi que dans les engagements envers l'initiative UN Global Compact. Cela souligne les engagements à améliorer continuellement les questions relatives à la santé et la sécurité, à l'environnement, aux droits de l'homme et au droit du travail, à la lutte anti-corruption et à la sureté. Pour atteindre les objectifs de cette politique, identifiera de façon proactive les risques d'impacts négatifs dans ces zones et cherche à les atténuer. Parallèlement, communique ouvertement et honnêtement sur les performances.

Tout manquement à la politique doit être signalé via les canaux adéquats, à commencer par le supérieur hiérarchique direct. Le système de dénonciation mondial de Maersk peut servir à signaler des manquements dans des domaines spécifiques de la politique et est disponible aussi bien pour les parties externes que pour les salariés de Maersk Line Ship Management.

Concernant la **santé et sécurité**, Maersk Line mène l'exploitation de ses navires et de ses activités commerciales dans le respect de la santé et de la sécurité des collaborateurs. Elle vise une absence totale d'accidents.

En mettant en place une forte culture de la sécurité à tous les niveaux des organisations. Par ailleurs, elle travaille à renforcer les considérations relatives à la santé et la sécurité, ainsi que les meilleures pratiques, dans les relations avec les fournisseurs et autres partenaires commerciaux.

Concernant l'**environnement**, Maersk engage à réduire les impacts de l'exploitation des navires et des activités commerciales sur l'environnement par la diminution de la destruction et la pollution des ressources naturelles. Efforce constamment de réduire les émissions de CO₂, d'utiliser de façon responsable les ressources et de prévenir les dégâts de l'environnement marin provoqués par les navires. Droits de l'Homme et droit du travail et

Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil

respecter les droits de l'homme internationalement reconnus et travailler en vue d'assurer que ne contribue pas aux violations des droits de l'Homme du fait des activités commerciales mondiales. En tant qu'employeur responsable, veille à ce que tous les salariés soient traités de façon conforme aux Principes du Travail d'APMM Global ainsi qu'aux droits en vigueur et aux conventions sur le travail.

Tout ce qui liée au **Anti-Corruption**, Maersk lutte contre toutes les formes de corruption, conformément à la loi et aux valeurs fondamentales du groupe A.P. Moller – Maersk. Son politique est qu'aucun salarié, de façon directe ou via un tiers, ne participe à quelque forme de corruption que ce soit, y compris des pots-de-vin et des extorsions. De plus, Maersk engage à œuvrer efficacement dans le sens de l'élimination des paiements officieux, conformément aux normes internationales.

Sureté, Maersk exerce une attention constante à prévenir les violations de la sureté et coopère de façon active et ouverte avec les autorités compétentes. Elle classe les considérations relatives à la sureté au même niveau que les facteurs commerciaux et opérationnels dans la gestion des activités.

Chapitre cinquième :
Traitement d'une escale.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Maersk Line est la référence sur le marché mondial du transport maritime et particulièrement sur le marché Algérien. Maersk Line cherche continuellement à améliorer la qualité de son service en révisant ses processus, en investissant dans les navires, les conteneurs et les systèmes d'information, et sa parfaite documentation sur les mouvements des navires qui lui permet de satisfaire et fidéliser sa clientèle.

Ce chapitre est traité une escale d'un navire, est composé en trois sections : nous avons commencé par la préparation de l'escale et la deuxième section comprend la réalisation et l'apurement de l'escale, on suite on donne des suggestions et des recommandations.

Section 1 : la préparation de l'escale

Pour étude de traitement d'escale, nous avons choisi un navire de ligne régulière qui est le navire GREEN FAST.

Sous section 1 : présentation de l'escale du navire

1. Caractéristiques techniques du navire :

- **Nom du navire :** Green Fast
- **Armateur :** Maersk Line
- **Année de construction :** 1995
- **Port d'attache :** Rolandwerft
- **Longueur et largeur hors tout :** 117.9m et 19.6
- **Tirant d'eau Avant :** 6.5M
- **Tirant d'eau Arrière :** 6.6M
- **Creux /Draft :**
- **Jauge Brute :** 5522t
- **Jauge Nette :** 2621t
- **Vitesse :** 16.5kn

2. Exploitation commerciale du navire :

- **Type de navire :** Container Vessel
- **Condition de transport :** Ligne Régulière
- **Provenance :** Fos Sur Mer
- **Date de sortie :** 08/05/2105

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

- Destination : Port D'Alger
- Date d'arriver en rade : 10/05/2015
- Date d'accostage : 12/05/2015
- Quai : 30/2
- Code d'escale : 500008
- Code armateur :
- Gros : 1550
- Soutes à l'arrivée :
- Tonnage à bord : 2705964
- Nombre de cargaison à bord : 167
- Début déchargement : 12/05/2015
- Début chargement : 14/05/2015
- Date de sortie de navire : 15/05/2015
- Prochain de port : Fos Sur Mer

Figure 2 : le navire Green Fast



Source : www.MarineTraffic.com (12/5/2015, 12 :17)

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Sous section 2 : le contact de consignation :

Le navire GREEN FAST a quitté le port de Fos sur mer en date du 08/05/2015 ;

Le chargé des opérations est en contact avec le représentant de Maersk line au port de Fos sur mer, dans cette façon que le représentant du port de chargement envoi une ETA (expected time of arrival) à le chargé des opérations de Maersk Algérie, qui joue le rôle d'intermédiaire entre l'agence et le navire, à travers ce contact le représentant de Maersk Line au port Fos sur mer lui donner des informations sur le type de navire, le cargaison, le port de départ, les prévisions d'arrivé, la jaune brute et nette, le tonnage de la marchandise transportée. **(Voir annexe 2 et 3).**

A partir de ces informations, la direction des opérations découle à l'ouverture du dossier shipping en attendant l'arrivée du navire.

Après la validation de service des opérations doit transmettre toutes les informations préalables ainsi load liste à costumer service exactement à le chargé Manifeste et des documentations par email et EDI pour l'ouverture du dossier import (manifeste, groupage....) après les études des différents écrits faisant l'objet de rectification, annulation ou changement.

Sous section 3 : Green Fast en rade :

Le 15/05/2015 à 21h00 le navire est arrivé à la rade.

L'agent de Maersk Line procédera à la programmation de l'escale et préparer toutes les formalités nécessaires à la programmation du navire et donner à l'escale une codification définitive 500008.

Une fois que le navire en rade l'agent doit demander au capitane de lui renseigner sur quelques informations servant les opérations de programmer le navire à l'accostage. Ces renseignements sont : la date d'arrivée en rade qui est le 15/05/2015 et préciser l'heure qui est 21h00, tirant d'eau d'arrivée (avant et arrière) **(Voire Annexe 3).**

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Sous section 3 : l'accostage du navire :

Dès que le navire accoste le service des opérations envoie des avis aux clients pour l'enlèvement des marchandises sous un plan.

Le représentant de Maersk au port procédera à la programmation de l'accostage du navire lors des réunions habituelles de « la commission de placement » pour déterminer le quai adéquat pour tout en suivant les caractéristiques du navire (**voir Annexe 9**).

Pour la première commission de placement il n'arrive pas de déterminer un placement adéquat pour Green Fast, mais pour la deuxième commission lui a attribué le quai 30/2

Le service des opérations transmette cette information au commandant de bord, et aussi contacter un expert maritime afin de procéder à une expertise dès l'accostage du navire.

En ce moment le chargé Manifeste et documentations fait valider le manifeste de déchargement.

Une fois que le quai de placement déterminé, l'agent assiste à une deuxième commission « commission d'embauche » au niveau de l'entreprise portuaire pour commander les moyens humains et matériels afin effectuer les opérations commerciales (chargement et déchargement).

L'agent assiste et suit le déroulement des opérations du début à la fin, et soit à la disposition de capitaine et son équipage et déterminer les besoins du navire et de son équipage durant tout le séjour au port, et aussi il doit contrôler le régime du travail et les cadences.

Remarque : la nature particulière des marchandises dangereuses appelle à un traitement spécifique, dès que le service des opérations est informé de la présence de produits dangereux à destination du port d'Alger, il adresse aux réceptionnistes un télex les invitant à un prendre livraison de leur marchandise en « sous plan ».

Par l'expression « sous plan », il faut entendre que le réceptionnaire préparer ses camions le long du navire prêt à emporter la marchandise dès son débarquement. Si la présence du réceptionnaire fait défaut, la marchandise dangereuse repartira avec le navire.

Les marchandises dangereuses doivent être impérativement signalées à la capitainerie du port.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Section 2 : Réalisation et apurement de l'escale :

Sou section 1 : la réalisation de l'escale

La réalisation de l'escale débute des opérations commerciales jusqu'à la préparation du départ du navire.

1. Le courtage du navire :

Le 12/05/2015 **Green Fast** a accosté au quai 30/2,

Après la comparaison entre la liste envoyée par le service des opérations et la liste de système et le nettoyage des informations et les comparais avec les informations de **GCSS** (global Customer Service système), le chargé manifeste et documentations procède à la validation de l'escale par l'établissement du manifeste douanier (D1), en mentionnant les informations relatives à la marchandise (nature de la marchandise), nombre de colis ou nombre de conteneurs, la marque et le matricule du packaging, le code de manutention, numéro du B/L, nom de l'armateur, nom de navire, date et port de chargement, port de déchargement, après procède au tirage du (D1) en plusieurs exemplaire et à l'ouverture d'un dossier d'escale du navire qui doit comporter le numéro de gros et la codification du navire et son numéro de répertoire et en cas de groupage il faut déterminer le connaissance pilote et ajouter manuellement les autres connaissances.

En cas d'erreur sur les informations précédente, une amende est facturée par l'administration des douanes à une somme de 25000Da.

Une fois que le (D1) est validée au niveau de l'administration des douanes, le chargé manifeste établit le (D31) qui est un dossier spécifique pour chaque escale du navire après avoir reçu les déclarations de bord du capitaine du navire qui sont :

- ✓ La liste d'équipage
- ✓ La déclaration des effets personnels de l'équipage et déclarations for ratings.
- ✓ La déclaration ustensiles de bord.
- ✓ La liste des passagers
- ✓ La déclaration narcotique
- ✓ La déclaration clandestins, armes, munitions et animal.
- ✓ Manifeste provisions de bord (quantité et désignation des provisions, cigarettes, liqueurs, douce, café, médicament).

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Le (D31) est très important car il représente les caractéristiques du navire, le numéro de gros et le numéro du répertoire de l'escale, nombre de passagers, le tonnage d'embarquement, le poste d'amarrage et la provenance et la date d'entrée du navire.

Il contient également trois exemplaires du (D1), un exemplaire du subord manifestes, et toutes les déclarations de bord.

48h heures après la validation du navire et de sa cargaison, le (D31) doit être transmise à la sous-direction des douanes pour l'aviser. En cas de retard, la compagnie Maersk est soumise à une amande facturée par l'administration des douanes à un montant de 25000.00Da.

Après, la division des documentations procèdent à l'établissement de la déclaration droit de navigation, cette déclaration comporte les charges portuaires sur le navire, sur les marchandises et sur les passagers.

Le représentant de Maersk Line qui se trouve au port prend en charge la gestion nautique, donc il essaie de satisfaire les besoins de navire et de capitaine de bord et son équipage.

2. La gestion commerciale des marchandises et des conteneurs :

2.1 La réalisation d'échange documentaire :

D'abord, la réservation est la première étape dans le processus du transport maritime. Maersk Line enregistre les réservations des clients faites via e-mail, fax, ou internet ; cette réservation comprend plusieurs détails à savoir l'origine, la destination, les spécificités de l'équipement, le type de cargaison, les noms de l'expéditeur et du chargeur etc...

Une fois l'équipement et l'espace sur le navire vérifiés, Maersk Line confirme la réservation et alloue un conteneur vide à l'expéditeur. Ce dernier charge le conteneur qui est ensuite emmené au port ou au dépôt du transporteur. Maersk Line confirme la réception du conteneur chargé, puis prépare la documentation pour l'expéditeur et l'informe des charges à payer via facture.

Lorsque les marchandises sont expédiées, le destinataire doit présenter un BL original au transporteur avant que sa cargaison ne soit libérée. Le transporteur s'assure aussi que tous les frais sont payés (à moins que ce ne soit un client à crédit). De plus, il peut être tenu de s'assurer que le client est autorisé par les douanes à transporter les marchandises dans le pays, dans un premier temps, Maersk Line adresse au client un avis d'arrivée 3 à 7 jours avant l'arrivée du navire.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Le client arrive au service « Echange de documents Import » avec le BL original, l'avis d'arrivée, le numéro de BL ou numéro de conteneur. L'agent du comptoir saisit tout d'abord les données sur un système appelé **RKEM** (Rederiet Kontainer Equipment Management) permettant de suivre le déplacement du conteneur et donc de vérifier si le conteneur est en effet au port. Ensuite, il vérifie le statut du client sur un fichier fourni par le département financier pour savoir si le client est bloqué ; dès lors, il vérifie le type d'échange sur **GCSS** (Global Customer Service System), il se connecte sur le système my finance pour générer la facture du client, l'imprime en double copie après quoi il cherche le bon à délivrer (BAD) ainsi que le bon de restitution (BDR) dans le groupe de documents rassemblés avant l'arrivée du navire. Une fois le bon à délivrer et le bon de restitution trouvés et cachetés, il se connecte sur l'interface **CXED** (Calculation X Easy Demurrage) contenant la durée de franchise accordée au client laquelle doit toujours être mise à jour par les commerciaux. Il rassemble alors le bon à délivrer (BAD), le bon de restitution (BDR), la facture et le paiement pour les transmettre à la caissière et garde une copie du bon à délivrer et les documents fournis par les clients pour archivage. Dès que la responsable de caisse aura fermé ses tâches sur le système, l'agent du comptoir pourra alors à son tour fermer ses propres tâches (**voir Annexe 4, 6 et 7**).

2.2 l'établissement des factures :

Les factures établie au niveau de service finance, il prend en charge tous les clients qui sont en compte avec Maersk Line (**voir Annexe 5**).

Le service établit plusieurs factures en plusieurs exemplaires et une copie sera transmis au client avec un accusé de réception.

Le conteneur marche pour quinze jours à partir de date d'arrivée du navire, après la facturation le service prépare les relevés pour tous les clients ont dépassé les quinze jours et les surestaries s'arrête jusqu'à quatre-vingt-dix jours (90j).

Après la récupération des conteneurs vides, le client récupère sa caution auprès de la caisse, si ce client ne dépasse pas les délais de franchise, sinon il paiera des surestaries.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

2.3 préparation des opérations à l'exportation :

Ensuite le service export procède à la préparation des marchandises et des conteneurs à l'export pour accomplir au chargement de ces derniers.

En premier lieu la réservation des conteneurs vides selon les besoins à la ACS qui a pour mission la gestion des conteneurs vides, et une mise à disposition de conteneurs vides pour une opération d'expédition à une destination et date voulue.

Après que la demande acceptée, d'abord, un agent du parc établit une liste des conteneurs vides demandés (nom du navire, date de départ et le port d'arrivée).

Ensuite, effectuer la réservation à l'export pour l'embarquement de la marchandise à l'export sur un type de navire à destination et la date de départ convoitées.

Après que le service des opérations a délivré la réservation de l'export, le chargé d'export effectue la saisie des connaissements (ou des mises à quai), de chaque client qui lui permet d'effectuer les procédures douanières.

Après l'embarquement des marchandises le client récupère la mise à quai pour accomplir les formalités douanières.

Ensuite, le chargé des opérations transmet à la division export la liste définitive des conteneurs vides embarqués, pour procéder à l'édition du manifeste et l'enregistrement de la liste définitive des conteneurs vides à embarqués et à leurs enregistrements et cachetés (la date) sur toutes les copies.

Le chargé d'exportation informe le représentant du port de débarquement, puis le chargé export effectue l'édition des documents relatifs à l'opération export de l'escale (fiche de recette et le manifeste douanier de sortie (D1), ainsi que la commission d'agence (2.5%), et seront imprimés et joints à d'autres documents de l'export, et aussi la rédaction de la lettre d'accompagnement adressée au capitaine du navire.

Enfin, la préparation du départ de navire, à la fin des opérations commerciales, l'agent de Maersk au port d'Alger envoie des messages de fin des opérations et de programmation de départ. Le service des opérations remet au capitaine tous les documents nécessaires au voyage et contacte le service portuaire pour procéder à la sortie à la sortie du navire et faire appel à la police frontière pour affecter la fouille.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Sous section 2 : l'apurement de l'escale

Le service de finance prend en charge le contrôle toutes les factures des prestations externes et récolte et dispache toutes les factures internes et externes et rectifier toutes les factures non-conformes, après avoir réuni toutes les factures l'agent concerné au service de fiance procède à l'étude et confection du compte d'escale.

En effet, l'agent concerné saisie toutes les factures au débit et au crédit, dans le cas où des factures manquent, il sert à établir un compte d'escale complémentaire

- ✓ calculer la commission d'agence, commission de fret...
- ✓ déterminer les diverses recettes débarrassées par l'escale
- ✓ déterminer le solde du compte escale.
- ✓ La répartition des frais.

Après la détermination les différents factures, le chargé procède à déterminer le solde du compte escale après la vérification définitif, et effectuer les écritures comptables.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Etape 1 :

Déposez les documents
Nécessaires à l'attribution du
poste au moins 48h00 avant
l'accostage du navire.



Liste des documents à déposer :

- liste de colisage.
- Manifeste.
- Plan de chargement.
- Déclaration des produits dangereux.
- Tous les documents nécessaires au traitement d'une escale.

Etape 2 :

Prendre part 24h00 avant
l'accostage du navire à la réunion de
préparation de l'escale avec la
Division Manutention concernée en
vue d'arrêter les modalités de
traitement de l'escale.

Etape 3 :

Déposez à la Capitainerie la
déclaration d'entrée et le certificat
de jauge dès l'accostage du navire.

Etape 4 :

A la fin de traitement de votre
navire, il est conseillé de prendre
part à la réunion d'évaluation de
l'escale qui a pour objectif une
amélioration continue de notre
qualité de service.

Source : élaboré par nous-même inespéré des documents interne de l'entreprise.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

Section 3 : Remarques et recommandations

Sous section : Remarques

Après avoir effectué une analyse globale du Customer Service de la société Maersk Line Algérie, et à l'aide des informations que nous avons pu recueillir et analyser, nous avons constaté les points suivant :

1. les points forts :

- ✓ Professionnalisme et rigueur dans les relations internes de la société.
- ✓ Application rigoureuse des démarches et opérations administratives selon les standards de la maison mère.
- ✓ Capacité à rivaliser avec ses éternels concurrents à savoir CMA CGM et MSC, ce qui lui permet d'avoir un choix élargi de clients potentiels.
- ✓ Marché de conteneurisation en plein développement et une flotte de conteneurs de toutes tailles, types, soumise à une modernisation continue,
- ✓ Le respect des normes de qualité de services même avec les lois Algériennes en vigueur.
- ✓ La mise en place des applications (logiciel), qui regroupes toutes les données et taches relatifs aux documents des services concernés et offre une meilleur organisation, un gain de temps et une bonne prestation.
- ✓ Une équipe jeune, dynamique, performante.
- ✓ Une présence dans près de 130 pays.
- ✓ Une flotte de plus de 600 navires de différentes dimensions et adaptables à tous les types de ports.
- ✓ Implantation dans tous les ports Algériens, soit au niveau des ports principaux (agence), ou des ports secondaires (antennes).
- ✓ La participation de l'entreprise aux différents évènements sportifs, d'où développe son image de marque.
- ✓ Une grande notoriété en tant que leader mondial.
- ✓ Le partenariat exclusif avec des géants de tout type de secteur industriel (Nike,...).
- ✓ Ouverture vers de nouveaux marchés.
- ✓ La bonne relation avec les différents intervenants du transport maritime (douanes, administration portuaires...), afin de faciliter les différentes taches de chaque intervenant.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

2. les points faibles :

- ✓ Absence d'un département marketing, pour l'étude et l'analyse de la clientèle.
- ✓ Application à un degré faible des techniques de satisfaction client (CRM), dû au ralentissement du développement du secteur maritime et au retard technologique en Algérie.
- ✓ Communications limitées avec les clients dus à ses derniers qui n'ont pas encore tous adopté l'outil informatique et internet.
- ✓ Politique de tarification plus élevée que certains armateurs.
- ✓ La centralisation de la direction de l'entreprise.

Sous section 2 : Recommandations :

Après avoir énumérer les points forts et les points faibles de notre constatations, nous suggérons et recommandons les points suivants :

- ✓ Continuer dans le développement de la relation client par le biais de Customer Care (programme lancé pour le groupe Maersk Line à travers le monde entier qui consiste en une approche plus adaptée des besoins des clients).
- ✓ Adapter un modèle de standardisation spécifique au marché Algérien.
- ✓ Continuer de développer une politique de partenariat à moyen et long termes avec les clients fiables financièrement, pour bénéficier d'une sécurité de paiement.
- ✓ Elaborer une stratégie marketing dans un futur proche en vue de devenir plus flexible, par une planification marketing qui consiste à dresser un diagnostic interne et externe de l'entreprise.
- ✓ Elargir un éventuel partenariat avec la concurrence pour charger plus de marchandise sur les navires.
- ✓ Informer les employés de l'action de l'entreprise, et des objectifs, et de ses difficultés et de ses réalisations.
- ✓ Donner l'importance à l'information et la communication interne.

Chapitre cinquième : Traitement d'une escale

En présentant les différentes activités annexes au transport maritime, on a pu déterminer l'importance de l'activité de consignation maritime dans cette chaîne de transport, toutefois, elle est très utile voire indispensable au bon fonctionnement de l'opération du transport des marchandises par mer.

L'armateur qui souhaite se débarrasser des différentes responsabilités causées par l'escale de ses navires, trouve dans le service que lui offre le consignataire, une manière idéale à l'abri de tout problème postérieur.

Conclusion générale

Conclusion générale

Nous avons essayé tout au long de ce travail de fin d'étude d'éclairer une partie (un Maillon) de la chaîne logistique internationale, en étudiant profondément la consignation maritime et son rôle dans cette chaîne.

En effet, l'intervention du consignataire de navires est d'une importance particulière. Le rôle et la nature de son activité lui permettent d'être l'axe qui regroupe tous autres activités liées à ce mode de transport. Il joue un rôle de coordinateur et donc son intervention ne perturbe nullement l'opération de transport ni celle de livraison. L'étendue de son action est perceptible à tous les niveaux, par ailleurs, son interruption entraînerait d'énormes pertes pour tout autre intervenant en général et pour l'armateur en particulier.

De l'entrée du navire à sa sortie du port, l'essentiel des activités se résume en une gestion des flux physiques, des flux financiers et des flux d'informations. Dans cette gestion des flux, le consignataire de navire, en sa qualité de représentant, se trouve être présent chaque étape de la chaîne.

En effet, il est au cœur de l'information qui constitue l'élément de base de la chaîne logistique. Il communique avec tout le monde et cherche à informer correctement toutes les parties. Il est le gestionnaire du compte d'escale.

Dans notre étude théorique nous avons essayé de définir le cadre général de transport maritime international des marchandises ainsi que ses organisations, technique, c'est dans le but d'expliquer et évaluer ces derniers, ainsi nous avons approfondie sur l'étude de la consignation (agent consignataire) comme une partie dans la chaîne logistique international.

Nous sommes arrivés à ces résultats :

- ✓ Le transport maritime est considéré comme le nerf des échanges internationaux des marchandises.
- ✓ Le transport maritime international doit l'objet de techniques pour une bonne exploitation des moyens de transport, pour une utilisation optimale.
- ✓ Le consignataire des navires est un auxiliaire indispensable dans la chaîne logistique internationale.

Conclusion générale

Nous avons passé un stage pratique au sein de l'entreprise Maersk Line qui nous permet de mieux comprendre le processus de réalisation d'une opération de transport internationale, ainsi vérifier les résultats obtenus dans le partie théorique qui portent sur le rôle de la consignation maritime dans la chaine logistique internationale et après l'analyse et l'interprétation de quelques documents internes à l'entreprise nous sommes arrivés aux conclusions suivantes :

- ✓ L'organisation de Maersk Line permet de prendre en charge toutes les affaires de la consignation.
- ✓ Maersk grâce à sa documentation sur les mouvements des navires lui permet de satisfaire les besoin des clients.

Ainsi arrivé au terme de cette modeste étude, je voudrais les placer dans le contexte d'une réflexion plus globale. Les agences maritimes, telle que Maersk Line, doivent à mon avis surmonter un dilemme de fond peut dépendre leur survie en milieu concurrentiel et placer le client au cœur de la stratégie de l'entreprise et une bonne gestion des coûts qui affecte la rentabilité de l'entreprise.

Et l'avenir de l'activité de consignation réside dans l'amélioration et la consolidation des acquis relatifs aux aspects juridiques pour mieux protéger le consignataire de navire dans l'exercice de sa profession, la prise en compte adéquate de l'importance de la communication en mettant à profit toutes les opportunités offertes par les techniques de l'information et de la communication qui sont aujourd'hui des moyens modernes incontournables et à l'efficacité avérée.

Bibliographie.

Bibliographie

Ouvrages :

- BELOTTI (J) : le transport international des marchandises, édition NUIBERT, paris, 1992.
- CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) : *le transport*, édition FOUCHER, paris. 1995.
- DESCOOURS (B) et DIFELICE (P) : incoterms 2010 et enjeux commerciaux internationaux, édition fleur de ville, 2010.
- Donald (M), logistique et transport international de marchandise, édition l'harmattan, Paris, 2013.
- DONTAVICE, (E) et CADIER, (P) : transport et affrètement maritimes, édition DELMAS, paris, 1990.
- El Khalifa Mohamed (El Kamel), *guide des transports internationaux*, édition DAHLAB, Alger 1994.
- LAMY (SA), transports, édition Lamy, paris, 1994.
- PATRIK (M), NADINE (V) : transport logistique, Edition Glaciers, paris 2011.
- PORS, (Jaques) : transport et logistique, édition hermès, paris, 1997.
- RONE RODIERE, traite général de droit maritime, édition DALLOZ, tome3, paris, 1970.
- RUIBAL HANABAKA, (Alberto) : distribution physique internationale, édition Celse, paris 1997.

Reuves et documents :

- BOUARROUDJ (A), le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir, atelier de réflexion, 2012.
- OCNUCED, étude des transports maritimes, Edition 2011.
- OCNUCED, étude des transports maritimes, Edition 2012.
- Documents interne de l'entreprise Maersk Line.
- Documents interne du Ministère de transport.

Travaux de recherches :

- FEDL (M.L), Etude synthétique du contrat de transport et du contrat d'affrètement en droit maritime, Doctorat en droit maritime, institut de formation et d'échanges portuaires. Port autonome de Marseille. Novembre 1997.
- BAAZIZI (R), le consignataire Algérien à la croisée des chemins, poste-graduation en logistique et CIN, ISM, 1996-1997.
- BENOURAT (I), le transport maritime en Algérie : SNTM/CNAN, mémoire licence en commerce international, INC, 2001.
- BRIDI (w), le traitement d'une escale par le service consignation, poste -graduation en shipping, ISM, 1992-1993.
- ELEZAAR MOHAMED (B), les attributions du consignataire du navire et l'entendue de sa responsabilité, poste-graduation en shipping, ISM, 1993-1994.
- LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaine du transport maritime, chambre algérienne de commerce et d'industrie, 2004.

Textes réglementaires :

- NEFFOUS (M.M), le nouveau code maritime algérien.

Webographie :

- www.scolarvox.com
- www.Jimbo.com
- www.wikipedia.fr
- www.maersk.com/en
- www.MarineTraffic.com

Glossaire.

Glossaire du transport maritime

Abordage : Collision de deux navires entre eux.

Acconier : Désigne un manutentionnaire dans les ports méditerranés qui fait la manutention des navires ainsi que les opérations de livraison et de réception à quai.

Affrètement : Opération de location par laquelle un fréteur (loueur) loue à un affréteur (locataire) un navire ou une partie d'un navire, généralement pour le transport de marchandises ou de passagers. Il existe différents types de marchandises ou de passagers. Il existe différents types de contrats d'affrètement.

Agent : Société qui est mandatée par un armateur pour le représenter dans un pays étranger.

All-In : Expression anglaise pour indiquer que le taux de fret donné au client, comprend l'ensemble des rubriques de fret et d'accessoires.

Amarrage : Action de tenir à son poste à quai un navire à l'aide des amarres, aussières ou chaînes.

Armateur : Propriétaire d'un navire qui l'arme pour son exploitation propre ou pour l'affréteur.

BAF : BUNKER ADJUSTEMENT FACTOR : Appliquée sur le fret soit en % soit avec un forfait à l'unité payante, destinée à compenser une variation du prix des soutes par rapport à un prix de référence.

By Plan : Plan d'occupation des conteneurs dans une **BAY** servant à préparer les séquences de la manutention tant au chargement qu'au déchargement et à faire les calculs de poids et de stabilité.

Booking : Réservation d'espace pour transporter des marchandises sur un navire par un client. Marchandise en conventionnel, conteneurs, véhicules, etc. La somme des bookings par rapport de destination constitue la liste de charge prévue et doit être conforme aux allocations poids volume.

Bord : Condition de transport en ligne régulière fixant la répartition des coûts de chargement ou de déchargement de la marchandise depuis quai à bord ou vice versa. La condition bord

veut dire que le chargeur ou le destinataire paye l'intégralité des frais du chargement ou du déchargement.

CAF : (CURRENCY ADJUSTEMENT FACTOR). Facteur d'ajustement monétaire. Surcharge appliquée au fret de base destinée à compenser la variation de la devise de tarification par rapport de monnaies dans le cas d'un accord international. Cette surcharge est discutée avec L'AUTF.

Cargo : Désigne un navire transportent des marchandises en conventionnel. Aujourd'hui appelé Multipurpose MPP pouvant transporter des marchandises et des conteneurs.

Car-Ferry : navire spécialement conçu pour recevoir des ensembles routiers et des voitures de tourisme ainsi que de nombreux passagers.

Drop Off : Action de restituer un conteneur sur un dépôt.

Dépotage : Déchargement d'un conteneur LCL ou SHIP'S convenience, effectué par le manutentionnaire pour le compte de l'armateur. Les marchandises dépotées sot loties par connaissance.

Empotage : Opération de chargement de la marchandise dans un conteneur, ou sur un flat ou bolster.

Escale : Arrêt des navires dans les ports, prévu sur les horaires des navires.

Flotte : Ensemble des navires armés ou affétés par un armateur constitue sa flotte. Par extension on parle aussi de flotte conteneurs, qui constituent l'ensemble des conteneurs exploités par DELMAS.

Franchise : En anglais « free time », temps accordé aux clients pour prendre livraison des marchandises sans payer de frais de stationnement ou de surestaries de conteneur.

Fret : Montant total du prix du transport maritime. Dans le langage courant signifie aussi la marchandise à charger sur un navire, se dit aussi pour le transport routier, fluvial ou aérien.

Groupage : Charger en un lot unique dans un ou plusieurs, des lots différents pour une même destination, soit pour un client unique, soit pour plusieurs clients.

Jauge : Volume de capacités intérieures d'un navire, la jauge s'exprimait en tonneaux.

Liners Termes : Conditions fixant la réception des frais d'embarquement et de débarquement.

Listing : Liste des colis contenu dans un conteneur, ou dans une caisse.

Manutention : Mot utilisé pour désigner les différentes opérations de chargement ou de déchargement des navires ou pour désigner la société qui effectuer les opérations de manutention.

Pool : Association d'armateurs opérant un service en commun, et se répartissant les dépense.

Rade : Grand bassin naturel, ayant issue vers la mer, où les navires trouvent des mouillages surs.

Restitution : Action de restituer un conteneur à la société de location suivant les termes du contrat.

Terminal : emplacement aménagé le long d'un quai et équipé de portiques à conteneurs pour effectuer la manutention des navires. Il y a des terminaux ferroviaires et fluviaux.

Tonnage : Capacité de transport du navire exprimé en tonne et correspondant à sa capacité de transport à plein charge.

Tracking : Action consistant à suivre les mouvements des conteneurs dans une base de données suivant une séquence chronologique définie.

Up : Unité payante, unité servant de base au calcul du fret, l'up est soit la tonne, le mètre cube, l'unité ou le mètre linéaire.

Annexes

Liste des annexes

Annexe n°1 : Vessel's Particulars.

Annexe n°2 : ETA (Estimatedime of Arrival).

Annexe n°3 : ETA (Estimatedime of Arrival).

Annexe n°4 : Connaissance (BILL OF LAODING).

Annexe n°5 : Facture Import.

Annexe n°6 : Bon à Deliver.

Annexe n°7 : Avis D'arrivée Proforma.

Annexe n°8 : Berthing Prospect Green Fast.

Annexe n°9 : General plan of Algies Port.

Annexe n°10 : Certificate of class.

Annexe n°11 : Cargo Ship Safety Equipement Certificate.

Annex 01

Vessel's Particulars

m/v GREEN FAST

ZDHA9

Flag: GIBRALTAR

Port of Registry: Gibraltar

Owner: Bergen Box Carriers AS,
Kanalveien 109, 5822
Bergen, Norway

Phone: +56 16 82 20
Fax: +56 16 82 21
Mail adresse: mmred@online.no

Charterer:

MMSI No.: 236 294000
Sat. Phone No.: +874 764 469 757
Sat. Fax No.: +874 764 469 761
Sat-C Telex No.: + 430 416 910
Selectiv Call: Nil

MAIN PARTICULARS

Length o. a.	117,91 m
Length b. p.	110,04 m
Breadth o. a.	19,40 m
Moulded depth	9,45 m
Summer draught	7,54 m
Lightship	2797,70 t
Deadweight summer draught	7579,40 t
Displacement summer draught	10377,10 t
Block coefficient	
Gross Tonnage	5522 t
Net Tonnage	2621 t
Service Speed	16,5 kn
<small>(Design draught, 87,3% MCR, 15% seamargin)</small>	
Max. Hight above keel	39,30 m
Eye hight	28,20 m
Anchor / shackles	port: 9 ; stb: 10

TANK CAPACITIES

Heavy Fuel Oil	577,70 m ³
Marine Diesel Oil	122,30 m ³
Lubricating Oil	43,90 m ³
Fresh water	59,27 m ³
Ballast water	3014,50 m ³
Waste oil	19,93 m ³
Ballast water pump	1300/200 Kw

MAIN ENGINE

MAK	8 M 552C
Max. output/reduced	6000 kW 500 rpm
Variable Pitch Propeller	4 Blades
Rotation	Left handed, 159 rpm
Diameter	4,3 m

POWER SUPPLY

Shaft Generator	450 V	695 kVA
Diesel Generators	2 x 450 V	450 kVA
Emergency Generator	450 V	170 kVA
Bowthruster	Schottel	450 kW

IMO No.	9128544
SSR No.	4576
Official No.	9128544
Name of Shipyard	Rolandwerft Bremen-Germany
Delivery Date	23.08.1995
Yard No.	179
Class	Germanischer Lloyd 100 A5 MC E AUT
GL No.	90956
Typ	Container Vessel
Complement	11

Suez Canal Tonnage	GT	15810,98 m ³
	NT	14848,54 m ³
Suez Canal Reg. No.		4576
Panama Reg. No.		90956
Financial Res. Cert. No.		

CERTIFICATES

Deratting Exemption Certificate Issued	
Load Line Cert.	
Safety Construction Cert.	
Doc. of Save Manning	
Int. Oil Pollution Prevention Cert.	
ISPS Certificate	

CARGO HOLD

Hold No. 1	height	11,3 m
Hold No. 2	height	9 m
Hold No. 3	height	9 m
Hold No. 1	3804.0 m ³	134337 cbf
Hold No. 2	3628.8 m ³	128150 cbf
Hold No. 3	1814.4 m ³	64075 cbf
Stack load on Hatchcovers		45 - 70 t
Stack load Tank Top		72 - 136 t

CONTAINER CAPACITY

Below Deck	168 TEU or
On Deck	420 TEU or incl.transverse bay
Total	588 TEU or
Reefer Connections	100

Annexe 02



MAERSK ALGERIE SPA

PORT D' ALGER

Representant : Azzoug Brahim
 Tel : 021605000 / 021605001
 Fax : 021484863

Navire	M. Levage	ETA	T/Eau		Long	Provenance	Nbr	Cargaison a l'import		Clients	Obs	Td / Tns
			Avant	Arriere				Nature	Ins			
GREEN FAST	0x45	10/05/2015 21:00	6.50	6.60	117,91	Fos sur Mer transfert	67	20' Dry			LR	
	Démuni						95	40' Dry			EXP	
							-	20' Reefer			150	
							5	40' Reefer				
							-	20' Tank				
							-	40' Tank				
							-	20'OT				
							-	40' OT				
							-	20' Flat				
							-	40' Flat				
							-	45' Dry				
							-	IMO				
							167	TOTAL				
									3227,204			



Annexe 04

BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT

SCAC SEJJ

B/L No. 300130635

Shipper IBECOR N.V. INTERNATIONAL BEVERAGES CORPORATION CHAUSSEE DE LA HULPE 177, BTE 4 1170 BRUXELLES BELGIUM		Booking No. 300130635	Svc Contract 553686
Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer") A L'ORDRE DE SARL TANGO BP 51 - Z.I. DE ROUIBA 16012 ALGER ALGERIA NIF099916000909728		Notify Party (see clause 22) SARL TANGO BP 51 - Z.I. DE ROUIBA 16012 ALGER ALGERIA NIF: 099916000909728	
Vessel (see clause 1 + 19) EMS TRADER	Voyage No. 1523	Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)	
Port of Loading Leixoes	Port of Discharge Algiers Terminal	Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.	Weight	Measurement
1 Container Said to Contain 22 PALLET HEINEKEN 25 CL BOTTLE HE 250 K2 EMBOSSED OW TAN/0007/2015 TANGO SARL ALGER ALGERIE VIA ALGER MAEU6383584 ML-PT0560055 40 DRY 8'6 22 PALLET 16013.000 KGS 50.0000 CBM	16013.000 KGS	50.0000 CBM
1 Container Said to Contain 22 PALLET HEINEKEN 25 CL BOTTLE HE 250 K2 EMBOSSED OW MSKU6736571 ML-PT0558715 40 DRY 8'6 22 PALLET 16013.000 KGS 50.0000 CBM	16014.000 KGS	50.0000 CBM

Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect

Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier. 5 containers	Place of Issue of B/L Antwerp	<small> SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, conditions, provisions, exceptions, limitations, and liabilities hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-18 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liabilities in respect of on deck stowage (see clause 18) and the carrying vessel (see clause 19). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods, the Carrier consents with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void. </small>
Number & Sequence of Original B(s)/L THREE/3	Date of Issue of B/L 2015-04-30	
Declared Value (see clause 7.3)	Shipped on Board Date (Local Time) 2015-04-29	

Signed for Carrier Seago Line A/S trading as Seago Line

This transport document has one or more numbered pages

As Agent(s) for the Carrier



Annexe 05

Originale
Facture Import: 5700306966

Facturé à: TANGO SARL
5 ROUTE NATIONALE
ZONE INDUSTRIELLE ROUBA
16907
Rouiba
Date de facturation: 14.Mai.2015
Date d'Échéance: 14.Mai.2015
Cond. de Payable
Règlement: Immédiatement

Au nom de: TANGO SARL
5 ROUTE NATIONALE
ZONE INDUSTRIELLE ROUBA
16907
Rouiba

No de Client: DZ00003614

Maersk Algeria SPA (Capital social 30 000 000 DA-RC 2000B12571- NIF: 0 000 16001257104 NIS: 0 000 1610 04986 47) as agent for carrier Seago
Line A/S, Dampfærgevej 10, 3. tv , 2100 Copenhagen Ø Denmark. Trading under below VAT number
DK53139655 - applicable for exports to or imports from EU shipment (transactions not reported on EC Sales List)
DK33138431 - applicable for intra-EU or outside EU shipment (transactions reported on EC Sales List)

Montant Total Dû			
Conditions	Taux	Valeur de base	Total(DZD)
Valeur nette			108.370,58
TVA 0% - Biens, Matières et Services	0,00 %	2.620,58	0,00
TVA 17% - Prestations de Services	17,00 %	105.750,00	17.977,50
Montant Dû			126.348,08

Numéro de Connaissance: 300130635 Votre référence:

Port de Chargement: Leixoes Lieu de Réception: Leixoes Navire/Voyage: GREEN FAST/1507
Port de Déchargement: Algiers Lieu de Livraison: Algiers Terminal
ETD: 29-Apr-2015 ETA: 13-May-2015

Description des Prestations	Qté	Base Devise	Prix Unitaire	Taux de Change	Total(DZD)
Frais d'Agence - Import	5,000	CNT DZD	1.650,00	1,00000	8.250,00
TVA 17% - Prestations de Services					1.402,50
Frais de Manutention Import	5,000	CNT DZD	19.500,00	1,00000	97.500,00
TVA 17% - Prestations de Services					16.575,00
Frais de documentation - Destination	1,000	BOL DZD	1.000,00	1,00000	1.000,00
Redevance de péage portuaire	80,068	TO DZD	20,24	1,00000	1.620,58
Montant Dû:					126.348,08

No N° de Cont. Size/Hgt./Type Service PCD

Maersk Algeria SPA
47 Lot Petite Provence Sidi-Yahia, HYDRA
16035 Algiers
Telephone: +213 21605001, Fax: +213 21605017

Page 1 sur 2

**Facture Import: 5700306966**

No	N° de Cont.	Size/Hgt./Type	Service	PCD
1	MAEU6383584	40/8'6/DRY	CY/CY	29.Avr.2015
2	MSKU6736571	40/8'6/DRY	CY/CY	29.Avr.2015
3	PONU1426043	40/8'6/DRY	CY/CY	29.Avr.2015
4	PONU1671971	40/8'6/DRY	CY/CY	29.Avr.2015
5	PONU1762238	40/8'6/DRY	CY/CY	29.Avr.2015

Montant Total Dû

Conditions	Taux	Valeur de base	Total(DZD)
Valeur nette			108.370,58
TVA 0% - Biens, Matières et Services	0,00 %	2.620,58	0,00
TVA 17% - Prestations de Services	17,00 %	105.750,00	17.977,50
Montant Dû			126.348,08

* Numéro de Service Contrat: 553686

* Les chèques doivent être libellés à l'ordre de: MAERSK ALGERIE SPA

* Agence de Béjaïa: 18 Lotissement Bouali Sidi Ahmed, Béjaïa - Tel +213 34 205984 - Fax +213 34 206858

* Agence d'Oran: 16, Rue Boussi Djillali, Miramar, Oran - Tel +213 41415376- Fax +213 41415375

La date de calcul du fret (PCD) est la date que Seago Line utilisera pour déterminer les taux et surcharges applicables à un chargement donné.

la PCD sera la date prévue de départ du navire transporteur depuis le port de chargement.

Pour les réservations créées avant le 15 Mars 2015, la PCD est la date à laquelle Seago Line – ou un de ses agents agréés – prend possession du dernier conteneur listé sur le document de transport.

Pour de plus amples informations, nous vous invitons à visiter notre site www.seagoline.com

MAERSK ALGERIE SPA
Maersk Algérie SPA
17 Lot Petite Provence
Hydra

BON A DELIVRER

Annexe 06

Cpt/Bq 113000015217 - Société Générale Sidi Yah
SAP/SOC 30 000 000 DA
TEL 213-21605000/21605001
FAX 213-21605018
E_MAIL algsigen@maersk.com / dzascl@dz.safm
MF 000016001257104
AI 16287129592
RC 2000B12571

B/L 300129193

RECEPTIONNAIRE

RN29, Z.A. BOUINAN BP49, BOUINAN - BLIDA
ALGERIE

NAVIRE GREEN FAST VOYAGE 1507
ARRIVEE LE 12/05/2015 GROS 1550 ACS
PROVENANCE FOS SUR MER QUAI
LIEU DEBARQUEMENT ALGIERS TERMINAL

Article	Mark	Description	nb Tcs	nb Colis	Poids	Tare
7		2X40' STC MIRA-AIR BIANCO STAMPATO	2	79	29.686	8.800
MRKU1022380				39	15692	4400
MRKU0213294				40	13994	4400

SEAGO LINE

Annexe 07

Maersk Algérie SPA
7 Lot Petite Provence

AVIS D ARRIVEE PROFORMA

Cpt/Bq 113000015217 - Société Générale Sidi Yah
p/soc 30 000 000 DA
Tel 213-21605000/21605001
Fax 213-21605018
E_mail algcsigen@maersk.com / dzasci@dz.safm
MF 000016001257104
RC 2000B12571
AI 16287129592

BL/ 300130635

CLIENT

SARL TANGO
BP 51 - Z.I. DE ROUIBA 16012
ALGER ALGERIA

NAVIRE GREEN FAST
VOYAGE 1507

PROVENANCE FOS SUR MER
Quai

GROS 1550 ACS
ARRIVEE LE 12/05/2015

Article	Mark	Description	nb Colis	Poids	Tare
1		5X40' STC HEINEKEN 25 CL BOTTLE HE 250 K2 EMBOSSÉD	110	80.068	22.000
	MSKU6736571		22	16.013	4.400
	PONU1426043		22	16.014	4.400
	PONU1671971		22	16.013	4.400
	PONU1762238		22	16.015	4.400
	MAEU6383584		22	16.013	4.400

Fret Maritime	Montant soumis tva	105.750,00
Charges Locales	Tva	17.977,50
Peages	Total	126.348,08
Frais d'Agence		
Frais débarquement		
Timbre connaissance		

SOMME EN TOUTE LETTRE : Cent Vingt Six Mille Trois Cent Quarante Huit DINARS Huit CENTIMES

SEAGO LINE

Maersk Algérie SPA
47 Lot Petite Provence

AVIS D ARRIVEE PROFORMA

Cpt/Bq 113000015217 - Société Générale Sidi Yah
Cap/soc 30 000 000 DA
Tel 213-21605000/21605001
Fax 213-21605018
E_mail algcsigen@maersk.com / dzascl@dz.safm
MF 000016001257104
RC 2000B12571
AI 16287129592

BL/ 300130635

CLIENT

SARL TANGO
BP 51 - Z.I. DE ROUIBA 16012
ALGER ALGERIA

NAVIRE GREEN FAST
VOYAGE 1507

PROVENANCE FOS SUR MER
Quai

GROS 1550 ACS
ARRIVEE LE 12/05/2015

NOTES IMPORTANTES :

A - Cet avis d'arrivée est émis dans un but informatif. La facture sera émise et remise au moment de l'échange documentaire.

Il appartient aux propriétaires et/ou mandataires de veiller au suivi de leurs cargaisons afin de procéder à leur enlèvement dès arrivée au port. La transmission du présent avis d'arrivé est un service supplémentaire que MAERSK ALGERIE SPA n'est nullement tenue de faire.

B - Veuillez-vous munir du connaissance original dûment endossé par le propriétaire de la marchandise.

C - Le règlement des factures se fait par chèque certifié à l'ordre de MAERSK ALGERIE SPA, versement sur le compte SC N° 021-00001-1130000152-17 ou virement sur le compte CITIBANK N° 012-00001-0007027028-70

D - Les containers doivent être restitués à MAERSK ALGERIE SPA dans un délai ne pouvant dépasser 80 jours après accostage du navire. A défaut, MAERSK ALGERIE SPA se réserve le droit de recourir à toute voie de droit afin de récupérer les containers en souffrance et recouvrir les frais de surestaries.

E - En cas de dépassement des délais de franchises, les surestaries applicables sont :

1. Conteneurs Dry :

	20'Dry	40'Dry & 45' Dry
Franchise	15 jours calendaires	15 jours calendaires
Jours 16 - 22 (inclus)	20 USD	40 USD
Jours 23 - 90 (inclus)	40 USD	80 USD

2. Conteneurs Frigo :

	20'Reefer	40'Reefer
Franchise	3 jours calendaires	3 jours calendaires
Jours 4 - 7 (inclus)	40 USD	80 USD
Jours 8 - 90 (inclus)	80 USD	160 USD

3. Cautions (en Dinars) :

	20'Dry	40'Dry	20'Reefer	40'Reefer
Montant	200 000	400 000	400 000	800 000

F - Contacts :

Agence d'Alger: 213-21605000 213-21605001 Fax: 213-21605018

Annexe 08

Hadji, Bachir

From: Benabdallah, Mehdi
Sent: mardi 12 mai 2015 12:22
To: +P ALL DZ
Cc: ALGERIAIMPORT
Subject: RE: Berthing prospect GREEN FAST L78 1507 , Dry port: ACS

Hi,
DZASCMAN, please proceed with customs validation to (DPWORLD) i/o (EPAL)

Thanks & best regards.

Mehdi Benabdallah
Operations Assistant



MAERSK ALGERIE SPA
47, Lot petite Provence, Sidi Yahia
16035 Algiers, Algeria
Company reg. no. 00B0012571
Telephone: +213 21 484865
Fax: +213 21 605017
Mobile: +213 799 144649

www.maersk.com

From: Benabdallah, Mehdi
Sent: mardi 12 mai 2015 13:14
To: +P ALL DZ
Cc: ALGERIAIMPORT
Subject: Berthing prospect GREEN FAST L78 1507 , Dry port: ACS

Good day all,
Please note that m/v GREEN FAST code L78 voyage 1507 will berth today 12/05/15 evening in pier 30/2

DZASCMAN, please proceed with customs validation (EPAL).

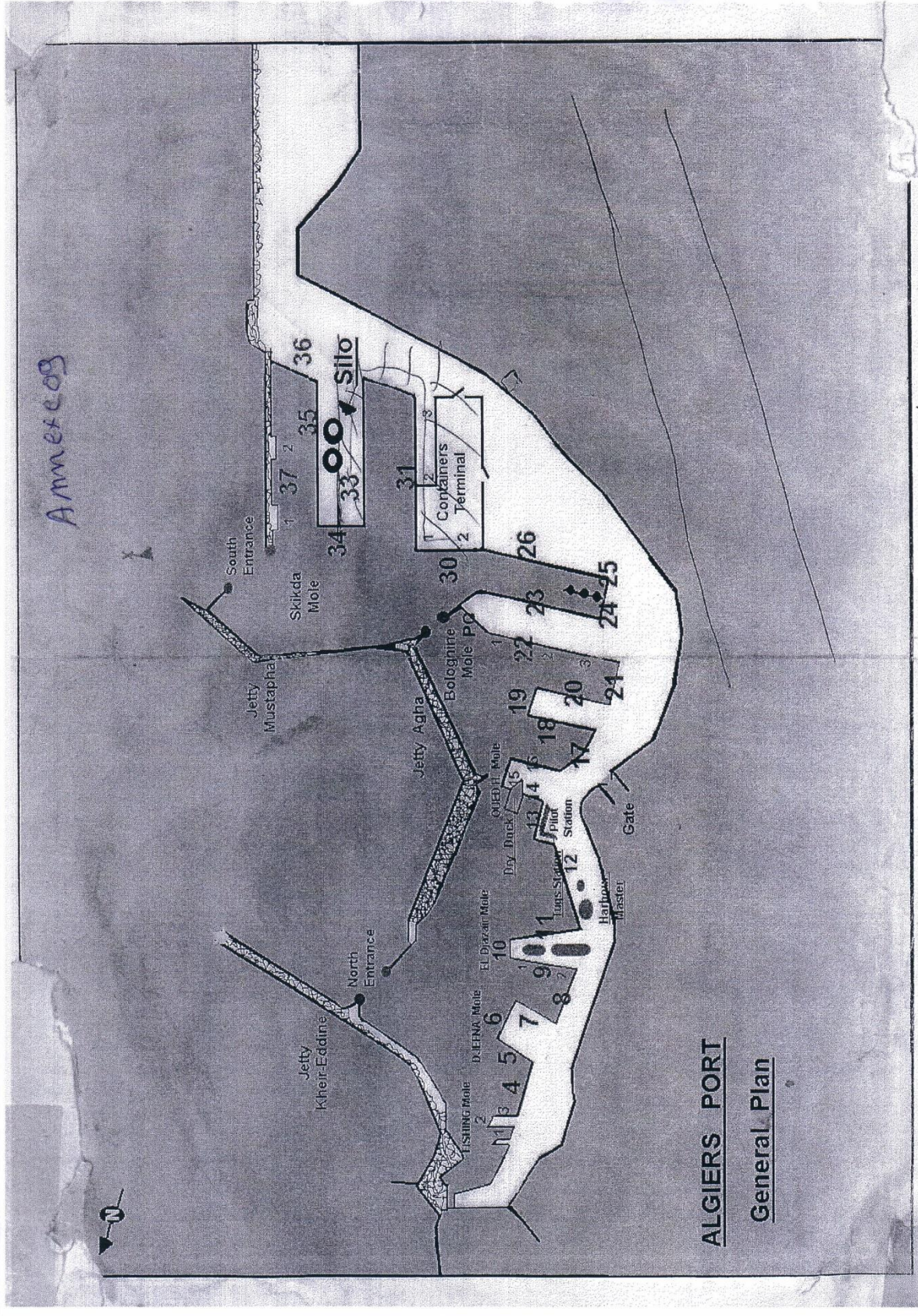
Thanks & best regards.

Mehdi Benabdallah
Operations Assistant

<< OLE Object: Picture (Device Independent Bitmap) >>

MAERSK ALGERIE SPA
47, Lot petite Provence, Sidi Yahia
16035 Algiers, Algeria
Company reg. no. 00B0012571
Telephone: +213 21 484865
Fax: +213 21 605017
Mobile: +213 799 144649

www.maersk.com



ALGIERS PORT
General Plan

Annex 10

Certificate of Class

9144720
IMO-No.

093095
GL-Register No.

This is to certify that the Motor Ship

"MAERSK RIJEKA"
HUSKY RACER

NAME ALTERED

Harvos Pelz

HAMBURG 12008-10-20

Call Sign



2632
VQIM8

Flag	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Port of Registry	London
Owner	MS "HUSKY RACER" GmbH & Co. KG
Shipyard	J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co.
Place of Build	Hamburg
Completion	1997-04-01

has been surveyed at **Bremerhaven**
on **2007-02-03** by our Surveyor(s) in accordance with this Society's Rules.

Character of Class:

Hull 100 A5 E3
IW NAV-O SOLAS-II-2, Reg.19 C2P50
Container Ship

Machinery MC E3 AUT

Period of Class running from **1st May 2007**
This Certificate is valid until **30th April 2012**

provided that prescribed surveys are effected by their due dates.

Germanischer Lloyd

Bremerhaven, 3rd February 2007

U. Kraus
(U. Kraus)



Germanischer Lloyd

2285

Annexe M

Certificate No. 093095/230/10/02

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment
(Form E) No. 093095/230/10/02/R

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 Government of the

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

by GERMANISCHER LLOYD

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
HUSKY RACER	VQIM8	London	9991	9144720

Deadweight of ship.* --- tonnes
Length of ship (regulation III/3.12) **129.61** m

Type of Ship:** ~~Bulk Carrier / Oil tanker / Chemical tanker / Gas carrier /~~
Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced: **11th January, 1996**

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
 - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

Tables des matières

Dédicaces

Remerciement

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre premier : le transport maritime international des	5
Section 01 : L'historique du transport maritime.....	6
Section 02 : le cadre juridique du transport maritime.....	8
Sous section 1 : le cadre réglementaire du transport maritime :	8
1. La convention internationale de Bruxelles du 25 AOÛT 1924 :.....	8
2. La convention de Hambourg du 31 mars 1978 :.....	9
3. Convention de ROTTERDAM du 23 septembre 2009 :.....	9
Sous section2 : les pratiques du transport maritime	12
1. les conférences maritimes :	12
1.1 Définition :.....	12
1.2 Les avantages et les inconvénients des conférences	12
1.3 Naissance des conférences maritimes :	12
1.4 Champ d'application de l'accord de conférence :	13
2. Hors conférence OUTSIDERS	13
3. Les consortiums	13
4. Accord de pool :	14
Section 3 : l'évolution du transport maritime dans le monde	15
Sous section1 : l'évolution géographique	15
Sous section2 : Evolution du volume de marchandises transportées.....	15
Sous section3 : L'évolution des navires	17
1. Bulk carriers (vraquiers)	17
2. General cargo (navires conventionnels)	17
3. Porte-conteneurs.....	17
4. Roll on-Roll off (RO/RO)	18
Section4 : la transport maritime en Algérie.....	20

Sous-section 1 : la position du transport maritime dans l'économie algérienne.....	20
1. Au niveau stratégique :	20
2. Au niveau économique :.....	21
2.1 Soutenir la production nationale :	21
2.2 le développement des exportations nationales :	21
Sous-section 2 : l'évolution de l'organisation du secteur du transport maritime en Algérie	22
Chapitre deuxième : l'organisation du transport maritime international.....	27
Section 01 : les techniques de transport maritime.....	27
Sous section 1 : les incoterms	27
1. Définition les incoterms :.....	27
2. Classification des incoterms	27
2.1 Les incoterms multimodaux :	27
Sous section 2 : les différents types de navire.....	29
1. Les navires non-spécialistes	29
1.1 Navire porte-conteneurs :	29
1.2 Navire conventionnels :	29
1.3 Navire rouliers (RO-RO)	29
1.4 Les navires porte-barge.....	30
1.5 les navires mixtes (RO-RO ET CONTENEUR) :	30
3. Les navires spécialistes	30
2.1 Les navires vraquiers (bulkers):	30
Sous section 3 : l'exploitation commerciale des navires	31
1. les navires de ligne :	31
2. les navires tramping :	32
Sous section 3 : les équipements portuaires.....	32
Sous section 4 : les techniques d'expédition des conteneurs	32
1. FCL/FCL :	32
2. FCL/LCL :.....	33
3. LCL/LCL :.....	33
4. LCL/FCL :.....	33
Section 2 : les différents contrats de transport maritime.....	34
Sous section 1 : le contrat de transport.....	34
1. Définition :	34

2.	Les documents associés au contrat de transport maritime :.....	34
2.1	le connaissement B/L :.....	34
2.2	le connaissement direct (through bill of lading)	36
2.3	le connaissement FIATA :.....	36
2.4	CTBL (connaissement de transport combiné) :.....	36
2.5	le Manifeste :	36
2.6	Avis d'arriver :.....	36
3.	Les obligations des principaux intervenants au contrat de transport	37
Sous section 2 : le contrat d'affrètement.....		38
1.	Définition :	38
2.	Les différents types de contrat d'affrètement	38
2.1	l'affrètement conque nue	38
2.2	l'affrètement à temps.....	39
2.3	l'affrètement au voyage.....	40
3.	Les documents du contrat d'affrètement.....	40
Sous section 3 : la tarification		41
1.	Le fret de base :	41
2.	Les surcharges	41
2.1	Surcharges technique :	41
2.2	Surcharges commerciales :	41
3.	Les ristournes	42
3.1	les ristournes de fidélité :	42
3.2	les taux de fret réduits :.....	42
3.3	les surestaries :	42
4.	la tarification des conteneurs :.....	42
5.	La tarification des marchandises portuaires « les liners termes »	42
Section 3 : les principaux intervenants du transport maritime international		43
Sous section 1 : les acteurs principaux.....		43
1.	Le chargeur (exportateur).....	43
1.1	Définition :.....	43
1.2	les missions principales assurées :.....	43
2.	Le transporteur interne	43
3.	Les courtiers d'affrètement maritime	43

3.1	Définition :.....	43
3.2	Types de courtiers d'affrètement	44
	Sous section 2 : les acteurs intermédiaires.....	44
1.	Le transitaire	44
2.	Le mandataire	44
3.	L'agent consignataire	44
4.	Le transporteur maritime	44
5.	L'entrepreneur de manutention	45
	Sous section 3 : les acteurs administratifs.....	45
1.	La banque	45
2.	La douane	45
3.	Les assurances	45
	Sous section 4 : le destinataire final.....	45
	Section 4 : l'assurance des risques du transport maritime.....	46
	Sous section 1 : le contrat d'assurance.....	46
1.	Définition :	46
2.	Forme et objet du contrat.....	47
3.	Les parties du contrat	47
3.1	l'assureur :.....	47
3.2	l'assuré :.....	47
	Sous section 2 : les risques et avaries	48
1.	Les avaries communes :.....	48
2.	Les avaries particulières :.....	49
	Sous section 3 : les garanties de l'assurance dans le transport maritime de marchandise.....	49
1.	La garantie FAP :.....	49
2.	La garantie FAP.SAUF... :	49
3.	Les garantie « tous risques » :.....	50
4.	Les garanties « guerre et mine ».....	50

Chapitre troisième : la consignation maritime.....	52
Section 1 : généralité sur la consignation maritime.....	52
Sous section 1 : Origine et statut juridique	52
1. Origine :	52
2. Statut juridique :	53
Sous section 2 : Analyse du contenu du contrat de consignation	53
1. Caractères et preuve :	54
2. Nature juridique du contrat :	54
Sous section 3 : les documents préparés par par le consignataire de navire.....	54
1. Préavis d'arrivée :	54
2. Déclaration d'entrée :	55
3. Déclaration de sortie :	55
4. Demandes de pilote :	55
5. La liquidation sanitaire :	56
6. Certificat de déchargement des déchets :	56
Section 2 : les attributions du consignataire du navire	57
Sous section 1 : les rôles du consignataire du navire	57
1. Rôle technique :	57
2. Rôle commercial :	57
3. Rôle administratif :	58
4. Rôle financier :	59
5. Rôle juridique :	59
Sous section 2 : les relations du consignataire avec les autres intermédiaires	59
1. Avec le transporteur maritime :	59
2. Relation de consignataire de navire avec l'entreprise portuaire :	60
3. Relation de consignataire de navire avec le courtier maritime :	60
4. Relation de l'agent consignataire de navire avec le transitaire :	60
Section 3 : obligations et droits de consignataire du navire	61
Sous section 1 : obligations et régimes de responsabilités	61
1. Obligations.....	61
1.1 Obligations vis-à-vis l'armateur :	61
1.2 Obligation vis-à-vis la marchandise :	62
2. Régime de responsabilité :	62

2.1	Responsabilité contractuelle du consignataire du navire	63
2.2	la responsabilité délictuelle :.....	63
2.3	Responsabilité quasi-délictuelle du consignataire :.....	64
	Sous section 2 : Droits et privilèges du consignataire	65
1.	les droits :.....	65
2.	Les Privilèges :.....	66
	Section 4 : la consignation maritime en Algérie.....	67
	Sous section 1 : Rétrospective de la consignation de navires en Algérie.....	67
1.	Avant l'attribution du monopole à la compagnie nationale de navigation Algérienne (CNAN) :.....	67
2.	Après l'attribution du monopole à la CNAN :	68
	Sous section 2 : Les naissances des agents consignataires en Algérie	69
	Sous section 3 : le consignataire de navire à l'ère de l'économie de marché en Algérie :.....	71
	Chapitre quatrième : Présentation de L'organisme d'accueil	74
	Section 1 : présentation de Maersk Line	74
Sous section 1 :	Maersk Group:.....	74
Sous section 2 :	présentation de Maersk Line	77
	Section 2 : Structure organisationnelle de Maersk Line Algérie	79
Sous section 1 :	Organisation Maersk Line	79
1.	Customer Service	79
1.1	Manager :	79
1.2	L'assistante Manager :	79
1.3	La chargée des contentieux :.....	79
1.4	Le chargé des manifestes et documentations :	80
1.5	Le chargé d'export :	80
1.6	les chargés clientèle (Customer Service executive) :.....	80
2.	Service des Opérations :	80
3.	Services des finances :.....	80
4.	Service commerciale :	83
5.	Services des ressources humaines :	85
Sous section 2 :	les filiales de Maersk Line	85
1.	Safmarine :	85
2.	Seago Line :	85

Section 3 : l'analyse de l'activité de Maersk Line.....	86
Sous section 1 : La vision clients Maersk.....	86
Sous section 2 : la politique de Maersk Line.....	87
Chapitre cinquième : Traitement d'une escale.....	90
Section 1 : la préparation de l'escale	90
Sous section 1 : présentation de l'escale du navire	90
1. Caractéristique technique du navire :.....	90
2. Exploitation commerciale du navire :.....	90
Sous section 2 : le contact de consignation :	92
Sous section 3 : Green Fast en rade :	92
Sous section 3 : l'accostage du navire :	93
Section 2 : Réalisation et apurement de l'escale :.....	94
Sous section 1 : la réalisation de l'escale	94
1. Le courtage du navire :.....	94
2. La gestion commerciale des marchandises et des conteneurs :	95
2.1 La réalisation d'échange documentaire :	95
2.2 l'établissement des factures :	96
2.3 préparation des opérations à l'exportation :.....	97
Sous section 2 : l'apurement de l'escale	98
Section 3 : Remarques et recommandations	100
Sous section : Remarques.....	100
1. les points forts :	100
2. les points faibles :	101
Sous section 2 : Recommandations :	101
Conclusion générale	103
Bibliographie	
Glossaire	
Liste des annexes	