

**ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES**

**HEC Alger**

**Mémoire de fin de cycle en vue d'obtention du diplôme de Master  
en Sciences Commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**Thème :**

**Analyse de la chaîne logistique des opérations  
d'escale dans le transport maritime**

**Cas : MSC Algérie**

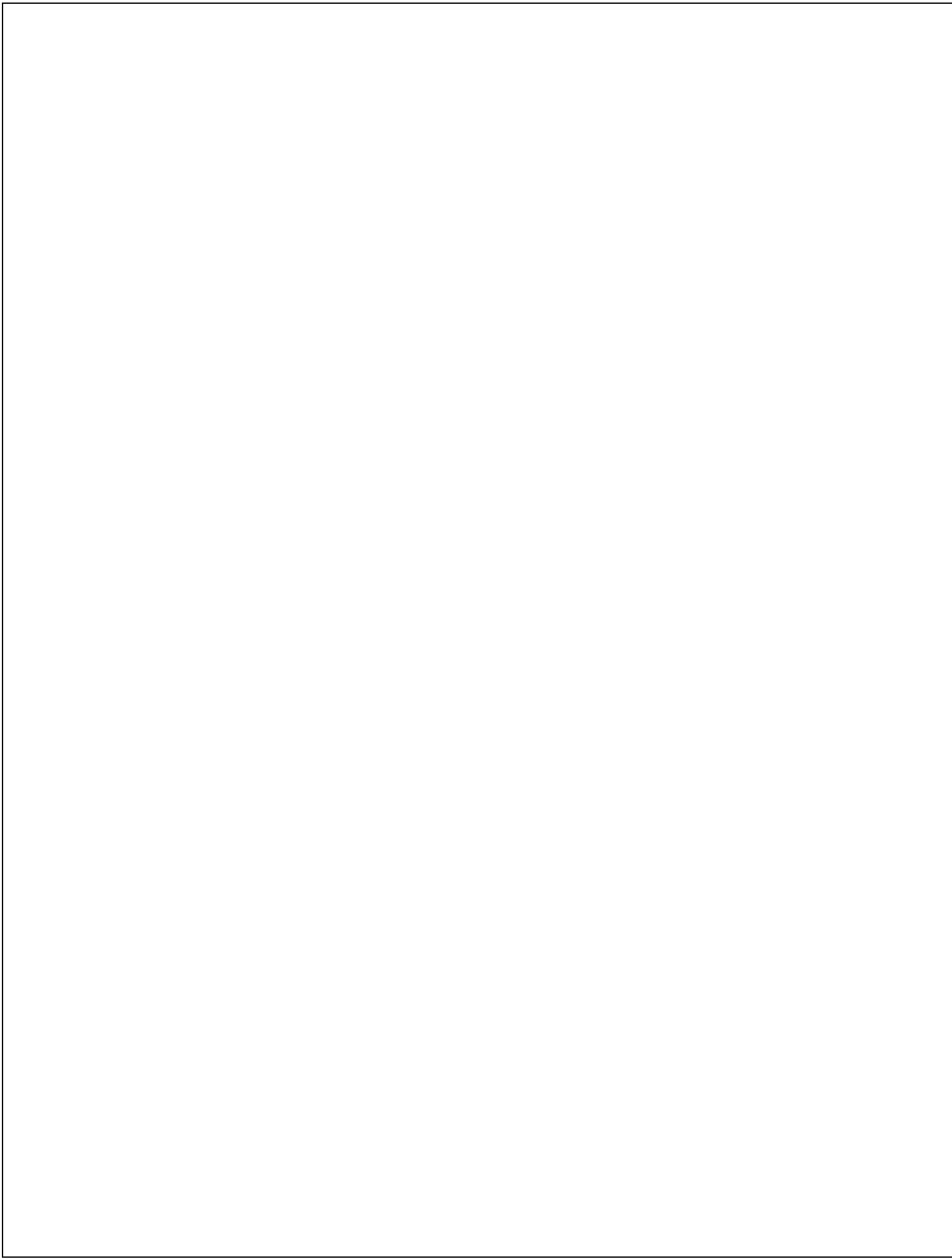
**Élaboré par :**

**M. Bahaa Eddine OUAHLIMA**

**Encadré par :**

**Mme. Laoudj Ouardia  
(Professeur à HEC Alger)**

**7ème Promotion  
Juin 2020**



**ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES**

**HEC Alger**

**Mémoire de fin de cycle en vue d'obtention du diplôme de Master  
en sciences commerciales**

**Option : Affaires internationales**

**Thème :**

**Analyse de la chaîne logistique des opérations  
d'escale dans le transport maritime**

**Cas : MSC Algérie**

**Élaboré par :**

**M. Bahaa Eddine OUAHLIMA**

**Encadré par :**

**Mme. Laoudj Ouardia  
(Professeur à HEC Alger)**

**7ème Promotion  
Juin 2020**

## **Résumé :**

---

La mondialisation croissante de l'économie a été permise et autorisée par le transport maritime et sa rapide évolution, tant au niveau de l'organisation, de l'évolution technologique que des prix du transport et cette dernière, cela va de soi, est renforcée par cette même mondialisation. On remarque d'ailleurs qu'en période d'expansion, la demande de transport croît plus vite que la production mondiale, signe de l'effet multiplicateur des échanges.

La compétitivité sur le marché international est donc rude, et la hausse des prix du lieu de production au lieu de consommation influent sur le prix du produit rendu, ce dernier étant partie prenante de cette compétitivité.

L'acheminement des marchandises par voie maritime implique la participation des principaux acteurs qui sont : le chargeur, le transporteur et le réceptionnaire. Ces derniers sont soumis à des obligations prévues par le contrat de transport maritime qui les lie.

A côté de ces acteurs, nous retrouvons plusieurs auxiliaires de transport qui accomplissent différentes tâches. Parmi ces auxiliaires, le consignataire de navire qui occupe un poste clé dans l'activité maritime, car la supervision de l'escale du navire et la collecte du fret sont les missions qui lui sont dévolues, cet auxiliaire est tenu de maîtriser de manière adéquate l'ensemble des procédures logistiques pour effectuer une transaction commerciale Internationale, une mauvaise coordination se traduit le plus souvent par des contentieux.

C'est dans cette optique que s'inscrit notre cas pratique au sein de la Mediterranean Shipping Company, afin de connaître le rôle de ce consignataire dans la chaîne logistique maritime.

### **Mots clés :**

Transport maritime, conteneurs, consignation maritime, gestion de conteneurs.

## **Abstract:**

---

The growing globalization of the economy has been largely authorized by maritime transport and its rapid evolution, both in terms of organization, technological development and transport prices. This globalization of trade itself strengthens the role of maritime transport by the extent of its development.

We note, moreover, that in times of expansion, demand for transport grows faster than world production, a sign of the multiplier effect of trade. The market is global today and any business must be competitive on the international market. Maritime transport is part of this competitiveness, since the price of the product returned to the consumer market includes the price of transport from the place of production to the place of consumption.

The transport of goods by sea involves the participation of the main actors which are: the shipper, the transporter and the receiver. The latter are subject to obligations provided for by the maritime transport contract which binds them.

Besides these actors, we find several transport auxiliaries who perform different tasks. Among these auxiliaries, the ship's consignee who occupies a key position in the maritime activity, since the supervision of the vessel's stopover and the collection of freight are the missions assigned to him, this auxiliary is required to master adequately all the logistical procedures for carrying out an International commercial transaction, poor coordination most often results in litigation.

It is in this perspective that our practical case is part of the Mediterranean Shipping Company, in order to know the role of this consignee in the maritime logistics chain.

### **Key words:**

Maritime transport, containers, consignment, container management

## المخلص

لقد سمح النقل البحري وتطوره السريع للعولمة المتزايدة للاقتصاد إلى حد كبير، سواء من حيث التنظيم والتطور التكنولوجي وأسعار النقل. إن عولمة التبادلات تستطيع لوحدها إبراز دور النقل البحري باتساع تطوره ونلاحظ، علاوة على ذلك، أنه في أوقات التوسع، ينمو الطلب على النقل بشكل أسرع من الإنتاج العالمي، وهي علامة على التأثير المضاعف للتجارة

السوق أصبح الآن عالمي ويجب أن تكون كل شركة قادرة على المنافسة في السوق الدولي والنقل البحري هو جزء من هذه القدرة التنافسية، حيث أن سعر المنتج الذي يتم إرجاعه إلى السوق الاستهلاكية يشمل سعر النقل من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك

يتوجب لنقل البضائع عن طريق البحر مشاركة الفاعلين الرئيسيين وهم: الشاحن والناقل والمستقبل. الذين يخضعوا للالتزامات المنصوص عليها في عقد النقل البحري الذي يلزمهم بجانب هؤلاء الفاعلين، نجد العديد من مساعدي النقل الذين يؤدون مهام مختلفة. من بين هؤلاء المساعدين، مستلم البضاعة، الذي يشغل منصباً رئيسياً في النشاط البحري، لأن الإشراف على توقف السفينة وجمع الشحن هي المهام الموكلة إليه، هذا المساعد مسؤول عن إتقان جميع الإجراءات اللوجستية بشكل ملائم لتنفيذ المعاملات التجارية الدولية، التنسيق السيئ في أغلب الأحيان يؤدي إلى التقاضي

من خلال تناسب الاطروحة العملية مع العمل في داخل شركة البحر المتوسط للشحن ومن هذا المنظور؛ نندرك أهمية و دور مستلم البضاعة في سلسلة التوريد البحري

الكلمات المفتاحية:

النقل البحري، الحاويات، الشحن البحري، إدارة الحاويات

## REMERCIEMENTS

---

*Je tiens à remercier en tout premier lieu DIEU Tout*

*Puissant de m'avoir donné la volonté et le courage pour élaborer ce travail.*

*Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon encadreur Pr LAOUDJ Ourdia pour sa disponibilité et son soutien tout au long de la réalisation de cette recherche.*

*Je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude à mon promoteur*

*Mr BAHLEL Mohamed, le Directeur de MSC Algérie qui m'a assistée et accordée toute son attention.*

*Je tiens également à remercier toute l'équipe MSC Algérie, l'École des Hautes Études Commerciales, les enseignants et les bibliothécaires.*

*Enfin, mes remerciements et mes grâtes s'adressent aussi à tous les membres du jury d'avoir accepté l'évaluation de notre mémoire et aux professeurs qui nous ont aidés par leurs conseils.*

## Liste des tableaux

---

| Tableaux     | Titres                                                                | Page |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------|------|
| Tableau n° 1 | Les caractéristiques des conteneurs de 20 et 40 et 40 pieds HC        | 25   |
| Tableau n° 2 | Les dimensions de conteneurs.                                         | 26   |
| Tableau n° 3 | Le poids des conteneurs                                               | 31   |
| Tableau n° 4 | Top 5 armateurs du transport maritime conteneurisé en Algérie en 2019 | 64   |

### Liste des figures :

| N° de figure   | N° de figure                                              | N° de Page |
|----------------|-----------------------------------------------------------|------------|
| Figure n°I.1   | Types d'expéditions maritimes                             | 15         |
| Figure n°I.2   | Le conteneur dry                                          | 28         |
| Figure n°I.3   | Le conteneur à toit ouvert                                | 29         |
| Figure n°I.4   | Le conteneur frigos                                       | 29         |
| Figure n°I.5   | Le conteneur plates-formes à parois<br>Latérales ouvertes | 30         |
| Figure n°I.6   | Le conteneur citerne                                      | 30         |
| Figure n°III.1 | Organigramme générale de MSC Algérie                      | 67         |
| Figure n°III.2 | Organigramme générale de MSC Alger                        | 68         |
| Figure n°III.4 | Le circuit d'un conteneur                                 | 71         |
| Figure n°III.5 | Navire porte-conteneur de MSC VIS<br>SIGGMA CGM           | 76         |

## Liste des abréviations

---

| Abréviation        | Signification                                                       |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>B.A.D</b>       | Bon à Délivré                                                       |
| <b>B.D.R</b>       | Bon de Restitution                                                  |
| <b>B/L</b>         | Bill of Loading (le connaissement)                                  |
| <b>C.N.U.C.E.D</b> | La Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement |
| <b>C.C.I</b>       | Chambre du Commerce International                                   |
| <b>C.F.R</b>       | Cost and Freight                                                    |
| <b>C.I.F</b>       | Cost, Insurance and Freight                                         |
| <b>C.I.P</b>       | Carriage and Insured Paid                                           |
| <b>C.M.A</b>       | Code Maritime Algérien                                              |
| <b>C.N.A.N</b>     | Compagnie Nationale Algérienne de Navigation                        |
| <b>D.A.P</b>       | Delivered at Place                                                  |
| <b>D.A.T</b>       | Delivered at Terminal                                               |
| <b>D.D.P</b>       | Delivered Dutypaid                                                  |
| <b>D.W.T</b>       | Dead Weight                                                         |
| <b>E.T.A</b>       | Estimated time of arrival                                           |
| <b>E.V.P</b>       | Equivalent Vingt Pied                                               |
| <b>E.X.W</b>       | Ex Works                                                            |

|                    |                                                |
|--------------------|------------------------------------------------|
| <b>F.A.S</b>       | Free Alongside Ship                            |
| <b>F.C.A</b>       | Free Carrier                                   |
| <b>F.C.L</b>       | Full Container Load                            |
| <b>F.O.B</b>       | Free On Bord                                   |
| <b>G.E.M.A</b>     | Generale Maritime                              |
| <b>I.S.O</b>       | International Organization for Standardization |
| <b>L.C.L</b>       | less than a container load                     |
| <b>M.E.D</b>       | Mise En Demeure                                |
| <b>N.A.S.H.C.O</b> | National Shipping Company                      |
| <b>O.M.I</b>       | Organisation maritime internationale           |
| <b>P.I.B</b>       | Production Intérieure Brute                    |
| <b>P.O.D</b>       | Port Of Discharge                              |
| <b>P.O.L</b>       | Port Of Loading                                |
| <b>R.O/R.O</b>     | Roll on Roll Off                               |
| <b>T.E.U</b>       | Twenty food equivalent unit                    |
| <b>U.P</b>         | Unité Payante                                  |

## **Le sommaire :**

---

|                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Introduction générale.....                                                                    | I  |
| Chapitre 01 : Le cadre conceptuel du transport maritime des marchandises.....                 | 1  |
| Introduction.....                                                                             | 1  |
| Section 01 : Notions et définitions du transport maritime international des marchandises..... | 1  |
| Section 02 : Organisation du transport maritime de marchandise.....                           | 11 |
| Section 03 : La conteneurisation et l'acheminement du conteneur.....                          | 23 |
| Conclusion.....                                                                               | 30 |
| Chapitre 02 : la consignation maritime.....                                                   | 34 |
| Introduction .....                                                                            | 35 |
| Section 01 : Généralités sur la consignation maritime.....                                    | 35 |
| Section 02 : Obligations et responsabilités et droits du Consignataire.....                   | 48 |
| Section 03 : La consignation maritime en Algérie.....                                         | 57 |
| Conclusion.....                                                                               | 59 |
| Chapitre 03 : Les opérations d'escale de l'entreprise MSC Algérie.....                        | 60 |
| Introduction.....                                                                             | 61 |
| Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil.....                                       | 61 |
| Section 02 : Analyse des opérations d'escale du consignataire MSC Algérie.....                | 72 |
| Section 03 : Synthèse et recommandations.....                                                 | 83 |
| Conclusion.....                                                                               | 89 |
| Conclusion générale.....                                                                      | A  |

## Introduction générale

---

*« Qui tient la mer tient le commerce du monde, qui tient le commerce tient la richesse, qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même. »*

Walter Raleigh (1552–1618), explorateur anglais

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

La chaîne de transport maritime conteneurisé peut connaître des dysfonctionnements, faute de non accomplissement du conteneur de son cycle maritime en demeurant inactif pendant une période prolongée chez un tiers (port, importateur et exportateur). Ainsi, le conteneur (en souffrance) est considéré comme étant immobilisé.

La généralisation du conteneur a permis des gains de productivité considérables par l’augmentation de la taille des navires, l’accélération des opérations de chargement déchargement, la maîtrise du risque de manutention, etc. Le visage du transport maritime du XXI<sup>e</sup> siècle, avec ses porte-conteneurs et pétroliers/vraquiers géants tournant autour du monde, est très différent de l’image du cargo traditionnel. Cette révolution a permis à ce mode de transport de se maintenir à la première place, avec des trafics, tous types de produits confondus, qui ont plus que quadruplés entre 1970 et 2019, et d’assurer aujourd’hui encore plus de 70 % des échanges mondiaux en valeur.

En Algérie, le secteur maritime a une grande importance dans l’économie, par contre l’ouverture du marché algérien à l’extérieur se base sur la maîtrise des opérations à l’import et à l’export, et elles ne peuvent se faire sans logistique réellement performante.

## Introduction générale

---

Aujourd'hui, on parle effectivement d'une gestion bornée sur tous les maillons de la chaîne maritime qui vise à l'optimisation et l'intégration de cette dernière, mettant en rapport différents acteurs maritimes. Ces auxiliaires de transport constituent des éléments facilitateurs dans les processus commerciaux, depuis la planification de l'arrivée des navires jusqu'à la fin de l'escale.

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 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, MSC Algérie 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 mon centre d'intérêt en termes de thème de recherche, aussi par l'importante position de MSC sur le marché national et international du transport maritime, ce rang qu'elle occupe et son expertise me permettent d'acquérir de l'expérience et élaborer un travail de recherche de qualité.

C'est dans cette perspective que je tente d'explorer la chaîne logistique maritime à travers l'étude du thème : Analyse de la chaîne logistique des opérations d'escale dans le transport maritime. Le choix de ce thème n'était pas le fruit du hasard, son originalité et son importance, ont été les principaux facteurs de ma motivation.

## Introduction générale

---

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.

Notre ambition est de comprendre comment se fait le traitement d'une escale au bord des ports algériens, ainsi que l'analyse du rôle de l'intervention d'un consignataire des navires dans la chaîne logistique maritime, et pour ce faire nous avons jugé opportun de poser la question générique suivante : « comment le consignataire pourrait-il assurer une meilleure synchronisation de la chaîne logistique des opérations d'escale dans le transport maritime ? »

Nous allons cerner notre réponse à la question principale par trois questions secondaires à savoir :

- \_ Quel est le rôle du consignataire MSC Algérie dans de chaîne logistique du transport maritime ?
- \_ Quelles sont les activités fondamentales du consignataire ?
- \_ Quelles techniques permettant au consignataire de synchroniser et de réussir les opérations d'escale dans le transport maritime ?

Le traitement de cette problématique nécessite de faire recours aux différents outils de recherche afin d'apporter des réponses à nos questions et une vérification des hypothèses qui suivent :

H1- MSC Algérie est dotée de tous les moyens nécessaires pour une meilleure prise en charge des opérations de consignation maritime.

H2- Le consignataire des navires est un auxiliaire qui permet d'éviter toute sorte de dysfonctionnements dans la chaîne logistique internationale.

H3- L'organisation de MSC Algérie assure les meilleures conditions de prise en charge des opérations de consignation.

## Introduction générale

---

Par ailleurs, la confirmation ou l'infirmité apportée à ces hypothèses nous amène à adopter une démarche exploratoire suivant une démarche descriptive et analytique. Reposant principalement sur des recherches bibliographiques et documentaires, afin d'expliquer les concepts clés de sujet de recherche.

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 MSC Algérie).

Pour accomplir cette recherche, on a structuré le travail en Trois (03) chapitres :

**Le premier chapitre** sera consacré pour introduire le transport maritime international de marchandise, son évolution, les différents acteurs ainsi qu'à la notion de conteneurisation.

**Le deuxième chapitre** présentera la consignation maritime d'une manière générale : définition, rôles, obligations et droits du consignataire.

**Le dernier chapitre** contient deux sanctions : une présentation de l'organisme d'accueil MSC Algérie ainsi que ses différentes fonctions et ensuite une étude d'une analyse d'une opération d'escale d'un navire.

---

# *CHAPITRE 01 :*

*Le cadre conceptuel du transport  
maritime des marchandises*

---

## **Section 1 : Notions et définitions du transport maritime international des marchandises**

---

### **Introduction :**

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

C'est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce intercontinental, le commerce maritime correspond donc à l'ossature du commerce international. A. Smith (1776) dans son livre *La richesse des Nations* soulignait déjà l'importance des transports par eau pour l'industrialisation des villes côtières. Des analyses économiques ont démontré aussi l'importance de l'impact des ports dans le développement économique d'un pays. Ainsi, d'après (FUJITA et al. 1999 ; Clark et al. 2004), les ports sont considérés comme des pôles de croissance, véritable moteur du développement économique. Selon D. Salvatore (2008) les coûts de transport au Moyen orient et Afrique du nord sont deux fois plus élevés que ceux des pays développés.

Le transport maritime des marchandises reste un mode d'acheminement privilégié dans le commerce international. Le développement de la conteneurisation, la recherche constante de gains de productivité et la combinaison avec d'autres modes de transport, notamment terrestre, ont permis de maintenir un trafic très important sur tous les types de marchandises.

Une très forte concurrence s'exerce entre les ports eux-mêmes et les différentes compagnies maritimes. Les chargeurs sont donc amenés à faire jouer cette concurrence en leur faveur et à étudier au cas par cas la meilleure solution transport en termes de coût, de délai, de sécurité et de service.

### **Sous-section1 : Historique et Définitions.**

#### **1) L'origine du transport maritime de marchandises :**

Certains peuples de l'antiquité se sont très tôt abonnés au commerce, mais beaucoup de marchandises furent volées dans les ports qui étaient très peu sécurisés, et même le voyage maritime était très long car la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent et même les routes maritimes n'étaient pas optimisées.

La création des messageries maritimes, dont la première est inaugurée en 1818 entre les États-Unis et le Royaume-Uni, a fortement contribué à l'évolution technologique.

En 1869, le canal de Suez est ouvert en Égypte dans le but de raccourcir les trajets maritimes qui séparent l'Europe et l'Asie. En effet, les navires passent directement par la mer Rouge à la Méditerranée, au lieu de contourner l'Afrique. L'année 1904 marque l'ouverture du canal de Panama, reliant l'Atlantique et le Pacifique, tout en évitant aux navires de contourner l'Amérique du Sud.

Après la Première Guerre mondiale, la propulsion turboélectrique mise au point permet la construction de plus gros navires qui se déplacent rapidement sur l'eau. A partir des années 1950, la spécialisation des navires ainsi que des équipements de manutention prend place.

A la fin des années 1950, l'opérateur américain Malcolm McLean donne naissance à la « conteneurisation ». La société Mac Lean, basée à Honolulu, inaugure un nouveau système de transport de marchandises : le transport en « conteneurs ». Cette nouvelle disposition conduit à la conception de navires spécialisés : les « porte-conteneurs ». C'est le début du conteneur emprunte successivement différents moyens de transport.

#### **2) Définition du transport maritime :**

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou personnes par voie maritime, ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.).

À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou " divers ". Le trafic généré par ce mode de transport est assuré par des bâtiments géants flottants appelés navires dont : les navires cargo, les navires porte-conteneurs etc.... qui sont les propriétés des Armements qui sont évidemment exploités par des transporteurs maritimes.

Le transport maritime est un transport à risque. L'organisation maritime internationale l'O.M. I est une institution spécialisée des Nations Unies chargée des questions maritimes est à la mission d'élaboration de nombreux textes en matière de sécurité. Selon la CNUCED<sup>1</sup>(Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement), 80% des échanges se font par voie maritime.

### **Sous-section2 : Le cadre juridique du transport maritime.**

#### **1) Le cadre réglementaire du transport maritime :**

Les principaux textes régissant le transport maritime sont les suivants :

##### **1.1 La convention de Bruxelles :**

---

<sup>1</sup> [www.unct.org](http://www.unct.org) TRANSPORT MARITIME, mémoire Master Professionnel Droit Maritime et des Transports, Septembre 2006, p4. ad.org, consulté le 02/04/2020, à 21 :16.

Dite Règle de la Haye (25 août 1924) en matière de connaissance<sup>2</sup>, ratifiée par plus de cent (100) États, dont l'Algérie, et entrée en vigueur le 2 juin 1931 et précise que le chargeur doit indemniser le transporteur de toute perte, dommage ou dépense provenant du non-respect des règles, en excluant de son champ d'application les contrats d'affrètement, la marchandise transportée en pontée et les animaux vivants.

Deux protocoles l'ont modifiée :

- Protocole du 23 février 1968 (Règles de Visby) entré en vigueur le 23 juin 1977, dont l'objectif principal étant d'apporter de nouvelles dispositions en matière de réception de la marchandise par le transporteur.
- Protocole du 21 décembre 1979 entré en vigueur le 14 février 1984. Il délimite les responsabilités du transporteur.<sup>3</sup>

## 1.2 Règles de Hambourg de 1978 :

Sous la pression des pays en développement, qui estimaient que les règles de La Haye avaient été élaborées à l'époque par des « nations maritimes coloniales » à leur profit, ont eu lieu des renégociations.

Celles-ci ont abouti en 1978 à la « convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer », dite aussi « les Règles de Hambourg ». Entrées en vigueur le premier

---

<sup>2</sup> DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : Transporter, édition FOUCHER, 5, Paris, 2017, P.110.

<sup>3</sup> DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : Op.cit, P.110.

novembre 1992, les règles de Hambourg ont été ratifiées par 34 états<sup>4</sup> . Néanmoins, aucun n'étant représentatif d'une puissance maritime n'a souscrit aux Règles de Hambourg.

Ces règles ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime, au profit des chargeurs. Là, c'est le transporteur qui est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis pendant que les marchandises étaient sous sa garde à moins de prouver que toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter les pertes ou les dommages avaient bien été prises.

La convention de Hambourg, si elle exclut les contrats d'affrètement, a une application plus étendue car elle concerne tous les contrats à terme de nombreux contrats de transport, qu'il y ait ou non émission d'un connaissement, du fait de son domaine d'application extensif.

Elle concerne aussi toutes les opérations qui interviennent entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison, y compris donc les opérations de manutention si elles sont effectuées alors que les marchandises sont sous la garde de la compagnie.

### **1.3 Les règles de Rotterdam :**

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 11 décembre 2008 « une convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », son champ d'application est plus étendu parce que la convention couvre aussi les opérations de porte-à-porte, y compris donc les transports de pré-ou post-acheminement, avec reconnaissance des messages électroniques et documents dématérialisés<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> [https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978\\_a14509.html](https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978_a14509.html) (consulté le 21/04/2020 à 18h41)

<sup>5</sup> DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : Op.cit, P.110.

Donc ces règles ont pour but de moderniser et d'harmoniser le régime juridique du transport international de marchandises comprenant une étape maritime internationale notamment en fournissant une base juridique pour le transport par conteneur de porte-à-porte.

Cette convention n'a, à ce jour, été ratifiée que par l'Espagne et fait l'objet d'âpres débats entre armateurs et chargeurs. Elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications.

## 2) Les pratiques du transport maritime :

### 2.1 Les conférences maritimes :

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

#### 2.1.1 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.<sup>6</sup>

#### 2.1.2 Les avantages et les inconvénients des conférences :<sup>7</sup>

##### 2.1.2.1 Les avantages :

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

---

<sup>6</sup> RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO), Opcit. P166.

<sup>7</sup> Ibid, p.166

- Facilitent une répartition raisonnable des gains ;

#### **2.1.2.2 Les inconvénients :**

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

#### **2.1.3 Naissance des conférences maritimes :**

Les origines de conférences maritimes sont dues à la création des premières lignes régulières de navigation maritimes.

En effet, la concurrence r che 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, ou 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 d diait le droit de regard des pays en développement sur les compagnies participant à leur commerce extérieur, et organisait des partages de trafic.

#### **2.1.4 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.

#### **2.2 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.

### **2.3    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.<sup>8</sup>

Les consortiums ont évolué depuis leur arrivée dans les années 70 et ils ont pris la forme de deux tendances :

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

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

---

<sup>8</sup> <http://fr.wikipedia.org/wiki/Consortium> (25/03/2015 - 16 :52)

## 2.4 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 de 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 liés des techniques des lignes maritimes des services.<sup>9</sup>

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

### Sous-section 3 : Les Incoterms maritimes.

#### 1) Définition :

**Incoterms** : International Commercial TERMS, il s'agit des conditions de vente liées à l'acheminement de la marchandise. Les Incoterms sont régis par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) et sont révisés environ tous les dix ans<sup>10</sup>.

Les Incoterms sont des règles internationales, qui sont utilisés dans le commerce. Ils définissent les obligations de chaque partie (vendeur, acheteur), dans la transaction commerciale : livraison, assurance, transport, risques, documents obligatoires. Les Incoterms définissent précisément qui est en charge de quoi.

Les Incoterms définissent :

---

<sup>9</sup> RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO), Opcit, p145.

<sup>10</sup> Manuel de commerce international, CFCI,

- Le point de transfert des frais : répartition des frais de transport, assurance et douane entre le vendeur et l'acheteur ;
- Le point de transfert des risques : le lieu à partir duquel l'acheteur est responsable des risques encourus par la marchandise durant le transport ;
- Les documents dus par le vendeur à l'acheteur.

Les Incoterms maritimes sont utilisés exclusivement pour le transport, par mer ou par voies navigables intérieures, du fret conventionnel. Leurs intitulés sont les suivants :

### 1.1 **FAS (Free Alongside Ship):**

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

### 1.2 **FOB (Free On Board):**

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont à bord du navire. A partir de ce moment, l'acheteur doit supporter tous les frais.

### 1.3 **CFR (Cost and Freight):**

Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Les formalités d'exportation incombent au

vendeur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

#### **1.4 CIF (Cost Insurance and Freight):**

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. La marchandise voyage, sur le transport maritime, aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

### **Section 2 : Organisation du transport maritime de marchandise.**

---

#### **Sous-section 1 : Les auxiliaires de transport maritime.**

##### **1) Les auxiliaires :**

Le transport maritime joue un rôle très important dans le commerce international. Il nécessite une bonne maîtrise du métier, c'est la raison pour laquelle les entreprises font appel à des intervenants spécifiques.

Les auxiliaires de transport sont des intermédiaires qui ont des fonctions liées et des rôles complémentaires les uns aux autres. Leur but est de coordonner les différentes opérations de transport pour les expéditeurs.

##### **1.1 Chargeur (exportateur):**

Il est l'usager principal du transport maritime international. C'est l'exportateur qui détient la marchandise transportée. Celle-ci doit être conforme aux conditions de transport maritime.

L'expédition des cargaisons homogènes d'un navire se fait sous charte-partie, par contre, celle des cargaisons non homogènes et de moindre importance, se fait sous un document écrit appelé « connaissance ».

### **1.2 Armateur :**

L'armateur est celui qui équipe un navire en lui fournissant le capitaine, l'équipage, le matériel, les vivres et les combustibles, qu'il en soit propriétaire, exploitant ou simple affrèteur, c'est-à-dire loueur d'un navire. Le rôle de l'armateur est de transporter les marchandises d'un port à un autre, en temps et en bon état.

### **1.3 Agent maritime (consignataire) :**

C'est le représentant d'un ou de plusieurs compagnies maritimes, dans une zone géographique donnée. Il est chargé de vendre la capacité partielle ou totale de transport, d'une ligne régulière ou dans le cadre d'un affrètement d'un navire. Il perçoit une commission de l'armateur calculée en pourcentage sur le fret chargé ou sur une commission négociée.

L'armateur fait appel au consignataire pour remplir les formalités administratives, prendre en charge un navire avant son arrivée et lors de son séjour au port, les besoins de l'équipage et la gestion de la cargaison<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> HAMDACHE (Nassima) et HEDIBEL (Samiha) : L'impact de l'assurance sur les risques liés au transport des marchandises par voie maritime, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme

#### 1.4 Client (importateur) :

C'est la personne physique ou morale qui possède le droit de se faire délivrer la marchandise lorsqu'elle présente le connaissement. Son rôle consiste à procéder aux formalités d'enlèvement de la marchandise. En tout état de cause, la marchandise doit être examinée pour les avaries et manquants éventuellement constatés, afin de rendre possible l'action récursoire contre le transporteur maritime.

#### 1.5 Douane :

C'est un intervenant institutionnel, une administration à caractère fiscal chargée à perception des droits, taxes et impôts à l'importation et à l'exportation des marchandises au profit du budget de l'État.

La douane contrôle les marchandises qui transitent dans le port et détient les statistiques sur le commerce extérieur. De plus, elle vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent<sup>12</sup>.

#### 1.6 Transitaire (commissionnaire) :

Il est l'intermédiaire entre le chargeur et le consignataire du navire, c'est un mandataire ou un commissionnaire. S'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter un déplacement de marchandises avec franchissement des frontières, à l'occasion d'opération de commerce international<sup>13</sup>, il n'est responsable que de ses fautes personnelles. Il a une obligation de

---

dlicence en sciences commerciales, option : Management, Ecole des Hautes Études Commerciales, 2012, p.19.

<sup>12</sup>Manuel de commerce international, CFCI, p.84

<sup>13</sup> DELEBECQUE (Philippe) : Droit maritime, édition DALLOZ, Paris, 2014, p.773

moyens. Lorsqu'il est commissionnaire, il organise le transport et agit en son nom et pour le compte de son client, il a une obligation de résultat.

Le rôle du transitaire vis-à-vis de son client et sa marchandise consiste à<sup>14</sup> :  
Informé et conseiller le client sur l'organisation du transport ; Le renseigner sur les formalités de douanes ; Réceptionner la marchandise.

### **1.7 Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC):**

C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur, suivant le contenu de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime, et un commissionnaire de transport. Ce sont des compagnies de transport, ne possédant aucun navire, qui offrent des services maritimes. Elles sont spécialisées dans les groupages, les transbordements et les mouvements intermodaux.

### **1.8 Assurance :**

L'assurance maritime répartit les risques entre l'armateur et le chargeur, et garantit à chacun l'aléa de cette profession pour eux-mêmes, comme à l'égard de ceux qui en seraient victimes.

Il existe deux grandes catégories d'assureurs maritimes<sup>15</sup> :

---

<sup>14</sup> NGUYEN-THE (Madeleine) : IMPORTER, Inclus les Incoterms 2010, Éditions d'Organisation, Paris, 2011, p.49.

<sup>15</sup> BETTAIBI (Jihene) : Optimisation des surfaces dédiées à la manutention et au mouvement des marchandises conteneurisées au Port de Bizerte Menzel-Bourguiba, projet de fin d'étude pour

Assurance sur corps, qui couvre l'ensemble des dommages subis par les véhicules de transport maritime et les navires en construction. C'est une assurance de choses ; Assurance sur facultés, qui couvre les risques encourus par la marchandise transportée à bord du navire, à la demande de l'acheteur ou du vendeur.

### 1.9 Banque :

C'est l'établissement financier qui met à la disposition de l'économie mondiale et nationale des instruments de paiement garantissant la sécurité des transactions commerciales internationales.

## 2) Les techniques d'expédition :

### 2.1 Les types d'expédition :

Le transport de marchandises par voie maritime offre trois types d'expédition :

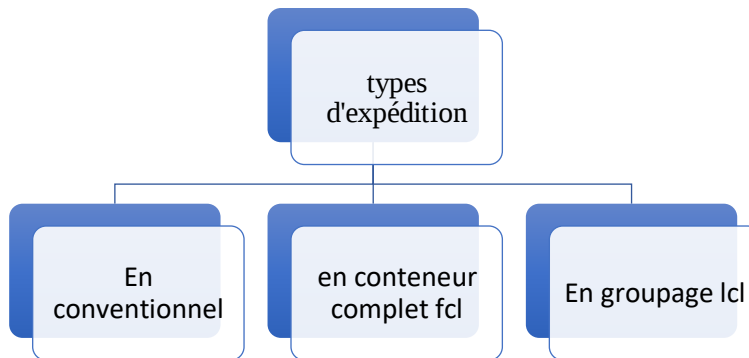


Figure n°I : Types d'expéditions maritimes<sup>16</sup>

licence appliquée en techniques du commerce international, Université de Tunis/Institut Supérieur de Gestion, Tunisie,

<sup>16</sup> LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : commerce international, édition Dunod, 3<sup>e</sup> édition, Paris, 2010, P.109.

Dans le transport maritime, la marchandise non-conteneurisée est transportée en conventionnel. La conteneurisation, quant à elle, est basée sur la méthode LCL : Less than Container Loaded, ou FCL : Full Container Loaded.

### **2.1.1 Expéditions en conventionnel :**

S'agissant de toutes les marchandises non conteneurisables, colis lourds, encombrants avec emballage renforcé et marquage des caisses.

### **2.1.2 Expéditions en conteneur complet (exclusif) :**

Une technique qui sécurise la marchandise transportée en conteneurs permettant à un expéditeur d'utiliser un conteneur complet réservé exclusivement à sa marchandise.

### **2.1.3 Expéditions en groupage :**

Contrairement aux conteneurs complets, l'expéditeur pourrait juger que le volume de sa marchandise est insuffisant pour remplir un conteneur. De ce fait, il confie à un transitaire l'empotage avec d'autres marchandises, ce qui peut exposer ces dernières à un risque élevé de casses et/ou d'avaries.

## **2.2 Les combinaisons possibles en expéditions conteneurisées :**

Principalement, il en existe quatre :

### **2.2.1 FCL/FCL :**

Le chargeur, qui est l'expéditeur, procède à l'empotage des marchandises dans le conteneur qui sera livré directement dans les magasins de l'acheteur sans rupture de charges.

**2.2.2 LCL/LCL :**

L'expéditeur fait diriger sa marchandise vers un centre de groupage, qui se chargera de l'empotage avec d'autres marchandises (groupage), pour qu'elles soient livrées à l'acheteur après dépotage à destination (dégrouper).

**2.2.3 FCL/LCL :**

Le chargeur, qui est l'expéditeur, empote dans un conteneur plusieurs lots de marchandises, puis l'expédie à une même destination où il sera réparti sur plusieurs acheteurs après dépotage.

**2.2.4 LCL/FCL :**

Dans ce cas, l'acheteur attend plusieurs marchandises d'origines différentes et il demande à ce qu'elles lui soient livrées en un seul conteneur.

**Sous-section 2 : Types de navires.**

Il existe plusieurs types de navires :

**1) Les navires de charge « secs » :**

**1.1 Les navires conventionnels ou polyvalents :**

Non spécialisés, ils transportent n'importe quelle marchandise sèche : en vrac, emballée conventionnellement (sacs, ballots, caisses...), en conteneurs (sur le pont) ou nues à l'unité (véhicules, grumes...). Ils disposent de leurs propres moyens de levage (grues et mâts de charge).

## 1.2 Les porte-conteneurs :

Les porte-conteneurs sont des navires spécialisés dans le transport des conteneurs. La capacité d'un porte-conteneurs est exprimée en EVP (Équivalents Vingt Pieds).

Dans leurs cales, les porte-conteneurs cellulaires (cellular container carriers) disposent de glissières qui délimitent des « cellules » où viennent s'amarrer les conteneurs.

En pontée, les conteneurs sont rendus solidaires au pont et les uns aux autres grâce à des pièces de verrouillage (twist-locks ou verrous tournants) insérées dans chaque pièce de coin du conteneur. Pour plus de sécurité, les quatre premiers conteneurs d'une pile sont également arrimés aux structures du pont par des barres de saisis sage comme on peut le voir sur la photo ci-contre.

## 1.3 Les vraquiers pour les solides :

Les vraquiers (bulk carriers) transportent toutes sortes de vracs secs (céréales, charbon, minéraux, ciment...). La marchandise est contenue dans des cales (d'une à cinq cales par navire).

## 1.4 Les réfrigérés ou « Reefer » :

Ces navires transportent bananes, poissons, viandes congelés... qui doivent être réfrigérés durant le transport. Ils sont généralement rapides et de taille modeste. On parle de navires polythermes quand ils transportent des produits à des températures déférentes. Ils sont en déclin car concurrencés par le transport en conteneurs « reefer ».

### 1.5 Les rouliers :

Ces navires sont munis d'une rampe arrière et, à la place des cales, ils possèdent des ponts garages. La marchandise est chargée par roulage. Lorsque ces navires sont exclusivement rouliers, on parle de navires RoRo. Leur capacité se mesure en tonnes ou en longueur de roulage.

Le chargement RoRo (Roll On/Roll Off) recourt à la manutention horizontale et s'oppose au chargement LoLo (Lift On/Lift Off) qui recourt à la manutention verticale.

Les navires qui chargent sur le pont supérieur des conteneurs ou autres marchandises grâce à des grues et du matériel roulant dans les cales sont dit navires ConRo. Les ferries (transbordeurs) sont des navires mixtes passagers/marchandises. Ils utilisent la technique du RoRo.

## 2) Les navires citernes :

### 2.1 Les pétroliers :

Ils transportent du pétrole non raffiné. La Convention internationale «Marpol» prescrit des navires à double fond et double coque pour le transport d'hydrocarbures. Ces navires comprennent généralement entre dix et quinze cuves. Le chargement et le déchargement se fait au moyen de pompes.

### 2.2 Les minéraliers :

Ils transportent des produits raffinés (essence, gazole, fuel domestique, kérosène). Ils ont généralement entre trois et cinq cuves (remplies de produits différents). Le chargement et le déchargement se fait au moyen de pompes immergées dans chacune des cuves.

### 2.3 Les chimiquiers :

Ils peuvent comporter une trentaine de cuves souvent en aciers inoxydables. Leur chargement est très varié et souvent dangereux.

Ils sont la plupart du temps dédiés au transport d'un unique produit (pinardiers...)

#### **2.4 Les navires de produits alimentaires :**

Ils sont la plupart du temps dédiés au transport d'un unique produit (pinardiers...)

#### **2.5 Les gaziers :**

Navires de haute technicité comprenant les méthaniers (GNL) qui transportent du gaz naturel liquéfié et les GPL qui transportent du gaz de pétrole liquéfié (butane ou propane)

#### **L'état civil du navire :**

Chaque embarcation naviguant sur nos océans et mers doit impérativement justifier <sup>17</sup> (Article L. 5111-1 du Code des transports) :

- D'un nom indiqué par le certificat d'immatriculation, il est fixé par le
- Propriétaire en lien avec la marine marchande ;
- D'un domicile qui correspond à son port d'attache (port où il est immatriculé) ;
- D'une nationalité qui représente la relation juridique permanente entre le navire et l'État dont il bat pavillon ;
- D'un tonnage, c'est-à-dire un volume exprimé en tonneaux de jauge ; les certificats de jauge sont délivrés, selon le cas, par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées.

---

<sup>17</sup> Le transport maritime ; le génie editeur 2018 , P 13

- Des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par la réglementation.

### **Sous-section 3 : Les documents du transport maritime :**

#### **1) Le contrat de transport maritime :**

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à acheminer la marchandise du point de départ au point d'arrivée, moyennant un tarif déterminé que l'expéditeur s'engage à lui payer au temps convenu. Il est :

- A titre onéreux ;
- Consensuel (deux parties : le chargeur et le transporteur) ;
- Synallagmatique.

La prise en charge de la marchandise est accomplie par l'armateur, le plus souvent représenté par son agent. Le moment de la prise en charge de la marchandise par le transporteur correspond à l'entrée en vigueur des règles du contrat de transport. A ce moment, le transporteur devient en effet, responsable de la marchandise qu'on lui a confiée.

#### **2) Le connaissance :**

Le connaissance « Bill of Lading – B/L », est un document en anglais qui atteste du contrat de transport maritime et possède la qualité de titre représentatif de la marchandise transportée.

Selon l'article 749 et l'article 750 du code maritime Algérien :

« Le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison. Si au cours de la réception des

marchandises le transporteur a délivré au chargeur des documents lui donnant droit à ces marchandises, il peut faire dépendre la délivrance du connaissement de leur restitution. Le connaissement se divise en trois types : le connaissement à ordre, nominatif, et bancaire »<sup>18</sup>

Le connaissement apporte la preuve du contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur. Il est émis sous une forme négociable, en général en quatre exemplaires (un pour le capitaine - le connaissement chef, un pour l'armateur, un pour le chargeur et un pour le destinataire), dont deux sont originaux. En effet, il permet de transférer la propriété de la marchandise)<sup>19</sup>

### **3) Les autres documents du transport maritime :**

#### **3.1 Le manifeste :**

C'est un document qui récapitule tous les connaissements relatifs aux marchandises chargées à bord du navire. Sur le manifeste, apparaissent les éléments d'identification de ces marchandises tels que le poids<sup>20</sup>.

#### **3.2 Le Booking :**

C'est un document qui formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Il est établi dans le but de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> 1CODE Maritime, articles 749 et 750, Texte intégral du code mis à jour au 12 Mai 2009, annotations et jurisprudence en arabe, Editions BERTI, 2010-2011, p. 244.

<sup>19</sup> LEGRAND (Ghislaine) et MARTINI (Hubert) : Techniques du commerce international, édition GUALINO, Paris, 2002, p. 36.

<sup>20</sup> <sup>3</sup><http://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf> (consulté le 28/04/2020 à 16h54).

<sup>21</sup> <sup>4</sup><http://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf> (consulté le 28/04/2017 à 16h49).

### 3.3 La facture pro-forma :

C'est une offre commerciale qui comprend toutes les spécificités nécessaires, telles que la nature des produits et les délais de validité de l'offre<sup>22</sup>.

### 3.4 La facture commerciale :

La facture commerciale atteste la créance du vendeur sur l'acheteur. C'est un document indispensable pour le paiement des marchandises ainsi que pour le calcul des droits et taxes dans le pays importateur<sup>1</sup>.

### 3.5 Le certificat d'origine :

Il est nécessaire pour la recherche de l'origine en vue de la détermination des droits de douane dans le pays de destination, ainsi que pour l'application de réglementations spécifiques à certains produits.

### 3.6 La liste de colisage :

Elle permet de s'assurer que l'expédition de la marchandise est bien complète, et de faciliter son contrôle physique par la douane.

## **Section 3 : Le conteneurisation et l'acheminement du conteneur**

---

### **Sous-section 1 : Généralités sur le conteneur.**

---

<sup>22</sup> SLECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie : Commerce international : exporter en toute sécurité, édition GUALINO, Paris, 2004, p. 59

### 1) **L'invention des conteneurs :**

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 1 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 autrefois.

Au-delà de permettre un temps de déchargement moins long et la conservation des marchandises, l'invention du conteneur a permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train. On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises notamment dans les pays asiatiques qui ont vraiment développé et exploité les conteneurs.

### 2) **Définition :**

Le conteneur est un coffre rigide destiné à :

Contenir la marchandise, accélérer la manutention et la rotation des navires dans le cadre du commerce international, pouvant être totalement clos et suffisamment résistant pour permettre un usage répété ; Il est conçu de manière à être : aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à l'autre, facile à remplir et à vider.

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

### 3) L'unité de mesure EVP :

Du fait de l'existence de différents standards, l'unité de mesure de la conteneurisation est devenue l'EVP = Équivalent Vingt Pieds (TEU = Twenty Equivalent Unit). Les conteneurs des différentes dimensions sont ramenés, par équivalence, à des conteneurs de 20'. Ainsi, un conteneur de 20' correspond à 1 EVP. Un conteneur de 40' correspond à 2 EVP. Dans le « jargon » du transport international, un conteneur est souvent nommé une « boîte »

| Seize et Type                    | 20'    | 40'    | 40'HC  |
|----------------------------------|--------|--------|--------|
| <b>Dimensions internes</b>       |        |        |        |
| Longueur                         | 5,900  | 12,034 | 12,034 |
| Largeur                          | 2,352  | 2,352  | 2,352  |
| Hauteur                          | 2,393  | 2,395  | 2,700  |
| <b>Door opening</b>              |        |        |        |
| Largeur                          | 2,340  | 2,340  | 2,340  |
| Hauteur                          | 2,280  | 2,585  | 2,585  |
| <b>Masse brute maximale (kg)</b> | 30,480 | 30,480 | 30,480 |
| <b>Tare (kg)</b>                 | 2,230  | 3,720  | 3,900  |
| <b>Charge utile (kg)</b>         | 28,250 | 26,760 | 26,580 |

Tableau n°1 : Les caractéristiques des conteneurs de 20 et 40 et 40 pieds HC

Source : Document interne à MSC Alger

#### 4) La standardisation du conteneur :

La clé de succès du conteneur réside dans sa standardisation. Il est normalisé par l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) et le Bureau International des containers et du Transport Intermodal (B.I.C) sous les normes ISO 668 et ISO 1496.

Ces normes concernent les dimensions intérieures et extérieures du conteneur, ainsi que les règles de construction qui garantissent la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport.

Tableau n° 2 : Les dimensions des conteneurs.

|          |                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Largeur  | La largeur d'un conteneur est toujours de 8 pieds.                                                                                                                                                                              |
| Hauteur  | Les deux hauteurs normalisées sont respectivement de 8 pieds et de 8 pieds et 6 pouces. Il existe néanmoins un nombre limité de conteneurs de 9 pieds et de 9 pieds et 6 pouces ainsi que des conteneurs de 4 pieds de hauteur. |
| Longueur | Il existe plusieurs longueurs, elles varient de 10, 20, 30, 40 et 45pieds, mais en générale, les conteneurs de 20 et 40 pieds sont les plus utilisés dans le monde                                                              |

Source : Document interne à MSC Alger

#### 5) Les avantages de l'utilisation des conteneurs :

Standardisation des dimensions, sécurisation des marchandises (protection contre les avaries transport, le vol, les chocs, l'environnement. Les risques liés au transport étant ainsi réduits, le chargeur peut négocier une police d'assurance en sa faveur), atténuation des ruptures

de charge lors des transbordements d'un mode de transport à l'autre, rapidité de manutention permettant de réaliser des économies.

### 6) Les inconvénients de l'utilisation des conteneurs :

Investissement et entretien coûteux, difficile adaptation des équipements de manutention appropriés dans les pays en développement, normalisation encore insuffisante, déséquilibre du flux intercontinentaux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides (logistique des retours).

### Sous-section 2 : Les types de conteneur :

Dans les années 50, il existait trois types de conteneurs :

- Les conteneurs « ordinaires » ;
- Les conteneurs « pour liquides » ;
- Les conteneurs « spécialisés ».

En fonction des besoins, il est apparu une gamme de types de conteneurs adaptés aux diverses marchandises transportées.

#### 1) Les conteneurs DRY :

Les conteneurs d'usage général sont les plus répandus et permettent de transporter des marchandises dites sèches, d'où leur appellation de conteneurs « dry ». Ce sont des conteneurs de type « fermé aéré », ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides.

Le dry est conçu pour tous types de marchandises, conditionnées en cartons, fûts, palettes ou en vrac. Ces conteneurs sont moins adaptés pour le chargement de produits vivants ou de

produits chimiquement ou physiquement instables chargés en vrac, du fait de leur faible ventilation<sup>23</sup>.

Les trois tailles les plus courantes du conteneur dry sont : 20 pieds, 40 pieds et 40 pieds. High cube dont la hauteur est augmentée.



Source : Msc.com

### 2) Les conteneurs OPEN TOP :

Les conteneurs OPEN TOP sont identiques aux conteneurs à usage général, mais leur toit est mobile et remplacé par une bâche. Ces conteneurs sont destinés à faciliter le chargement et le déchargement vertical. Tous les arceaux de toit et la bâche doivent être en position dans le but d'assurer la rigidité du conteneur et lui éviter tout risque de torsion. Les conteneurs open top peuvent se substituer aux conteneurs « dry ».

---

<sup>23</sup> 1 SAIDI (Nouredine) et BENHAMMANI (Sana) : Gestion des terminaux à conteneurs, mémoire de master spécialisé en logistique et transport, Ecole Nationale de Commerce et de Gestion, Tanger, 2008, p.9.



Source : Msc.com

### 3) Les conteneurs frigorifiques :

Le conteneur frigorifique, ou reefer en anglais, est un conteneur "thermiquement isolé" muni de dispositifs de maintien de la température. Il peut être alimenté en courant électrique soit par sa propre installation, soit par l'installation du navire ou du terminal portuaire. Le conteneur frigorifique permet donc de transporter des marchandises sous température contrôlée.



Source : Msc.com

4) **Les conteneurs flat-rack :**

Les conteneurs flat rack sont des plates-formes dépourvues de toit, et dont les extrémités peuvent être fixes « flat rack fixed end », ou rabattables « flat collapsible ». Ils sont utilisés pour le transport de toutes sortes de marchandises, y compris celles lourdes, fragiles et encombrantes.



Source : Msc.com

5) **Les conteneurs citernes :**

Les conteneurs citernes sont utilisés pour le transport des marchandises liquides et des substances gazeuses. Ils sont répartis en 2 catégories :

- Les citernes chimiques (non réversibles)
- Les citernes alimentaires (réversibles)



Source : Msc.com

Tableau n°3 : Le poids des conteneurs.

|                      |                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Masse brute maximale | Masse brute maximale d'un conteneur de 20 pieds, c'est-à-dire le poids brut du conteneur plus le poids de son chargement, est de 20.320 kg ; celle d'un conteneur de 40 pieds est de 30.480 kg.    |
| Tare                 | Le tare moyenne, c'est-à-dire le poids du conteneur vide, est d'environ 2.000 kg pour un conteneur de 20 pieds et de 3.500 kg pour celui de 40 pieds.                                              |
| Charge utile         | La charge utile ou poids net, que l'on obtient en soustrayant la tare de masse brute maximale, ne doivent pas dépasser 24.000 kg pour un conteneur un 20 pied et 30.000 kg pour celui de 40 pieds. |

Source : Document interne à MSC Alger

**Sous-section 3 : L'importance du transport maritime dans le commerce international.**

Le commerce international est aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. Ce dernier est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation.

L'explosion des échanges internationaux de produits manufacturés dans les cinquante (50) dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, dans cette période, une révolution, celle de la conteneurisation. Cette révolution technique a permis à ce mode de transport de se maintenir à la première place, avec des trafics, tous types de produits confondus, qui ont plus que quadruplé entre 1970 et 2015, et d'assurer aujourd'hui plus de 90% des échanges mondiaux.

Le transport maritime est aussi le moyen le plus sécurisé par rapport aux autres modes de transport. En effet, il offre plus de protection et une garantie de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises.

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.).

À côté de transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers » (General cargo en anglais). Ainsi, le transport maritime des marchandises reste un mode d'acheminement privilégié dans le commerce international.

Le développement de la conteneurisation, la recherche constante de gains de productivité et la combinaison avec d'autres modes de transport, notamment terrestre, ont permis de maintenir un trafic très important sur tous les types de marchandises.

La marine marchande est la clé de l'économie mondiale. Sans elle le commerce d'un continent à l'autre, le transport des matières premières et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossibles.

### **Conclusion**

La faculté maritime est un domaine très vaste dont l'importance des échanges internationaux se positionne pour une meilleure organisation de la chaîne logistique.

Il s'agit en effet d'anticiper les besoins et d'être en mesure de délivrer le juste produit, là où il faut, lorsqu'il le faut, tout en assurant une maîtrise optimale des coûts et une efficace gestion des différents flux, ainsi que la maîtrise de la qualité des services établis dans le transport des marchandises par voie maritime.

---

# *CHAPITRE 02 :*

*La consignation maritime*

---

### **Introduction :**

Dans le but de la gestion des flux : physiques, informationnels, financiers, circulants tout au long de la chaîne logistique maritime, il intervient plusieurs acteurs, qu'ils soient principaux ou auxiliaires, ces acteurs se collaborent et se réunit afin de compléter leurs missions.

Parmi les auxiliaires remarquables dans cette chaîne, et qui participent dans cette gestion, c'est le consignataire des navires qui exécute certaines tâches relatives à l'adoption d'un navire lors d'une escale.

C'est à partir de ce contexte, qu'on s'est focalisé dans ce chapitre sur le consignataire des navires, on se basant sur la description de son métier, les formes de la consignation, mais aussi l'évolution de la consignation maritime en Algérie.

Par la suite, on traitera l'aspect technique de la consignation des navires concernant le déroulement d'une escale, discutant ainsi du transfert des responsabilités entre les intervenants de la chaîne de transport.

### **Section 1 : Généralités sur la consignation maritime.**

---

Le consignataire du navire représente l'armateur ou le transporteur maritime dans un port ou les navires de ceux-ci viennent faire escale. Il effectue des activités multiples et variées au service du navire et de ce qu'il transporte, marchandises ou passagers, voire les deux. Face à la diversité des activités accomplies par le consignataire.

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

#### **Sous-section 1 : Origine et statut juridique.**

Le mot agent d'origine italienne « agente » dérivé du latin « agéré » qui signifie agir ou s'occuper, prendre soin de quelque chose.

Le verbe consigner, vient du latin « consignataire ». Du mot consigne qui contient les deux sens suivants : consigne, ordre strict donné à quelqu'un en vue de son exécution, application ou observation.

Consigne, objet remis entre les mains d'une personne.

### 1) Définitions du Consignataire des Navires :

L'agent consignataire de navires ne peut être défini que d'une manière descriptive et énumérative.

Cela tient du fait que l'agent consignataire n'est qu'un mandataire, du point de vue juridique, c'est à dire quelqu'un qui agit au nom et pour le compte de son mandant l'article 609 du Code Maritime Algérien définit le consignataire du navire « *est consignataire de navire toute personne physique ou morale, qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de son capitaine s'engage moyennant une rémunération, à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations attachées au séjour d'un navire dans au port* <sup>24</sup> ».

Pour M.M DAMIEN <sup>25</sup>: « *consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports ou les navires font escales. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime. La principale fonction du consignataire du navire dans la chaîne du transport consiste à écourter l'escale du navire. Le capitaine lui remet les cargaisons du déchargement. Le consignataire les conserve*

---

<sup>24</sup> Code maritime Algérien : edition el-malakia, 1998, p 63.

<sup>25</sup> DAMIEN (Marie-Madeleine) : Transport et logistique, Dunod, France, 2001, p18.

*dans les entrepôts, pour les livrer au destinataire et perçoit le fret. Il possède le statut de mandataire salarié de l'exploitant du navire. »*

Pour VIALARD<sup>26</sup>, la consignation : « *le consignataire de navires représente l'armateur ou le capitaine du navire pour toutes les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même* ».

Enfin, nous pouvons citer la définition figurant à l'article 17 du statut de la Fédération des Agents Consignataires et des Agents Maritimes de France (FACAM) « *l'agent maritime /agent consignataire représente dans un port ou dans une ville de l'intérieur un ou plusieurs armateurs dont il détient en principe tout pouvoir pour le compte de chacun d'entre eux dont il dépend de négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets, émettre et signer des connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes. »*

## **2) Cadre Légal :**

Le consignataire de navire algérien appartient à la catégorie des sociétés qui sont soumises aux règles du droit commercial. De 1962 à nos jours, le législateur algérien a adopté plusieurs textes destinés à régir l'activité de consignataire de navire. Il s'agit :

- Du décret n° 71-120 du 13/05/1971 portant attribution à la CNAN, du courtage maritime dans les ports algériens.
- Le décret n° 71-178 du 30/09/1971 confiant à la CNAN la consignation maritime dans les ports algériens.
- L'ordonnance n° 76-80 du 23/10/1976 portant le code maritime
- Le décret exécutif n° 91-522 du 22/12/1991 fixant les conditions d'exercice de profession de consignataire du navire, de cargaison et de courtage maritime.

---

<sup>26</sup> 4 VIALARD (Antoine) , op-cit, p 213.

- L'arrêté du 05/10/1996 précisant les conditions d'accès aux professions de consignataire du navire, de la cargaison et de courtage maritime.
- La loi n° 98-05 du 25/06/1998 qui a modifié l'ordonnance n° 76-80 du 23/10/1976.

A noter que pendant longtemps, en Algérie, le développement de l'activité de consignation n'a pas été pris en compte pour son amélioration puisqu'elle était considérée comme un auxiliaire de la CNAN qui, elle en détenait le monopole.

### 3) **Les conditions d'exercice de l'activité de consignation en Algérie :**

Suivant le décret exécutif n° 91-522 du 22/12/1991 fixant les conditions d'exercice des fonctions de consignation de navire, cette dernière peut être exercée par les personnes physiques et les personnes morales (sociétés ou entreprises) de Droit Algérien et soumise à une autorisation délivrée par le Ministre du Transport (article 2 du décret).

L'autorisation d'exercice de cette fonction est liée à la fourniture d'un :

#### - Pour les personnes physiques :

- Une déclaration précisant la fonction sollicitée établie par l'intéressé ;
- Une demande attestant la possession d'un local ;
- Un état descriptif du local et des équipements ;
- Extrait de naissance ;
- Un extrait de casier judiciaire datant de moins de 3 mois.

#### - Pour les personnes morales (sociétés, entreprises, ...) :

- Une demande établie par le directeur ou le gérant habilité ;
- Un exemplaire des statuts ou de l'acte de création ;
- Une copie de l'acte portant désignation des dirigeants ;

- Une déclaration de la possession d'un local (article 3).
- Aussi, et pour les personnes physiques et pour les personnes morales de droit Algérien, il y a lieu de produire :
  1. Une attestation ou tout autre document justificatif de la qualification professionnelle requise en liaison avec l'activité sollicitée ;
  2. Une caution personnelle et solidaire ou une caution bancaire dont le montant est déterminé par le Ministre de transport en fonction de l'autorisation (article 4) ;
  3. Le dossier est transmis sous pli recommandé avec accusé de réception au Ministre des Transports qui doit notifier la décision dans les vingt jours (20j) qui suivent la demande (Article 5) ;
- L'autorisation est personnelle et incessible Selon l'article 08 du décret, l'exploitant doit:
  1. S'acquitter de ses obligations envers son ou ses commettants selon les usages et coutumes de la profession ;
  2. Fournir des meilleures qualités de service ;
  3. Respecter les lois et règlements nationaux régissant l'activité ;
  4. Exercer une diligence raisonnable pour se garder des pratiques frauduleuses ;
  5. Apporter le soin voulu aux managements des fonds dont il assure la gestion au nom de son commettant.

Tout manquement à l'une des obligations citées ci-dessus entraîne la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exercice.

Les conditions d'accès aux professions de consignataire de navire, de la cargaison ou de courtier maritime précisé par l'arrêté 05/ 10/ 1996 ainsi que les articles 2 et 4 du décret exécutif daté du 22/ 12/ 1991 précise la justification de la qualification professionnelle des personnes postulantes aux professions citées auparavant d'avoir au moins cinq (05) ans dans le domaine

maritime ou de fonction ayant un rapport direct avec le transport maritime ou ses activités annexes.

Aussi, le montant de la caution est précisé par l'article 3 du présent arrêté et qui est de l'ordre de 400 000 DA, En plus de cette caution les personnes précitées doivent :

- Disposer d'un local approprié pour l'exercice de la profession attestée par un titre de propriété ou au contrat de location.
- Elles doivent aussi préciser leurs options pour l'exécution de l'une ou de l'ensemble des activités comme elles sont appelées à s'inscrire d'un registre de commerce.

#### 4) **Le métier d'un consignataire des navires :**

Le consignataire est un auxiliaire qui est considéré comme le vis-à-vis de l'armateur, un consignataire de navire travaille au sein d'une équipe dont le rôle principal est de prendre en charge dans sa globalité un navire durant son escale pour qu'elle soit la plus rapide et la moins onéreuse possible.

Le consignataire prospecte des clients éventuels : les services import-export des entreprises ou les transitaires pour la rechercher du fret pour remplir le navire. Son rôle réside dans l'élaboration du plan de chargement. Il assume également un service d'assistance au navire pendant une escale. De plus, il pourvoit aux besoins du navire et veille au ravitaillement en fuel, et en eau. Il s'occupe des formalités nécessaires à l'escale du navire auprès des autorités portuaires (services publics et administration portuaire).

Enfin, le consignataire de navire procède, après examen des factures, à la répartition des frais d'escale auprès des différents contractants (armateur, chargeur, transitaire) et veille au recouvrement des sommes dues.

Le consignataire informe l'ensemble des intervenants portuaires de l'arrivée du navire, en effet son rôle consiste en résumé à :

- Préparer l'escale du navire correspondant à une date prévue ;
- Aviser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises au port ;
- Introduire le manifeste en douane.

**5) Les différentes formes de consignation :**

L'agence de consignation peut prendre plusieurs formes, ci-dessous sont les plus courants :

**5.1 Le courtier maritime :**

Comme ça a déjà été cité le courtier maritime, soit personne physique ou moral est un intermédiaire dont la mission est de mettre en relation deux personnes désireuse de conclure un contrat. En droit maritime on distingue :

- Le courtier d'affrètement ;
- Le courtier interprète et conducteur de navire ;
- Le courtier est présent dans le passage des navires nécessitant une traduction dont les documents ne sont pas rédigés en la langue nationale ;

A part ça le courtier maritime peut cumuler ses activités avec les activités de consignataire de navire et de cargaison<sup>27</sup>.

**5.2 L'agence offrant un service d'armement :**

---

<sup>27</sup> Code maritime algérien, op.cit, article n°638, p230.

Le consignataire maritime soit personne ou société, mandaté par l'armateur peut confier comme mission l'armement un navire en lui fournissant du matériel, vivres, combustible, ravitaillement en eau et fuel, ainsi qu'organiser la visite médicale de l'équipage, entretenir le bateau et tout ce qui est nécessaire à la navigation.

### 5.3 Ship Husbanding :

Une personne qui est responsable de fournir la maintenance et des fournitures pour un navire dans le port déterminé, ship husbanding prend le sens « partenaire » d'un armateur, il assure qu'une partie des activités gérées par le consignataire c'est la partie liée à un ensemble des tâches telles que les formalités douanières, de ravitaillement, les fournitures, les réparations et les exigences de l'équipage.

Certains des caractères généraux du ship husbanding comprennent<sup>28</sup>:

- Des équipements et des tenues du navire pour diriger toutes les réparations appropriées ;
- Engager un équipage spécialisé ;
- Préparer et envoyer le navire pour le voyage prévu ;
- Répondre aux nécessités du voyage en fournissant des dispositions ;
- Veiller à la régularité de l'autorisation de la part de la douane et le registre ;
- Préserver les certificats appropriés, enquêtes et documents ;
- Tenir des livres régulières du navire en cas de litiges futurs avec les assureurs et les cargos ;

### 5.4 Le consignataire indépendant :

C'est un consignataire pur est rare parce que la consignation proprement dite se limite de dépôt ou de séquestre, ce qui fait qu'il est possible qu'un consignataire exerce d'autres activités similaires avec un contrat dont leurs tâches sont énumérées citant, le transit, la manutention, le courtage...etc.

---

<sup>28</sup> [www.definitions.uslegal.com](http://www.definitions.uslegal.com), consulté le 13/05/2020 à 18 :29.

Cette diversification participe pour l'augmentation de la rentabilité, en effet créer des agences maritimes diversifiées peut se faire avec un contrat à terme, ou parfois à la création d'une nouvelle ligne ou l'armateur exige d'être autonome, il peut même y avoir deux représentants dans un seul port définit.

### **Sous-section 2 : Les documents préparés par le consignataire de navire.**

#### **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 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.

### **Sous-section 3 : Les tâches accomplies par un consignataire maritime.**

Pour porter un jugement de l'utilité de faire recours à un consignataire, on va souligner ses tâches, « *les activités du consignataire des navires comprennent notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage, l'assistance au navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et d'autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port*<sup>29</sup> ».

Remarquant de cet article qu'un consignataire réalise des tâches diverses et intervient lors de l'escale du navire, et également lors de traitement de la marchandise importée ou exportée<sup>30</sup>.

#### **1) Les tâches relatives à l'escale du navire :**

Les tâches relatives à l'escale du navire diffèrent de l'import à l'export.

##### **1.1 A l'import :**

Le consignataire, pour les opérations liées à l'importation intervient afin d'établir les activités liées à l'escale du navire avant son arrivé et durant son accostage.

---

<sup>29</sup> Code maritime algérien, op.cit, p227.

<sup>30</sup> EL KHALIFA MOHAMED, (El Kamel), guide des transports internationaux, édition DAHLAB, Alger, 1994, p34.

### 1.1.1 Avant l'arrivée du navire :

Avant l'arrivée du navire le consignataire doit effectuer ce qui suit :

- Organiser l'escale en invitant l'équipe portuaire : le courtier, le manutentionnaire, le pilote...etc., ainsi que le réceptionnaire de la marchandise ou son représentant ;
- Réserver le quai d'accostage approprié.

### 1.1.2 A l'accostage du navire :

Au moment de l'accostage du navire le consignataire apporte une assistance complète au capitaine et à l'équipage, le consignataire doit alors :

- Codifier le navire en douane ;
- Aider le capitaine à remplir les différents formulaires administratifs locaux ;
- Prendre en charge les documents relatifs à la marchandise ;
- Gérer tous les problèmes consécutifs à l'escale ;
- Assurer la gestion des supports ou unités de transport multimodaux de la marchandise (conteneurs, remorques routières, remorques esclaves...) pour le compte de son armateur ;
- Répondre à toute demande d'avitaillement, de machines, gardiennage...etc ;
- Organiser la visite médicale de l'équipage.

### 1.2 A l'export :

Dans le cas d'exportation le consignataire doit préparer le départ du navire en effectuant des commandes aux pilotes et remorqueurs, et communiquer les parties prenantes de tous les documents nécessaires.

Après le départ du navire le consignataire communique les chargeurs ou leurs représentants afin de récupérer leurs connaissements originaux et payent le fret s'il est prévu être payable à l'avance.

### 2) Les tâches relatives à la marchandise :

Comme les tâches relatives à l'escale, les tâches relatives à la marchandise diffèrent de l'import et l'export.

#### 2.1 A l'import :

Le consignataire commence la procédure nécessaire liée au déchargement avant que le navire soit en rade il réalise ce qui suit :

- Contrôler la conformité des marchandises avec les documents accompagnés ;
- Grouper les marchandises déchargées sous contrôle de la douane, et les faire stocker ;
- Effectuer l'échange du connaissement original et fournir le « le bon à délivrer » qui permet au réceptionnaire de retirer sa marchandise à condition qu'il montre à l'avance « l'avis d'arriver » ;
- Livrer la marchandise, selon la forme du connaissement.

#### 2.2 A l'export :

Le consignataire de navire doit :

- Recevoir la marchandise, vérifier sa nature et son état, nombre, les marques, les poids ;
- Surveiller l'exécution des opérations d'embarquement et d'arrimage ;
- Veiller à optimiser le remplissage du navire à l'export en recherchant les marchandises qui seront chargées lors de l'escale, il intervient donc sur la partie maritime comme sur la partie terrestre de l'économie du navire ;
- Regrouper toute la documentation relative aux formalités requises par les différentes phases de l'escale du navire. Laquelle est dirigée vers ses armateurs/affréteurs.

Arrivant là l'étape de la commission confiée au consignataire, il existe un barème dit « barème de consignation », celui-ci diffère d'un armateur à un autre et de transport à un autre

(ligne régulière, tramping), d'où l'intervention des négociations sera nécessaire dans le but de taxer les frais et les charges assumés par le consignataire lors d'une escale.

Lorsque l'escale est terminée et le navire part, la mission du consignataire de navire n'est pas pour autant achevée, elle se prolonge même au-delà du voyage du fait du pouvoir de représentation judiciaire de l'armateur.

## **Section 2 : Obligations et responsabilités et droits du Consignataire.**

---

### **Sous-section 1 : Obligations**

Cette fonction en vertu du contrat fait naître des obligations entre les parties disons entre l'armateur et le consignataire et d'autre part celles de l'armateur liées au consignataire. En effet comme tout mandataire le consignataire a des obligations qui sont fréquemment énumérées par le contrat qu'il a conclu avec l'armateur, par exemple celui de la FONASBA, lequel fournit tous les aspects des missions de cet auxiliaire « consignataire ».

Suivant l'article 609, 610 et 614 du Code Maritime Algérien et dont ils prévoient que le consignataire effectue des opérations pour le besoin du navire et de son équipage mais aussi la réception et la livraison de la marchandise aux ayants droit. De ce fait le consignataire s'oblige vis-à-vis de l'armateur et aussi des tiers.

#### **1) L'obligation vis-à-vis de l'armateur :**

L'article 64 du Code Maritime Algérien stipule que le consignataire du navire doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation. L'une de ses obligations c'est qu'il doit se conformer aux ordres et instructions de l'armateur et lui rendre compte « sans tarder » de la gestion et de l'exploitation du navire mais aussi du recouvrement.

### 2) **L'obligation de gestion du navire :**

Le consignataire du navire assiste et procède à toutes les opérations liées au navire durant son séjour au port ainsi que les formalités touchant l'équipage, la cargaison a bord mais les besoins du navire.

Donc son obligation peut aller de la conduite du navire jusqu'à l'état de navigabilité et permettre même de reprendre son voyage. Il doit faire accoster dans les meilleurs délais possibles avec les conditions avantageuses (quai approprié, minimiser le séjour du navire, etc.) et ce en étant en contact permanent avec le capitaine et l'armateur pour recueillir le maximum d'informations et vice versa. Il doit aussi informer l'armateur de l'accostage du navire, du début des opérations commerciales, de leur fin, du départ du navire ...etc.

### 3) **L'obligation de recouvrir le fret :**

Le consignataire du navire et en vertu du contrat de consignation se charge à la place de l'armateur, étant son mandataire, de percevoir le prix de transport. Donc l'armateur est le seul créancier du fret et que tous ceux qui le réclament à sa place ne peuvent le faire qu'en son nom.

### 4) **L'obligation vis-à-vis des tiers :**

Même si le consignataire n'est pas partie prenante dans le contrat de transport maritime, en étant mandataire du transporteur, il doit assumer certaines obligations envers les marchandises.

Pour R. RODIERE et E.PONTAVICE <sup>31</sup>, ils estiment que « *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 dû et conserve les droits de l'armateur* ».

---

<sup>31</sup> RODIERE (R) et PONTAVICE (E), Droit maritime, Paris, Dalloz, 1 997, p 259

Par conséquent, dans ce cadre et d'après l'article 610 du Code Maritime Algérien, le rôle du consignataire du navire va se transformer en agent de réception et de délivrance de la cargaison au déchargement et agent d'expédition en acceptant les marchandises des chargeurs au chargement pour les faire parvenir à destination.

**5) L'obligation de réception de la marchandise à embarquer :**

Dans ce cas, le consignataire du navire a l'obligation avant la prise en charge de vérifier l'état de la marchandise. Si les réserves n'ont pas été prises le transporteur est présumé avoir pris en charge la marchandise telle qu'elle est décrite sur le connaissement. Pour cela et du moment que le consignataire prend en charge la marchandise, il doit délivrer aux chargeurs soit un reçu soit une attestation de prise en charge.

**6) L'obligation de garde et de livraison de la marchandise débarquée :**

A l'arrivée, le consignataire reçoit la cargaison des mains du capitaine. Il effectue la reconnaissance des avaries et manquants. Il garde la marchandise et la livre aux ayants droits sauf pour les produits dangereux et les véhicules qui font l'objet d'un enlèvement sous palan. Pour cela le consignataire qui est chargé de l'ensemble des opérations laissera séjourner les marchandises sous hangars « magasins » ou sur terre-plein pour une durée indéterminée selon la date de son enlèvement. Mais avec toutes ces tâches le consignataire doit sauvegarder les droits de l'armateur.

**Sous-section 2 : la responsabilité du consignataire du navire.**

**1) La responsabilité contractuelle :**

Le consignataire du navire agit pour le compte de son mandant, mais ne prend aucun engagement en son nom. Il a une responsabilité contractuelle ceci veut dire qu'il n'est responsable qu'envers celui qui a engagé ses services qui est l'armateur et ceci seulement de ses fautes personnelles et prouvées. De ce fait il ne répond pas des faits de l'armateur ou du

capitaine, comme il doit répondre vis-à-vis de l'armateur du fait de ne pas avoir mentionner sur les connaissements des indications ou des réserves prises par le bord et d'avoir porté la mention « clean on bord » empêchant ainsi le transporteur de dégager sa responsabilité.

## **2) La responsabilité envers les tiers :**

La responsabilité du consignataire du navire peut être engagée ainsi envers des tiers malgré qu'ils n'aient pas requis ces services et qui sont victimes d'un préjudice qui trouve son origine dans une faute qui lui est imputable, A titre d'exemple, lors de l'escale du navire des dommages ont été causé aux marchandises par des manœuvres, ici la faute du consignataire doit être prouvée.

L'article 577 du Code Maritime Algérien fait peser à l'armateur la responsabilité de ses propres faits et des faits de ses préposés terrestres et maritimes, sauf en ce qui concerne la limitation de la responsabilité définie aux articles 92 et 115 du Code Maritime Algérien. Ce qui explique qu'il répond des faits du consignataire qui agit dans le cadre de son mandant. Le consignataire peut être assigné pour représenter le transporteur en justice. Il est habilité à recevoir tout acte judiciaire et extrajudiciaire adressé à l'armateur et peut recevoir notification des condamnations prononcées contre l'armateur ou le capitaine. Donc le consignataire du navire est un mandataire salarié du transporteur (voir article 609 du Code Maritime Algérien).

De ce fait il est responsable de ces fautes personnelles dans l'exercice de ses fonctions, dans les termes du Droit Commun selon l'article 617 du Code Maritime Algérien. Pour cela sa responsabilité contractuelle est recherchée pour le non-respect de ses engagements contractuels.

### **Sous-section 3 : Droits du consignataire du navire.**

Le consignataire du navire est titulaire vis-à-vis de l'armateur et en même temps jouit de privilèges pour son droit, car en vertu des articles 609, 615 et 616 du Code Maritime Algérien et en vertu aussi du contrat de consignation, le consignataire a le droit à la rémunération, au

remboursement des dépenses effectuées pour le compte du navire pendant son séjour et les garanties qui couvriront les créances.

### 1) La rémunération du consignataire :

Les conditions de rémunération sont fixées conformément à un barème des honoraires de consignation et le contrat de consignation. En Algérie, par exemple, elle varie entre 3% et 4,5% du montant du fret à l'import et à l'export, mais en France elle varie entre 5% et 8% à l'exportation et entre 3% et 5% à l'importation, selon le mode de conditionnement de la marchandise, son poids et sa nature « vrac, conteneur, divers, etc.... ».

A noter, lorsqu'il recherche du fret pour son mandant, le consignataire a le droit à une commission égale à un certain pourcentage du fret recruté soit le contrat de consignation soit le barème des honoraires de consignation. De même pour les autres prestations fournies aux navires « embarquement des marins, fourniture de vivres ...etc. ».

Enfin, il est utile de signaler, que la rémunération du consignataire de ligne régulière est basée sur commission calculée par pourcentage sur le fret chargé ou déchargé, par contre en tramping ou pour les navires affrétés, elles se basent sur une commission négociée.

### 2) Le remboursement des dépenses effectuées « avancées » :

Le consignataire consent à faire des avances de fonds pour les frais du capitaine et son équipage. Il finance des dépenses pour les besoins du navire. Son obligation en tant que responsable du déchargement de la cargaison de bord du navire jusqu'aux magasins ou terres pleins l'obligera à engager certaines dépenses pour libérer le navire et le cas contraire au chargement.

Pour cela l'armateur sera dans l'obligation de le rembourser et ceci en vertu des usages du port ou des clauses du connaissement, comme cela incombe au destinataire d'effectuer à ces frais aux manutentions du déchargement et/ou chargement des marchandises, dans le cas de

refus de ce dernier, le consignataire aura le droit de retirer la marchandise. L'article 616 du Code Maritime Algérien impose à l'armateur de rembourser les fonds fournis au capitaine et son équipage ainsi que les dépenses faites au navire dans les délais convenus.

A signaler, pour couvrir les frais d'escale des navires des armateurs membres de la BIMCO (Baltic International Maritim and Council), cette dernière garantie les débours d'escales « garantie for expenses ports » pour les membres de celle-ci. Ils ont la garantie de paiement dans les délais impartis par les lois et règlements en vigueur dans le pays du consignataire membre ainsi que tous les frais et débours dus au titre de l'escale d'un navire dans les ports cités dans l'accord entre le consignataire et la BIMCO.

Cet accord permet aussi 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 commerciales « chargement et/ou déchargement ».

### **3) Les garanties du consignataire :**

Le consignataire du navire se trouve à la fin des opérations de consignation débarquement et/ou embarquement, créancier de l'armateur des sommes considérables commission, frais, avances ...etc.

Souvent il rencontre des difficultés pour recouvrer 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 ses créances.

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 pour le consignataire des garanties non négligeables.

### **Sous-section 4 : Le rapport entre la consignation maritime et les autres intermédiaires.**

Quoique le consignataire joue un rôle important dans la chaîne de transport maritime, maison ne peut pas négliger sa relation permanente avec d'autres acteurs qui sont : le transporteur maritime, le réceptionnaire, la douane, l'entreprise portuaire, et l'expert maritime

### 1) **La relation entre le consignataire et le transporteur maritime :**

D'après le code maritime algérien « *les services de transport maritime sont exploités par des personnes physiques de nationalité algérienne, par des entreprises publiques algériennes ou par des personnes morales de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire algérien* <sup>32</sup> ». Ce qui signifie que le consignataire des navires aura la responsabilité complète de représenter l'armateur de nationalité étrangère, en Algérie.

Le transporteur maritime s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affrèteur, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, au bon moment et en bon état.

Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants ; principalement le consignataire des navires à qui l'armateur va confier toutes ces tâches dans les ports où il n'est pas installé.

### 2) **La relation entre le consignataire et le réceptionnaire :**

Le réceptionnaire est chargé de prendre livraison de la marchandise auprès consignataire, au nom et pour le compte du chargeur<sup>33</sup>. La livraison des marchandises est subordonnée à la présentation du connaissement et au paiement du fret et des autres frais de transport.

---

<sup>32</sup> NDIAYE, (Ndiatté) : « LE ROLE DE L'AGENT CONSIGNATAIRE DE NAVIRE : le cas de TRANSSENE », Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise (MASTER 1) en Transport et Logistique, SENEGAL, 2010, p 15.

<sup>33</sup> YVES, (Tassel), Transport maritime - Manutention « Choix de l'entreprise - Frais - Répartition entre le navire et la marchandise » Revue Judiciaire de l'Ouest, Volume 8 Numéro 3 , 1984, pp. 105-106

Le réceptionnaire reste toujours attentif aux informations que lui fournit le consignataire concernant la date d'arrivée du navire. La communication entre lui et le consignataire se fait par le biais d'un outil informatique connecté à un réseau local ou par téléphone. Le réceptionnaire est le dernier interlocuteur du consignataire.

### 3) **La relation entre le consignataire et la douane :**

Comme déjà cité au paravent, L'administration douanière a également un rôle significatif à jouer dans le séjour d'un navire au port.

En effet, la conduite et la mise en douane des marchandises transportées constituent un impératif du commerce international. Le transporteur maritime inscrit les marchandises transportées sur un manifeste d'entrée. Ce manifeste daté et signé du capitaine doit indiquer : La nature des marchandises transportées, l'espèce et le nombre, les numéros, marques des colis, le lieu d'embarquement, de débarquement, les numéros de connaissance.

La mise en douane donne lieu à une déclaration sommaire, Dans la pratique, cette déclaration sommaire est déposée par l'agent maritime ou consignataire du navire<sup>34</sup>.

La déclaration sommaire comprend :

- Le manifeste de la cargaison dont la traduction dans la langue officielle du pays est exigée.
- Les manifestes spéciaux.

---

<sup>34</sup> NDIAYE, (Ndiatté) : « LE ROLE DE L'AGENT CONSIGNATAIRE DE NAVIRE : le cas de TRANSSENE », Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise (MASTER 1) en Transport et Logistique, SENEGAL, 2010, p 19.

- La charte partie.
- L'acte de nationalité et les autres références du navire.

Dans un souci de minimiser au mieux la durée d'escale du navire, le consignataire se voit dans la nécessité d'effectuer la quasi-totalité des opérations en douane que le capitaine aurait dû faire.

#### 4) **La relation entre le consignataire et l'entreprise portuaire :**

C'est clair que le port est le lieu dans lequel s'effectue toute opération de faculté maritime : importation /exportation par voie maritime, échanges, manutention, arrimage, débarquement et embarquement...Etc.

Par ailleurs le consignataire des navires est en relation continu avec l'entreprise portuaire, cette dernière est considérée comme une autorité. En effet le consignataire ne peut en aucun cas accomplir une tâche dans le port sans qu'il prenne contact d'abord avec l'entreprise portuaire, ce qui veut dire en conclusion que la relation entre ces deux compagnies est optée par des contrats tels que : le contrat de pilotage, de remorquage, de manutention...etc.

#### 5) **La relation entre le consignataire et l'expert maritime :**

L'expert est le spécialiste de la technique qui est chargé des vérifications, des analyses et des évaluations. Le rôle de l'expert auprès des professionnels consiste à : L'évaluation des navires, détermination de la valeur en douane au moment de l'importation, conseil en matière de réglementation douanière.

A l'arrivée du navire à quai l'expert sera présent au port par l'ordre de consignataire pour le pointage lors de débarquement, et dans le cas des dommages chaque partie intervenante dans cette escale fait représenter un expert maritime, le consignataire des navires quant à lui désigne son expert maritime sur le lieu convenu des dommages pour lui rapporter un rapport bien détaillé.

---

**Section 3 : 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 : La Naissance de quelques consignataires en Algérie.**

S'agissant d'une activité annexe au transport maritime, il faut dire que la consignation était perçue comme telle par la compagnie qui en avait la charge et dont les préoccupations n'allaient pas dans le sens du développement et de l'amélioration de la gestion de cette activité.

Car, relevant du monopole de la CNAN, et dont aucun concurrent - national ou étranger - n'existait dans le marché de la consignation et de ce fait toutes les parts du marché étaient détenues par la CNAN. Il fallait attendre la deuxième restructuration de la CNAN, opérée en 1987, pour voir la création d'une nouvelle société nationale de consignation « ENCATM », pour la prise en charge exclusivement des activités annexes au transport maritime au profit des navires de la CNAN et des armateurs étrangers.

Avec l'avènement des entreprises publiques économiques en 1988 loi n° 88-11 du 12/10/1988, présage déjà d'une nouvelle forme de réorganisation de la consignation. Cette nouvelle société qui n'est autre que l'ENCATM s'est transformée en Société par actions et a donné naissance à la GEMA société Générale Maritime, pour qu'un intérêt particulier soit accordé à la fonction de consignation de navires et que la notion de commercialisation soit introduite dans les relations entre les armateurs tiers de cette entreprise.

A l'instar de GEMA, les autres entreprises de consignation à savoir NASHCO et MTA, se sont inscrites dans le marché de la consignation et des activités annexes, qui ont donné une certaine compétitivité entre les entreprises et du coup, favorisant le marché et son organisation.

Les réformes économiques introduites en 1988, préconisant le retour des formes universelles de gestion des entreprises, de la transparence dans les relations financières et commerciales, ainsi que la promotion et la compétitivité.

En effet il fallait renforcer l'organisation du marché de consignation dans sa politique commerciale et ses rapports avec les armateurs étrangers pour un meilleur développement et une efficace structuration du marché avec ces différents intervenants, puisque les procédures de gestion vont dans le sens d'une meilleure prise en charge des armateurs étrangers et ce par l'environnement nouveau du marché qui est favorisant.

### **Sous-section 2 : L'ouverture et la libéralisation du marché de consignation.**

La libéralisation de l'activité de consignation des navires est rendue possible grâce aux dispositions de l'arrêté du Ministère du Transport du 05 Octobre 1996, pris en application du Décret Exécutif promulgué des années auparavant 22/09/1991 fixant les conditions d'exercice de cette fonction, ainsi que celles relatives aux fonctions de consignation des marchandises et de courtier maritime.

Les conditions fixées par cet arrêté pour l'accès à ces trois professions sont identiques et ne présentent pas de contraintes particulières et c'est sans doute ce qui explique que, quelque temps à peine après l'apparition de ce texte, des agents consignataires nouveaux se sont installés et ont commencé à offrir leurs services aux armateurs ainsi qu'aux clients.

Ces nouveaux opérateurs privés « nationaux et étrangers » investissant dans ce secteur, sont venus donc partager le portefeuille de la consignation des navires étrangers puisque c'est la NASHCO qui était chargée de la consignation des navires (CNAN) qui étaient entre les mains de GEMA, NASHCO et MTA.

La libéralisation et l'ouverture du marché de consignation ne peuvent être que bénéfiques pour le développement du secteur maritime, et ce avec l'instauration d'une concurrence entre les consignataires, en offrant des données positives pour l'armateur, le client

et tous les autres intervenants dans la chaîne de transport maritime en ayant des répercussions appréciables sur les conditions de prise en charge de cette activité.

L'ouverture du marché de la consignation est du moins que l'on puisse dire, très appréciable et satisfaisante car, les consignataires répondent aux fortes demandes, que ce soit des armateurs ou des clients, et ce en renforçant leur présence géographique dans les ports « agences et antennes », et les liens commerciaux (relations avec l'armateur, le client, la douane...etc.).

Ainsi cette ouverture a offert aussi au marché une concurrence qui a donné certainement aux armateurs et aux clients la liberté de choisir leur prestataire compte tenu de la qualité de service offerte.

### **Conclusion :**

Enfin, cette libéralisation a pu permettre à l'organisation du marché de la consignation et ces exploitants, divers avantages à savoir : la sécurité, la rentabilité, la rapidité, la compétitivité et la qualité.

La consignation de navires est une activité essentielle dans la chaîne du transport maritime, car elle regroupe toute autre activité annexe, ainsi rendre les échanges internationaux fluide et rapide, de là nous pouvons constater l'importance de l'agent consignataire qui un mandataire de l'armateur et qui se charge, cependant, de toutes les opérations commerciales de déchargement et chargement de la marchandise. Son souci principal est de réduire le temps de l'escale.

C'est pour cela nous allons essayer dans le 3ème chapitre de traiter l'escale d'un navire après avoir présenté l'établissement d'accueil.

---

# *CHAPITRE 03 :*

*Les opérations d'escale de l'entreprise*

*MSC Algérie*

---

### **Introduction :**

MSC est la référence sur le marché mondial du transport maritime et particulièrement sur le marché Algérien.

MSC 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 traite une escale d'un navire et 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 : Présentation de l'organisme d'accueil.**

---

#### **Sous-section 1 : Historique et Définition :**

##### **1) MSC (Mediterranean shipping company) :**

##### **1.1 Historique :**

La compagnie a été fondée en 1970 par le capitaine de Sorrente (Naples) Gianluigi Aponte..

En 1988, avec le rachat de la Flotte Lauro, il crée ainsi sa filiale spécialisée dans les croisières, MSC Croisières.

Durant les 25 premières années de son histoire le groupe a opéré principalement des lignes vers l'Afrique de l'est, les États-Unis et l'Australie. Sa stratégie étant d'utiliser

uniquement des « navires d'occasion » pour pallier les taux de fret de l'époque, trop bas pour justifier la commande de navires neufs.

Ce n'est qu'en 1994 que MSC passe commande de 2 navires de 3 300 équivalents vingt pieds (EVP), le *MSC Alexa* et le *MSC Rafaela* (respectivement prénoms de la fille et de l'épouse de Gianluigi Aponte). Ils inaugureront la ligne Extrême Orient - Europe du Nord à leur sortie de chantier en 1996.

La compagnie connaît ensuite un développement exponentiel dans les années 2000 avec une augmentation continue aussi bien du nombre de navires que de leur capacité :

- 1999-2000 : 5 navires d'une capacité de 4 000 EVP (le premier d'entre eux s'appellera *MSC Diego*, du nom du fils de Gianluigi Aponte) ;
- 2001-2003 : 16 navires de 6 700 EVP ;
- 2004 : *MSC Texas* de 8 238 EVP (plus gros navire de MSC à l'époque) ;
- 2004-2006 : entrée en service d'une vingtaine de navires de 8 000 à 8 400 EVP ;
- 2005 : entrée en service du *MSC Pamela* 9 200
- En 2011, la compagnie a :
  - 459 navires porte-conteneurs en opération en octobre 2013, soit une capacité de plus de 2 308 000 d'EVP
  - 500 agences réparties dans 161 pays
  - 44 000 collaborateurs dans le monde
  - 12 487 000 EVP transportés en 2013

En Juillet 2019, mise en service du plus grand porte-conteneurs du monde, *MSC GULSUN*, 23 756 TEU. 232 618 tonnes de port en lourd. Premier d'une série de 11 navires sisterships.

### 1.2 Définition :

MSC est le 2ème plus grand armateur de porte-conteneurs du monde, après MAERSK et devant CMA CGM.

La compagnie a été fondée en 1970 par l'armateur napolitain Gianluigi Aponte. Il est l'actuel propriétaire et président et dirige le groupe avec l'aide de son fils Diego Aponte, qui occupe le poste de vice-président.

Le siège mondial de MSC est situé à GENÈVE. Des agences sont implantées dans le monde entier comme le cas de MSC Algérie.

MSC est l'une des plus grandes compagnies possédant un volume très important de conteneurs avec différents formes et volumes.

### 2) MSC Algérie :

#### 2.1 Introduction :

MSCA est une entreprise de consignation maritime de droit algérien créée en 2002 en partenariat avec l'armateur suisse MSC pour la consignation de ses navires en Algérie.

La politique commerciale de MSC Algérie consiste à assurer le meilleur service pour le client transportant les marchandises en conteneurs par voie maritime.

Le capital de MSC est estimé à 3.800.000 DA.

MSCA se compose de six agences à travers le territoire ; Alger, Oran, Bejaia, Skikda, Annaba et Setif, Cette dernière est une agence commerciale.

MSC Algérie bénéficie de 25,90% des parts du marché Algérien.

### 2.2 L'Organisation Géographique de MSC Algérie :

Les six agences maritimes, réparties le long du littoral algérien (au niveau des ports commerciaux) ont toute une structure organique identique. Et malgré la différence quant à leurs effectifs (certaines ont un nombre d'employés plus important). Cette variance est due à l'importance de l'activité portuaire relative à chaque port, les agences exécutent les mêmes tâches. Les six agences sont : Alger, Oran, Bejaia, Skikda, Annaba et Sétif, Cette dernière est une agence commerciale

Tableau 4 : Top 5 armateurs du transport maritime conteneurisé en Algérie en 2019

| Armateurs | Part de marché | Rang |
|-----------|----------------|------|
| CMA CGM   | 27.98%         | 1    |
| Msc       | 25.90%         | 2    |
| Maersk    | 17.30%         | 3    |
| Arkas     | 15.88%         | 4    |

Source : Entreprise portuaire d'Alger

### Sous-section 2 : Les activités de MSC.

#### 1) La Consignation des Navires :

La consignation des navires est l'activité principale de GEMA. Cette dernière intervient dans le marché de la consignation de tous types de navires. C'est un mandataire chargé d'agencer l'escale du navire dans le port, d'assurer sa conduite en douane, de recevoir les

marchandises à embarquer et de délivrer les marchandises débarquées pour le compte du transporteur (armateur) sur document, sans, pour autant, prendre en charge les cargaisons.

### 2) **La Consignation Des Conteneurs :**

Cette activité est présentée par la réception, la gestion et le suivi des conteneurs depuis leur débarquement au port de destination jusqu'à leur embarquement. MSC fait l'objet de la consignation des conteneurs, suit leurs mouvements, tient informés leurs propriétaires et établit la facturation.

### 3) **L'Affrètement Maritime En Ligne Régulière :**

L'affrètement maritime dit aussi recrutement de fret est défini par la mise en contact d'armateurs et des opérateurs économiques (importateurs, exportateurs) afin de conclure un contrat de transport. Dès que le contrat est signé, GEMA touche une commission du montant du coût de fret de la part de l'armateur comme convenu dans le contrat signé conjointement entre les deux parties. Cet affrètement concerne les lignes régulières caractérisées par un programme de transport, des délais d'embarquement et la date d'entrée et la sortie des navires du port.

### 4) **Conseil en transport multimodal :**

MSC met à la disposition de ses clients une équipe d'experts qui assistent le client tout au long du processus d'import / export ce qui facilite l'opération du transport maritime pour le client.

### 5) **Autres services de MSC :**

#### 5.1 **Solutions technologiques :**

MSC reconnaît l'importance du numérique dans l'industrie du transport maritime. C'est pour cette raison qu'elle ne cesse de développer des solutions technologiques adaptées aux besoins des clients. L'objectif principal est d'offrir aux clients la meilleure expérience.

### 5.2 Solutions de stockage et d'entreposage :

L'entreposage de MSC permet d'offrir aux clients une plus grande rapidité, efficacité et flexibilité pour leurs chaînes d'approvisionnement. Son réseau d'entrepôts, totalisant des millions de mètres carrés dans le monde, signifie qu'elle peut offrir une large gamme de services avec l'intégrité du fret de porte à porte.

### 5.3 E-buisness :

MSC a lancé un portail sécurisé en ligne afin de permettre aux clients de suivre leurs expéditions 24h/24, d'accéder à des informations en temps réel, de télécharger des documents et ainsi, de gagner du temps dans leurs activités quotidiennes. Transmettre vos instructions MBV en ligne. ((Masse Brute Vérifiée, en anglais VGM, Verified Gross Mass)

### 5.4 Transport intermodal :

À travers sa filiale MTA Algérie, MSC offre un pack complet pour le client (transport principal plus transport d'approche) ainsi que la possibilité de livrer la marchandise dans les locaux du client.

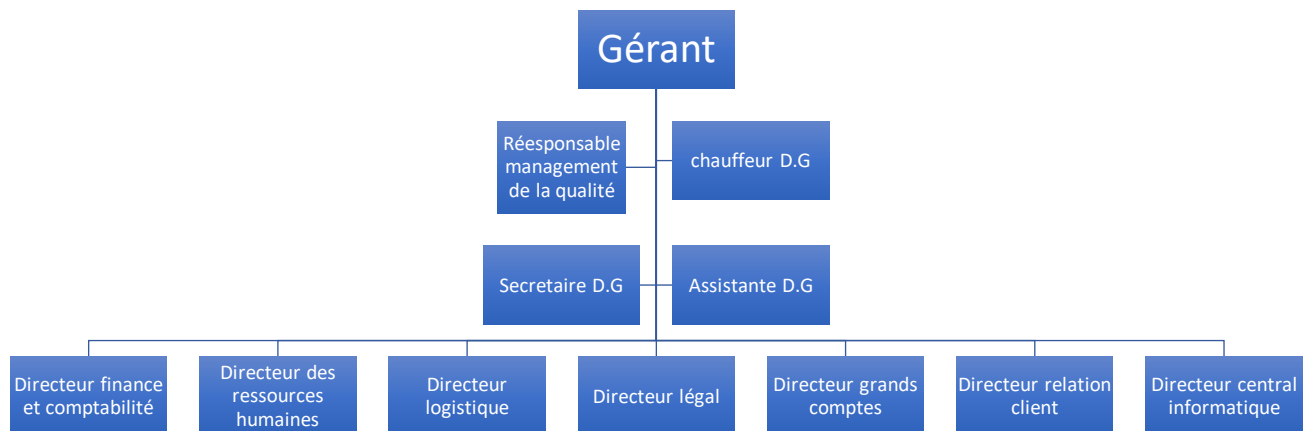
### Sous-section 3 : Filiales de MSC Algérie.

L'agent consignataire MSC Algérie dispose d'un siège social principal, et de trois (03) filiales lesquelles se traduisent comme suit :

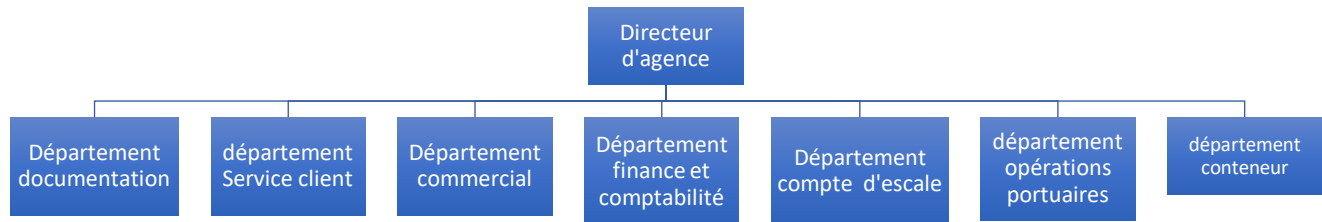
- **Ports Secs** : Vu la congestion que connaît le port d'Alger, la compagnie a construit ses ports secs : Khemis el Khechna à Boumerdas, Oued Brik à Alger (Hammadi).
- **MTA Maghrébine de Transport et Auxiliaire** : c'est une filiale de transport routier qui s'occupe de transport des conteneurs depuis leurs arrivés jusqu'à leurs remises sur le bateau.
- **Parcs à vide** : Ce sont des parcs destinés à l'entreposage des conteneurs vides, ils se situent à Alger, Annaba, Oran.

### 1) La structure de l'entreprise :

- Au niveau de la direction générale :



- Au niveau de l'agence d'Alger :



Source : document interne de l'entreprise

### **1.1 Agence d'Alger :**

#### **1.1.1 Département documentation : il comprend trois services :**

##### **1.1.1.1 Service courtage :**

Le courtage est un service qui s'occupe de la déclaration de tout ce qui est à bord du navire (Conteneurs, marchandises, destinataire final pour chaque marchandise...).

La finalité est le manifeste douanier D1 pour l'import ou le D2 pour l'export tout en assurant un contact permanent avec le service douanier, afin d'assister au mieux et de faciliter le transfert des conteneurs au port sec.

Cette déclaration permettra à la douane de contrôler la nature et la qualité des divers produits entrants sur le territoire.

Du côté du destinataire final, cette déclaration lui permettra d'introduire la déclaration détaillée et de faire sortir ses conteneurs.

##### **1.1.1.2 Service facturation import :**

Ils s'occupent des différentes factures liées aux opérations d'import tel-que les factures surestaries, les remises, les factures d'avoir, les remboursements clients ainsi que les factures du fret maritime.

### **1.1.1.3 Service importation export :**

Préparation des manifestes cargo ainsi que le BL, ils font aussi la liaison entre le client et les autres intervenants.

### **1.1.2 Département service client :**

Il se charge de l'établissement des avis d'arrivée en fonction du manifeste cargo afin de permettre au client ou son représentant de procéder à l'échange des documents contre le paiement (surestaries et autres frais). Ils font aussi l'exécution des tâches suivantes : facturation des surestaries (voir annexe n°), règlement des factures impayées et le suivi des avances sur surestaries ; Remboursement aux clients, Conventions clients – transitaires ; Répondre aux différents questionnements de clients.

### **1.1.3 Département commercial :**

Les commerciaux ont pour mission :  
Récouter le maximum d'informations sur les clients (fournisseurs - volume - besoins - marchés - MP - clients - marchandise transportée - adresse ...) ; Prise en charge du client : surtout répondre à tout questionnement de client ainsi qu'assurer un bon relationnel avec eux ; Être l'intermédiaire entre l'armateur MSC et le client final : en accompagnant le client dans les différentes étapes ; Traitement des doléances ; L'identification de nouvelles opportunités de vente à travers l'analyse et la prospection du marché Actions pour fidéliser le client.

### **1.1.4 Département Compte d'escale :**

Ce service est chargé de rassembler toutes les factures de différentes prestations de l'agent lui-même et des prestations externes, ainsi que les dépenses liées à l'escale. À tout moment, pendant l'escale du navire, l'agent devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels.

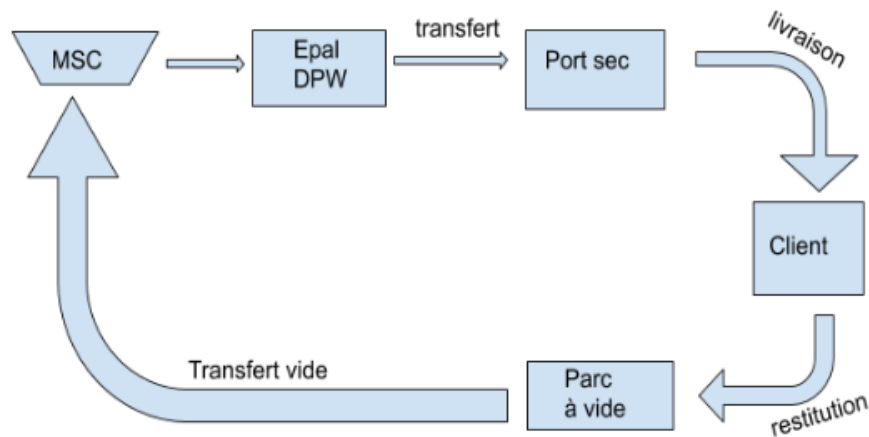
L'escale terminée, l'agent enverra à son armateur un document récapitulatif de tous les frais déboursés par l'agent consignataire pour le compte de l'armateur ainsi que toutes les recettes qui ont été encaissées par l'agent. Le solde de ce document pouvant être positif ou négatif. Ce document s'appelle un « compte d'escale ».

### **1.1.5 Département conteneur :**

Sous le contrôle de l'armateur et du directeur de l'agence, le département conteneur a pour mission principale « la gestion globale du conteneur » depuis son débarquement jusqu'à son embarquement plein ou vide. Il accomplit les tâches suivantes : suivi et saisi des mouvements des conteneurs vides et pleins sur le système MSCW :

- Le débarquement des conteneurs pleins au port ;
- Le transfert des conteneurs pleins vers le port sec ;
- L'enlèvement des conteneurs par les clients ;
- La restitution des conteneurs vide au parc à vide (Khemis el Khechna) ;
- La réparation des dommages ;
- La mise à quai des conteneurs vides et pleins ;
- La mise à disposition des conteneurs vide (export) ;
- Le transfert des conteneurs vides du parc à vide au port ;
- L'embarquement des conteneurs pleins et vides ;

Le schéma suivant explique le circuit d'un conteneur :



Source : document interne de l'entreprise

### 1.1.6 Département Finances comptabilité :

Elle est chargée de :

- 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 ;
- Établissement des états de rapprochement vis-à-vis des extraits de compte bancaire et analyse des écarts.

### 1.1.7 Département opérations portuaires :

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, connaissent, 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.

### 1.2 Applications et Logiciels :

- TMS ;
- CASP69 ;
- Container Data Editor ;
- MSC World;
- MSCA;
- Fichier OPS Progress;
- Fichier suivi escale ;
- Outlook messagerie ;
- Fichier PVA PDA.

## Section 2 : Analyse des opérations d'escale du consignataire MSC Algérie

---

### Sous-section 1 : Le parcours du conteneur.

Le conteneur parcourt plusieurs étapes avant d'arriver au destinataire final. C'est étapes sont différentes de l'import à l'export. Analysons les deux (02) cas :

#### 1) A l'import :

##### 1.1 Le débarquement :

C'est l'enlèvement de la marchandise du navire et la mettre à quai ; une fois que les conteneurs sont sur le quai, le client peut les récupérer.

### 1.2 L'enlèvement :

Pour que le client puisse récupérer sa marchandise, il doit se présenter à l'agence pour effectuer l'échange documentaire en étant muni du B/L original, de l'avis d'arrivée, d'un chèque pour le fret maritime et d'un chèque d'avance sur surestaries. Le service client lui remettra un bon à délivrer lui permettant l'enlèvement du conteneur du terminal portuaire ou du port sec.

### 1.3 La restitution :

Après le dépotage du conteneur, le client doit le restituer au parc à vide.

### 1.4 La réparation et transfert des conteneurs :

Après la restitution des conteneurs, MSC Algérie se charge de l'emmagasiner, du nettoyage, des réparations, du transfert et de la mise à quai des conteneurs vides.

### 1.5 L'embarquement :

Le service shipping met à bord du navire les conteneurs vides laissés à quai.

## 2) A l'export :

### 2.1 La mise à disposition des conteneurs vides (booking) :

Après que le client remet un chèque de garantie pour les surestaries, le commercial informe la logistique de la réservation.

### 2.2 La réservation des conteneurs :

Le département conteneurs demande au parc à vides de préparer un conteneur vide.

### 2.3 La documentation à l'export :

Le client se présente au département documentaire à l'export de MSC Alger pour remplir « une mise à quai vierge ».

### 2.4 La mise à quai :

Le commercial contacte le client pour lui transmettre la date de l'arrivée du navire et le numéro de quai afin que celui-ci dépose les conteneurs sur le quai du terminal.

### 2.5 L'embarquement et l'arrimage :

Le département des opérations portuaires embarque les conteneurs pleins à bord du navire.

### Sous-section 2 : Traitement d'une escale.

Une opération d'escale est divisée en trois étapes :

1. La préparation de l'escale
2. La réalisation de l'escale
3. L'apurement de l'escale

Pour l'étude d'une opération d'escale, on a choisi un bateau en ligne régulière qui est le VEGA SIGMA

#### 1) Caractéristiques techniques du navire étudié :

Nom du navire : VEGA SIGMA

Année de construction : 2007

Numéro d'immatriculation IMO : 9330240

Call signe : D5EV6

Armateur : Msc

Drapeau : Liberia

Longueur et largeur hors tout : 148.7 x 23.25

Tirant d'eau : 08,50 m

Volume : 29223

TEUs vides : 1118

TEUs pleins : 700

Port en lourd (DWT) : 13667 t

### 2) Exploitation commerciale du navire :

General cargo ship: VEGA SIGMA

Condition de transport : ligne régulière

Provenance : Valence

Date de sortie de Valence : 28-01-2020 à 01 :00 Am

Destination : Alger

Date d'arrivée en rade d'Alger : 28-01-2020 à 16h00.

Date d'accostage du navire : 28/01/2020 à 17h35

Quai : 34 EPAN.

Voyage : YC004.

Code d'escale : 20 :01 011.

Code d'armateur : 36007

Nature cargaison à bord : 449 conteneurs, 6 dangereux, 4 refeeders 40'

Début de déchargement : 28/01/2020 à 19h00.

Fin de déchargement : 01/02/2020 à 18h00.

Début de l'embarquement : 29/01/2020 à 20h00.

Fin de l'embarquement : 01/02/2020 à 16h00.

Import : (230x20' + 219 x40')

Export : (400x20' +225x40') Tcs vides et (05x20' et 05x40') Tcs pleins

Date de sortie du navire : 02/02/2016 à 07h00.

Figure : le navire VEGA SIGMA



Source : <https://www.myshiptracking.com/>

### 3) Préparation de l'escale et programmation du navire :

La préparation de l'escale du navire est lancée dès l'annonce d'un navire par l'envoi de son E.T.A « ESTIMATED TIME OF ARRIVAL » ; heure prévue de l'arrivée d'un navire donnée par la commandant au prochain port d'escale.

Ouverture d'un dossier shipping par le département shipping du consignataire en donnant une codification provisoire au navire, avec l'enregistrement de toutes les Informations nécessaires à cette escale sur le système interne de MSCW, Dans notre cas pratique le code de l'escale est : 20 :01 011.

Le service courtage (département documentation) ouvre un dossier import en se basant sur les documents suivants : manifeste cargo, écrit, connaissance, comptable ; Vient après le rôle de service courtage qui aura comme mission la saisie préliminaire du manifeste douanier D1 sur le même système. Après vérification et contrôle un basculement du manifeste se fera vers le système douanier (SIGAD) pour ensuite le valider et avoir le numéro de Gros.

L'agent courtier vérifié le manifeste, et contrôle l'exactitude des données pour éviter le maximum des erreurs, il effectue aussi la facturation (droit de quai,).

Le consignataire des navires MSC en préparant un programme à ses navires (navires attendus, en rade, accostés aux quais), prend en charge le navire SIGMA et choisit un poste à quai suite à la décision de la commission de placement faite au niveau de la capitainerie.

Les opérations commerciales débutent lorsque le navire sera à quai. Ce qui fait que MSC doit informer par messagerie l'armateur, et le capitaine de la date et l'heure de début des opérations commerciales et toutes autres informations concernant l'accostage ETB (Estimated Time of Berthing), ainsi qu'informer l'expert.

### **Remarque 1 :**

Au moment de la saisie de manifeste cargo D1 et son introduction en douane, si le service commet une erreur de frappe, ou l'erreur est commette d'avance par l'armateur, ou même le chargeur il faut procéder à un rectificatif au niveau de la douane en payant ainsi une amende de 25000 DA, qui sera imputé dans les frais payés par l'armateur.

### **3.1 Accostage du navire :**

La réalisation de l'escale débute dès l'accostage du navire au commencement des opérations commerciales jusqu'à la fin de ces dernières, ainsi que la préparation du départ du navire.

Au moment où le navire arrive en rade, le consignataire de navire MSC prend en charge le navire, pour un meilleur accostage et dans des bonnes conditions possibles. Il doit effectuer la conduite administrative du navire en douane. Dès que le navire accoste le service des opérations envoie des avis aux clients pour l'enlèvement des marchandises sous un plan.

Par ailleurs, la société MSC assiste le capitaine et son équipage et commande une équipe de manutention, et satisfaire tous les besoins nécessaires : ravitaillement, assistance médicale, demande d'eau, chargement d'équipement.

Avant les 48 heures, tous les conteneurs débarqués par le port seront acheminés par MTA, filiale de MSC et propriétaire du port sec vers cette plateforme. MSC sera donc en relation avec différents acteurs de la chaîne logistique maritime, en plus agissant pour le compte du navire.

### **Remarque 2 :**

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.

### 4) La réalisation de l'escale :

La réalisation de l'escale débute des opérations commerciales jusqu'à la préparation du départ du navire. La gestion commerciale des conteneurs exige un suivi physique et une traçabilité depuis leurs débarquements jusqu'à leurs embarquements, en procédant aux formalités nécessaires (échange documentaire contre paiement).

À leur prise en charge (enlèvement, cautionnement, règlement des surestaries...Etc.) quoi que ces conteneurs soient la propriété de l'armateur ce qui fait qu'ils sont sous la responsabilité de son représentant, le département logistique suit à cet égard la procédure suivante :

- Échange des documents et dépôt de caution afin de procéder au paiement des frais de débours par le réceptionnaire ou son mandataire et récupérer le bon à délivrer pour l'acquisition de ses conteneurs ;
- Edition des différentes factures ;
- Restitution des conteneurs vides par le réceptionnaire ou son mandataire et règlement des éventuelles factures surestaries (service facturation) ;
- La préparation des conteneurs vides disponibles au parc à vide pour l'exportation ;
- L'expert maritime veille sur l'état des conteneurs pleins au moment de leur débarquement afin de citer toutes dommages ou avaries apparentes ;
- Rassembler toutes les factures afin de les contrôler et les envoyer au compte d'escale (Département Commercial / Shipping / Logistique) ;
- Edition de l'état global des factures surestaries (voir annexe) encaissées avant 90 jours de la date d'accostage, et l'envoyer au compte d'escale pour régler l'état financière de l'armateur ;
- Répartition des frais commerciaux, des frais d'armements et des recettes au débit et au crédit de l'armateur afin de dégager le solde du compte d'escale : les deux frais cités seront imputés au débit, quant aux recettes elles seront au crédit ;

### 4.1 Embarquement des conteneurs vides :

L'embarquement des conteneurs vides sur le navire SIGMA, s'effectue généralement suivant la même procédure que celle de déchargement des conteneurs pleins, ça consiste à décharger le cargo et le charger sur le porte-conteneur.

Afin de bien mener l'opération d'embarquement des conteneurs vides, le département logistique se base sur des critères indispensables pour charger le maximum de conteneurs sur ce navire. Ces critères sont les suivants :

### 4.2 La capacité du navire :

Un navire possède d'une capacité maximale des conteneurs à supporter dont le consignataire doit respecter lors de chargement, cette capacité se calcule en TEU (twenty-foot equal unit) ce qui signifie en français EVP (équivalent vingt pied), cette mesure est approximative regroupe à la fois les conteneurs de vingt (20) pieds et ceux de quarante (40) pieds, elle est utilisée pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire. Un conteneur de vingt pieds vaut 1 EVP, et un conteneur de quarante pieds vaut 2 EVP.

### 4.3 Le besoin de conteneurs :

Suite au besoin de l'armateur et selon sa demande aux conteneurs vides par leurs types ou par propriété, l'agent logistique de MSC procède à la préparation des mises à quai de conteneurs vides pour leur transfert du parc à conteneurs vides vers le quai d'accostage du navire pour l'embarquement.

### 4.4 BAY PLAN « plan de chargement » :

L'agent logistique de MSC ne collabore pas qu'avec l'armateur et le parc des conteneurs vide mais aussi avec le commandant du navire en communiquant la capacité du navire, ce dernier réalisera par ses calculs formant un plan de chargement des conteneurs à bord du navire qui est mis à jour régulièrement.

### 4.5 La réalisation d'embarquement :

La présence d'un bon de mise à quai est obligatoire pour entamer à l'embarquement des conteneurs vides au parc, le bon de mise à quai donne la possibilité à l'agent consignataire, l'exportateur ou le client de déposer sa marchandise/conteneurs dans la zone portuaire en vue de son embarquement.

Ce présent bon est indispensable par l'entreprise portuaire et les services douaniers. Le bon de la mise à quai est établie en sept exemplaires qui sont :

- **Formulaire 1** : fiche d'accostage.
- **Formulaire 2** : fiche « déclaration d'expédition » (fiche chargeur).
- **Formulaire 3** : fiche « contrôle d'embarquement » qui doit être visée par la douane.
- **Formulaire 4** : fiche « manifeste ».
- **Formulaire 5** : fiche de bord.
- **Formulaire 6** : fiche douanes.
- **Formulaire 7** : fiche « note de permis »

### 4.6 L'exportation des conteneurs vides :

Lorsque les bons de mise à quai des conteneurs vides sont validés sur le système MSCW de la compagnie MSC, cette dernière effectue deux tâches à la fois : la première tâche consiste à envoyer le manifeste électronique au service export de l'entreprise portuaire, quant à la

deuxième c'est d'envoyer un sailing report à l'armateur pour lui communiquer de la date et l'heure de sortie de navire.

L'agence MSC assiste à une commission d'embauche au niveau de l'entreprise portuaire pour qu'il aura l'autorisation de commencer le transfert des TCS vides et acquérir les renseignements de la quantité autorisé à transporter selon la cadence du navire, et l'espace réservé en quai afin d'embarquer les conteneurs. La logistique de MSC coordonne avec l'armateur et le commandant du navire pour mener à temps la quantité de TCS vides

Par ailleurs le consignataire des navires prépare les bulletins de scanner pour le passage des conteneurs frigorifique avant l'embarquement : document impératif pour la douane. Après il faut informer l'expert maritime du début de l'opération de chargement des TCS vides sur le navire pour sceller les conteneurs avant leur embarquement.

Dès l'arrivée des conteneurs destinés à l'exportation au port l'agent logistique assiste et suit les opérations commerciales ainsi que les facturations pour s'assurer qu'il ne manque rien, et pour enfin valider ces conteneurs sur le système MSCW et l'envoi à l'armateur.

### 5) 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 finance 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 différentes factures, le chargé procède à déterminer le solde du compte escale après la vérification définitive, et effectuer les écritures comptables.

Quand le département de recouvrement retire les soldes (débit/crédit), ce service envoie à la douane le 40°AB, et envoie à l'armateur sa facture, il faut citer que le transfert des fonds à l'armateur ne se fait jamais sans sa demande. Si l'armateur est débiteur, on lui transfère son fond sur sa demande, et s'il est créditeur ce service demande un complément de fond pour couvrir l'escale dont il ne dépasse pas les 90 jours pour le régler, car il existe aussi des règlements à effectuer entre le consignataire et la douane.

### Section 3 : Synthèse et recommandations.

---

#### Sous-section 1 : L'entretien.

L'entretien est « un rapport oral, en tête à tête, entre deux personnes dont l'une transmet à l'autre des informations sur un sujet prédéterminé. Alors, l'entretien consiste à une séance de questionnement adressé à une personne ou à plusieurs personnes choisies fortuitement dans le but de collecter les informations permettant de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de recherches »<sup>1, 35</sup>

---

<sup>35 1</sup> CHABANI (S), OUACHERINE(H), guide de méthodologie de la recherche en sciences sociales, 1ère 2dition TALEB impression, 2013, p.72.

<sup>2</sup> Idem, p.73.

### 1) Les types d'entretien :

Il existe trois types d'entretiens<sup>2</sup> :

#### 1.1 Entretien non directif :

Il y a généralement un thème central décomposé en quelques principaux sous-thèmes déterminés à l'avance et sur lesquels on fait parler, tour à tour, l'interviewé.

La personne interviewée peut s'exprimer librement sur le sujet qu'il lui a été présenté. Ce type peut aider à définir un sujet lequel on ne sait rien ou presque rien.

#### 1.2 Entretien semi directif :

Ce genre d'interview diffère du premier par le degré de liberté qui est plus réduit. Le but recherché est de s'informer, mais en même temps de vérifier, à l'aide de questions, des points particuliers liés à certaines hypothèses préétablies. Dans ce type, il laisse le choix à la personne interviewée mais il demande des explications, des arguments, et des exemples.

### 2) Entretien directif :

C'est la forme d'interview où toutes les questions sont prévues et non majoritairement improvisées au fil de la discussion, dans ce type c'est le chercheur qui dirige la communication.

Le type d'entretien qu'on a choisi dans notre recherche est celui de type semi directif, dont la technique de recueil des données était le face à face, et la méthode d'analyse de cet entretien était la méthode de résumé.

Afin d'effectuer l'entretien, on a élaboré un guide d'entretien, qui a permet aux interviewés de répondre facilement, ainsi que confirmer ou infirmer certains faits.

Lors de l'entretien on a respecté ceci :

- Fixer un rendez-vous, dans l'heure et le lieu choisi par l'interviewé
- La présentation de l'objet d'étude au début de l'entretien.
- L'anonymat de l'interviewé.
- Remerciement de l'interviewé.

### 3) Analyse de l'entretien :

Afin de bien comprendre le rôle du consignataire MSC Algérie dans la chaîne logistique ainsi que la différence que fait du client choisir MSC et non pas les autres consignataires, on a opté pour interviewer le directeur de l'agence d'Alger de MSC Algérie, et un chargé conteneur du département logistique, vu qu'ils sont les mieux placés dans ce domaine. L'entretien était effectué dans le siège d'Alger le 03 Mars 2020 à 11h00.

Ci-dessous sont les questions posées lors de l'entretien accompagné d'un traitement des réponses :

**Question n° 1 :** « *Tout d'abord, quel était votre formation de base, et quels sont les critères pour travailler chez un consignataire maritime ?* »

**Réponse n° 1 :** « *Pour le poste d'un directeur d'agence de consignation maritime la majorité des entreprises préfèrent les anciens navigateurs / officiers de ports vu qu'ils ont beaucoup de savoir et d'expérience dans le transport maritime en général et la consignation maritime en particulier mais ce n'est pas une obligation vue que dans quelques compagnies il y a des profils commerciaux qui deviennent directeurs avec le temps. Pour les autres postes c'est relatif à la tâche attribuée à chaque employé comme les financiers, commerciaux, logisticiens... mais chaque nouvel employé passe obligatoirement une période de 30 jours de formation interne.*

*Dans notre cas le directeur d'agence est un ancien navigateur de la compagnie nationale CNAN et le chargé conteneur est un diplômé en sciences commerciales spécialité statistiques de l'école nationale supérieure en statistique et économie appliquée. »*

**Question n° 2 :** « Pouvez-vous citer le rôle du consignataire des navires « MSC » dans la chaîne logistique maritime algérienne ? »

**Réponse n° 2 :** « MSC Algérie est l'un des vecteurs essentiels du transport maritimes général et du consignment maritime en particulier en Algérie, elle a investi depuis sa création en 2002 des fonds très importants afin de développer sa capacité de transport maritime de et vers l'Algérie en créant de nouvelles lignes régulières qui font entre deux et quatre rotations par semaine sur le port d'Alger seulement et aussi à travers sa filiale MTA qui facilite le transport de conteneurs au niveau nationale avec des prix compétitifs et un service de qualité.

*A savoir que MSC Algérie seule couvre plus de 25% du marché de consignment maritime en Algérie ce qui prouve la confiance et la place que MSC en Algérie. »*

**Question n° 3 :** « Comment évaluez-vous la gestion des opérations d'escale chez MSC ? »

**Réponse n° 3 :** « La gestion des opérations d'escale que ça soit en Algérie ou ailleurs dans le monde, est presque la même, car toutes les agences de MSC à travers le monde ont une même réglementation et des procédures à suivre, bien sûr en respectant les règles de chaque pays. Mais chose est sûre que MSC cherche toujours à optimiser ses escales dans les différents ports à travers le monde, et ceci en utilisant les TIC pour faciliter la communication avec les clients ainsi qu'avec les autres agences de MSC à travers le monde, on peut prendre par exemple le cas de suivi des conteneurs via le site web Msc.com. »

**Réponse n° 4 :** « Que fait qu'un client choisisse MSC et non pas une autre compagnie ? »

**Réponse n° 4 :** « Plusieurs facteurs font la différence entre MSC et les autres entreprises, en commençant par le service client car chez MSC le client est roi et on cherche toujours à le satisfaire à 100% , il y a aussi les autres facteurs tel que la rapidité et les délais de transport, le prix attractif, la facilitation administrative, le nombre de rotations entre les ports algériens et les autres ports et aussi l'outil du site web pour permettre aux clients de suivre l'acheminement de leurs marchandises en temps réel. »

**Question n° 5 :** « Que fait MSC Algérie à part la consignation des navires ? »

**Réponse n° 5 :** « L'activité principale de MSC Algérie est la consignation de navire mais ça ne l'empêche d'exercer d'autres activités annexes tel que le transport routier via sa filiale MTA et aussi le conseil en métiers d'import / export ainsi que des solutions de stockage et d'entreposage. MSC Algérie organise aussi chaque année des meetings entre les différents acteurs économiques algériens et étrangers afin de discuter la situation actuelle du marché de transport algérien et signer des contrats de partenariat »

### **Sous- Section 2 : Remarques et recommandations.**

D'après notre traitement d'une escale du navire VEGA SIGMA, en montrant les tâches assignées à MSC Algérie en qualité d'agent consignataire de navire, les points forts et les points faibles remarqués au cours du traitement sont les suivants :

#### **1) Les points forts.**

- L'agent consignataire facilite le déroulement des opérations au niveau du port. Le consignataire maritime MSC Algérie se valorise d'une offre avantageuse en ce qui concerne la prestation de service, ce qui suppose le maintien de bonnes relations avec sa clientèle. Professionnalisme et rigueur dans les relations internes de la société.
- Application rigoureuse des démarches et opérations administratives selon les standards de la maison mère.

- 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.
- Le consignataire s'occupe du navire sur tous les plans, du moment où ce dernier se rapproche du port, jusqu'à sa sortie.
- Une équipe jeune, dynamique, performante.
- Une présence dans près de 150 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 importants.
- Une grande notoriété en tant que leader mondial.
- La bonne relation avec les différents intervenants du transport maritime (douanes, administrations portuaires...), afin de faciliter les différentes tâches de chaque intervenant.
- Le consignataire des navires MSC ALGERIE, fait intervenir un expert maritime lors de chaque escale.
- L'obligation du témoin d'un expert maritime lors d'une escale, participe pour la sûreté et la fiabilité des opérations d'import et export.

### 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.
- Le pouvoir du consignataire est restreint, en effet il ne peut pas prendre aucun engagement personnel ou par sa volonté.
- Manque de coordination entre les agences de la direction de MSC Algérie.
- La centralisation de la direction de l'entreprise.
- Manque d'un outil de communication (interne)

### 3) **Recommandations :**

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

- Conseiller la direction de stimuler la communication interne, la motivation, le sens de l'appartenance chez les employés.
- La mise en place d'un système réseau interne à la compagnie, afin d'élaborer rapidement les factures internes.
- Continuer dans le développement de la relation client par le biais de la satisfaction client.
- Adapter un modèle de standardisation spécifique au marché Algérien.
- Continuer de développer une politique de partenariat à moyen et long terme avec les clients fiables financièrement, pour bénéficier d'une sécurité de paiement.
- Élargir 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.
- Créer un département Marketing afin d'améliorer l'image de l'entreprise en Algérie.
- Engager une expertise maritime tout au long de la chaîne de transport intermodal pour réussir à détecter le responsable des dommages.

### **Conclusion :**

La consignataire maritime MSC ALGERIE, développe de solides relations dans la faculté maritime, ainsi son intervention nécessaire lors d'une escale du navire, du coût que ni l'entreprise portuaire, ni le transitaire ne peuvent accomplir leur tâche sans son intervention.

En présentant les différents activités annexes au transport maritime, on a pu déterminer l'importance de l'activité de consignment maritime dans cette chaine 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 :**

---

Les opérations du commerce extérieur constituent une chaîne très organisée qui permette de maîtriser les flux physiques, les flux financiers et les flux informationnels, sa réussite est indexée à la fiabilité des différents maillons de cette chaîne. Concernant toutes les opérations en aval de l'escale.

Le transport est un élément essentiel dans la chaîne logistique, il permet d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur, et toutes les marchandises qui entrent sur le territoire douanier doivent être présentées à un bureau de douane pour subir les différents contrôles. Pour les marchandises transportées par voie maritime, ils doivent être traitées avec des différents organismes portuaires et passer par des opérations et procédures afin qu'elles soient livrées aux clients.

Parmi ces organismes, des agences dites : « consignataire maritime », fournissent un service de prise en charge pour les différents types de navires à fin de présenter l'armateur en Algérie en matière de consignation.

Au cours de notre stage effectué au sein de MSC Algérie, on s'intéressé à savoir son rôle dans la chaîne logistique maritime afin d'évaluer son intervention, en effet l'objectif était de souligner l'intérêt et l'importance de faire recours à un consignataire des navires, et la structure définie par ce dernier afin de mieux gérer les différents flux.

Cela nous a conduits à réaliser une recherche documentaire où on a présenté les concepts clés de la chaîne logistique maritime, et ceux de la consignation des navires. Ainsi qu'une étude sur terrain qui a permis de recueillir les données essentielles, et les traiter suivant l'étude qualitative.

## **Conclusion générale :**

---

Par ailleurs, cette étude a permis de vérifier les hypothèses liées à cette enquête au sein de MSC Algérie, cette dernière prenait en charge les besoins du navire « VEGA SIGMA » que l'on a traité dans notre cas pratique, elle reçoit des informations sur les caractéristiques de la cargaison ainsi que la date et l'heure d'arrivée du navire, elle doit informer la capitainerie lors de sa réunion journalière de placement des navires.

Dès l'arrivée du navire, depuis les eaux territoriales jusqu'à la rade, le navire sera assisté par la compagnie maritime MSC Algérie, qui s'occupe de toutes les nécessités soit du navire ou de l'équipage. Par la suite elle accomplit ses tâches de formalités, facturation, contrôle...etc.

En concluant que le consignataire des navires MSC Algérie intervient dans la chaîne de transport pour le compte de l'armateur qui l'a mandaté, pour mieux réceptionner le navire ou la cargaison, avant, durant, et après la sortie du navire,

D'après la synthèse retirée de notre étude de cas, on confirme l'hypothèse qui indique que le consignataire des navires est un auxiliaire incontournable dans la chaîne logistique maritime. Ce qui fait que lors d'une escale, faire appel à un consignataire est obligatoire pour l'achèvement des tâches confiées.

Bien qu'une chaîne logistique maritime ne peut pas être dépourvue des contentieux à cause des avaries, des manquants, vols, ou autres. Du fait, le consignataire subit une large responsabilité en essayant de garder la confiance du client ainsi que celle d'armateur.

En Algérie la démarche de consignation des navires s'approfondit de plus en plus dans le transport par voie maritime. Concernant le consignataire MSC Algérie, on déduit qu'il est un acteur important pour l'effectuer des échanges internationaux, aussi on a constaté que ce consignataire ne suit pas réellement le circuit de la marchandise, et pour cela on suggère une

## **Conclusion générale :**

---

nouvelle stratégie immédiate collaborant avec l'armateur et le réceptionnaire pour placer l'expert maritime tout au long de la chaîne logistique.

Lors de la réalisation de ce travail de recherche, différentes limites se sont présentées, à savoir principalement qu'on a cerné que le cœur du sujet car la faculté maritime ainsi que la consignation, sont des thèmes très vaste, il est difficile de s'approfondir plus que sa.

Mis à part, on espère que d'autres recherches sur la consignation maritime, seront menées, telles que : l'impact des contentieux sur les échanges internationaux.

Enfin, il convient de dire que ce travail de recherche reste pour nous, la première expérience, un travail qui a permis d'affronter les difficultés de la recherche scientifique, en accueillant des connaissances théoriques.

## Bibliographie

---

1. BETTAIBI (Jihene) : Optimisation des surfaces dédiées à la manutention et au mouvement des marchandises conteneurisées au Port de Bizerte Menzel-Bourguiba, projet de fin d'étude pour licence appliquée en techniques du commerce international, Université de Tunis/Institut Supérieur de Gestion, Tunisie.
2. Code maritime algérien, op.cit, p227.
3. Code maritime Algérien : Edition el-malakia, 1998, p 63.
4. Code maritime algérien, op.cit, article n°638, p230.
5. CODE Maritime, articles 749 et 750, Texte intégral du code mis à jour au 12 Mai 2009, annotations et jurisprudence en arabe, Éditions BERTI, 2010-2011, p. 244.
6. DAMIEN (Marie-Madeleine) : Transport et logistique, Dunod, France, 2001, p18.
7. DELEBECQUE (Philippe) : Droit maritime, édition DALLOZ, Paris, 2014, p.773
8. DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : Op.cit, P.110.
9. DUHAUTBOUT (Dominique) et alii : Transporter, édition FOUCHER, 5, Paris, 2017, P.110. EL KHALIFA MOHAMED, (El Kamel), guide des transports internationaux, édition DAHLAB, Alger, 1994, p34.
10. HAMDACHE (Nassima) et HEDIBEL (Samiha) : L'impact de l'assurance sur les risques liés au transport des marchandises par voie maritime, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de licence en sciences commerciales, option : Management, École des Hautes Études Commerciales, 2012, p.19.
11. <http://fr.wikipedia.org/wiki/Consortium> (25/03/2015 - 16 :52)
12. <https://www.definitions.uslegal.com>, consulté le 13/05/2020 à 18 :29.
13. [https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978\\_a14509.html](https://www.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978_a14509.html) (consulté le 21/04/2020 à 18h41)
14. <https://www.logistiqueconseil.org/Fiches/Transport-maritime/Documents-shipping.pdf> (consulté le 28/04/2017 à 16h49).
15. <https://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf> (consulté le 28/04/2020 à 16h54).

16. <https://www.unct.org> TRANSPORT MARITIME, mémoire Master Professionnel Droit Maritime et des Transports, Septembre 2006, p4. ad.org, consulté le 02/04/2020, à 21 :16.
17. Ibid, p.166
18. LECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie : Commerce international : exporter en toute sécurité, édition GUALINO, Paris, 2004, p. 59
19. LEGRAND, (G) et MARTINI, (H) : commerce international, édition Dunod, 3<sup>e</sup> édition, Paris, 2010, P.109
20. LEGRAND (Ghislaine) et MARTINI (Hubert) : Techniques du commerce international, édition GUALINO, Paris, 2002, p. 36.
21. Le transport maritime ; le génie éditeur 2018, P 13
22. Manuel de commerce international, CFCI, p.84
23. Manuel de commerce international, CFCI,
24. NDIAYE, (Ndiatté) : « LE ROLE DE L'AGENT CONSIGNATAIRE DE NAVIRE : le cas de TRANSSENE », Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise (MASTER 1) en Transport et Logistique, SENEGAL, 2010, p 15.
25. NDIAYE, (Ndiatté) : « LE ROLE DE L'AGENT CONSIGNATAIRE DE NAVIRE : le cas de TRANSSENE », Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise (MASTER 1) en Transport et Logistique, SENEGAL, 2010, p 19.
26. NGUYEN-THE (Madeleine) : IMPORTER, Inclus les Incoterms 2010, Éditions d'Organisation, Paris, 2011, p.49.
27. RODIERE (R) et PONTAVICE (E), Droit maritime, Paris, Dalloz, 1 997, p 259
28. RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO), Opcit, p145.
29. RUIBAL HANDABAKA, (ALBERTO), Opcit. P166.
30. SAIDI (Nouredine) et BENHAMMANI (Sana) : Gestion des terminaux à conteneurs, mémoire de master spécialisé en logistique et transport, Ecole Nationale de Commerce et de Gestion, Tanger, 2008, p.9.
31. YVES, (Tassel), Transport maritime - Manutention « Choix de l'entreprise - Frais - Répartition entre le navire et la marchandise » Revue Judiciaire de l'Ouest, Volume 8 Numéro 3, 1984, pp. 105-106
32. VIALARD (Antoine), op-cit, p 213

### Liste des annexes :

---

| <b>Annexes</b>     | <b>Titres</b>                                                            |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>Annexe n° 1</b> | Typologie de navires marchands en fonction des marchandises transportées |
| <b>Annexe n° 2</b> | Dimension des conteneurs                                                 |
| <b>Annexe n° 3</b> | Les lignes régulières de MSC Algérie                                     |
| <b>Annexe n° 4</b> | Évolution de l'activité de MSC                                           |
| <b>Annexe n° 5</b> | Statement of fact                                                        |
| <b>Annexe n° 6</b> | Bon de mise à quai                                                       |
| <b>Annexe n° 7</b> | Glossaire Maritime                                                       |

**Annexe n° 1 : Typologie de navires marchands en fonction des marchandises transportées :**

|                                                                                                                                                                                     |                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Les navires conventionnels (Cargos de divers)</b>                                                                                                                                |                                                                                       |
| Ils sont polyvalents et aptes au transport de marchandises diverses en associant plusieurs types de solutions : conteneurs / fret conventionnel / fret roulier.                     |    |
| <b>Les vraquiers pour solides</b>                                                                                                                                                   |                                                                                       |
| Ils transportent des marchandises solides en vrac comme les minéraux, charbons et céréales.                                                                                         |    |
| <b>Les navires citernes</b>                                                                                                                                                         |                                                                                       |
| Transportant tous types de produits liquides. On trouve, entre autres, les navires pétroliers, chimiquiers, méthanier ou gaziers.                                                   |    |
| <b>Les navires frigorifiques</b>                                                                                                                                                    |                                                                                       |
| Navires généralement rapides et de taille assez modeste destinés au transport des marchandises périssables : viandes, poissons et bananes.                                          |  |
| <b>Les porte-conteneurs</b>                                                                                                                                                         |                                                                                       |
| Transportant exclusivement des conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises, ce sont des navires puissants et rapides                                                |  |
| <b>Les navires rouliers (Roll-On Roll-Off)</b>                                                                                                                                      |                                                                                       |
| Adaptés à une marchandise dite roulante : camions, remorques, voitures... et qui pénètrent dans le navire par ses propres moyens grâce à des rampes et de grands espaces de garage. |  |

## Annexe n°2 : Dimensions de conteneurs :

### EQUIPMENT SPECIFICATIONS



| INTERNAL DIMENSIONS |        |        | DOOR   |        | CUBIC CAPACITY | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|----------------|--------------|
| L                   | W      | H      | W      | H      |                |              |
| 20' STANDARD        |        |        |        |        |                |              |
| 5.9 m               | 2.35 m | 2.39 m | 2.34 m | 2.28 m | 33.20 m³       | 28,260 kg    |
| 19' 4"              | 7' 8"  | 7' 10" | 7' 8"  | 7' 6"  | 1,170 cft      | 62,310 lbs   |



| INTERNAL DIMENSIONS |        |        | DOOR   |        | CUBIC CAPACITY | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|----------------|--------------|
| L                   | W      | H      | W      | H      |                |              |
| 40' STANDARD        |        |        |        |        |                |              |
| 12.03 m             | 2.35 m | 2.39 m | 2.34 m | 2.28 m | 67.70 m³       | 28,860 kg    |
| 39' 6"              | 7' 9"  | 7' 10" | 7' 8"  | 7' 6"  | 2,391 cft      | 63,620 lbs   |

|               |        |        |        |        |  |           |            |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--|-----------|------------|
| 40' HIGH CUBE |        |        |        |        |  |           |            |
| 12.03 m       | 2.35 m | 2.7 m  | 2.34 m | 2.58 m |  | 76.4 m³   | 28,660 kg  |
| 39' 6"        | 7' 9"  | 8' 10" | 7' 8"  | 8' 6"  |  | 2,700 cft | 63,180 lbs |



| INTERNAL DIMENSIONS |        |        | ROOF   |        | CUBIC CAPACITY | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|----------------|--------------|
| L                   | W      | H      | L      | W      |                |              |
| 20' OPEN TOP        |        |        |        |        |                |              |
| 5.9 m               | 2.35 m | 2.35 m | 5.38 m | 2.25 m | 33.23 m³       | 28,180 kg    |
| 19' 4"              | 7' 8"  | 7' 10" | 17' 7" | 7' 4"  | 1,170 cft      | 62,310 lbs   |



| INTERNAL DIMENSIONS |        |        | ROOF    |        | CUBIC CAPACITY | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|--------|--------|---------|--------|----------------|--------------|
| L                   | W      | H      | L       | W      |                |              |
| 40' OPEN TOP        |        |        |         |        |                |              |
| 12.03 m             | 2.35 m | 2.39 m | 11.51 m | 2.23 m | 66.50 m³       | 26,680 kg    |
| 39' 6"              | 7' 9"  | 7' 8"  | 37' 9"  | 7' 4"  | 2,348 cft      | 58,819 lbs   |



| INTERNAL DIMENSIONS |   |   | BETWEEN HEADERS | BETWEEN CORNERS |   | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|---|---|-----------------|-----------------|---|--------------|
| L                   | W | H | L               | L               | W |              |

20' COLLAPSIBLE FLAT RACK

|        |        |        |        |        |        |            |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|
| 5.96 m | 2.4 m  | 2.29 m | 5.85 m | 5.42 m | 2.06 m | 37,000 kg  |
| 19' 7" | 7' 10" | 7' 6"  | 19' 2" | 17' 9" | 6' 9"  | 81,580 lbs |



| INTERNAL DIMENSIONS |   |   | BETWEEN HEADERS | BETWEEN CORNERS |   | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|---|---|-----------------|-----------------|---|--------------|
| L                   | W | H | L               | L               | W |              |

40' COLLAPSIBLE FLAT RACK

|         |        |        |         |         |        |            |
|---------|--------|--------|---------|---------|--------|------------|
| 11.65 m | 2.35 m | 1.96 m | 12.06 m | 11.66 m | 2.22 m | 44,650 kg  |
| 38' 3"  | 7' 9"  | 6' 5"  | 39' 7"  | 38' 3"  | 7' 3"  | 98,436 lbs |



| INTERNAL DIMENSIONS |   |   | DOOR |   | CUBIC CAPACITY | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|---|---|------|---|----------------|--------------|
| L                   | W | H | W    | H |                |              |

20' REEFER

|         |        |        |        |        |                      |            |
|---------|--------|--------|--------|--------|----------------------|------------|
| 5.45 m  | 2.29 m | 2.16 m | 2.29 m | 2.26 m | 28.30 m <sup>3</sup> | 27,540 kg  |
| 17' 10" | 7' 6"  | 7' 1"  | 7' 6"  | 7' 5"  | 999 cft              | 60,720 lbs |

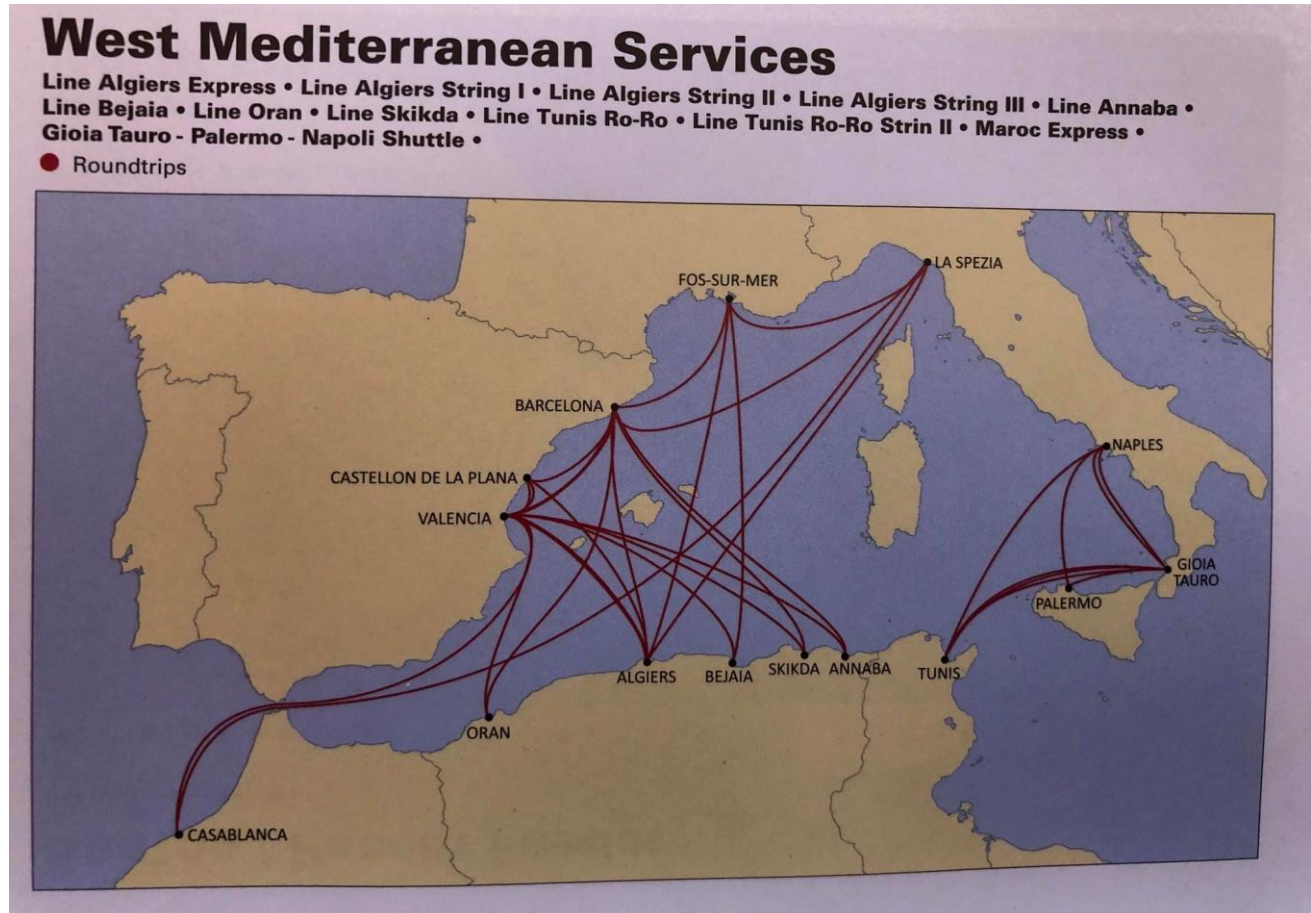


| INTERNAL DIMENSIONS |   |   | DOOR |   | CUBIC CAPACITY | MAX. PAYLOAD |
|---------------------|---|---|------|---|----------------|--------------|
| L                   | W | H | W    | H |                |              |

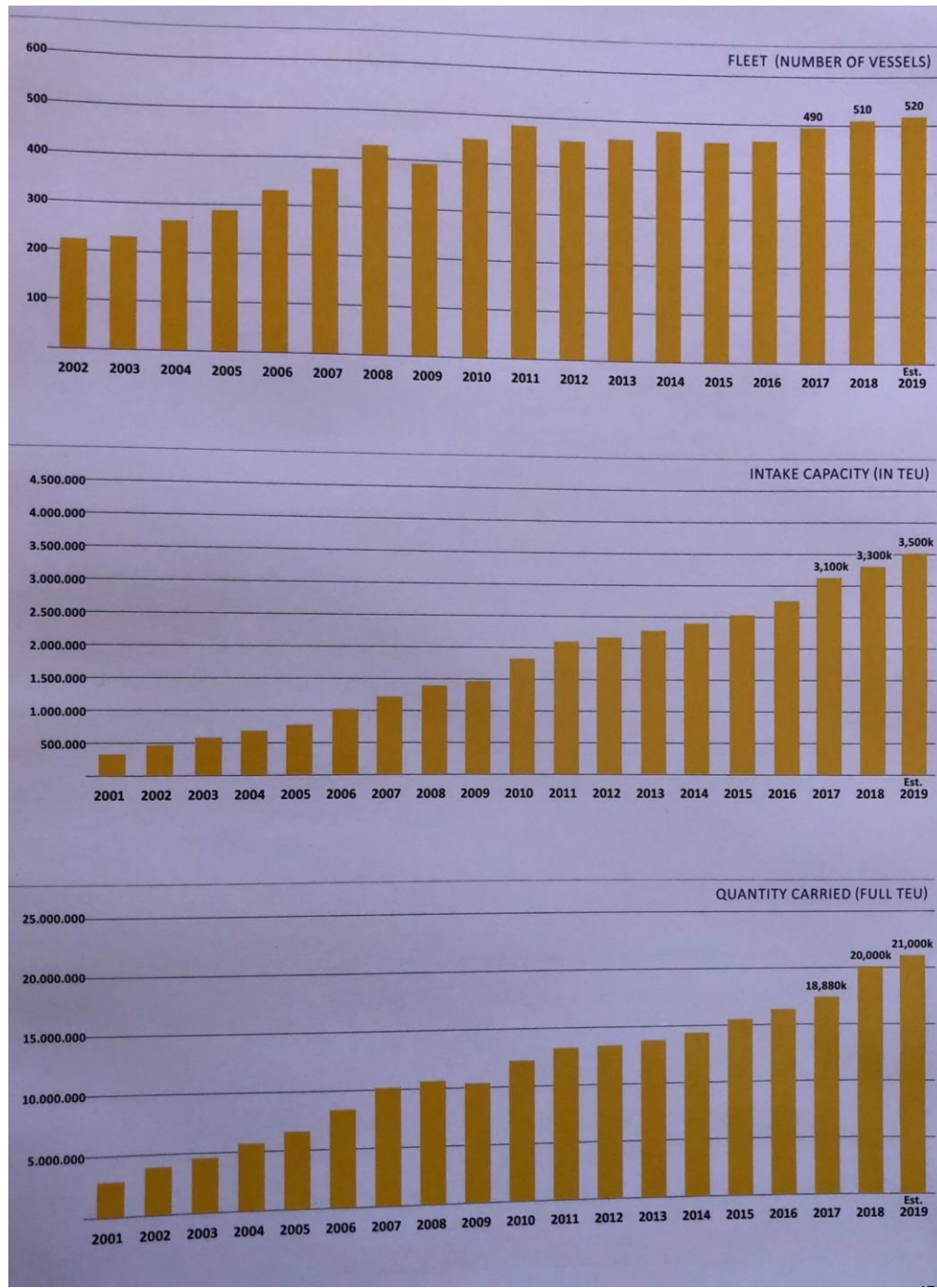
40' REEFER

|         |        |        |        |        |                      |            |
|---------|--------|--------|--------|--------|----------------------|------------|
| 11.59 m | 2.29 m | 2.40 m | 2.29 m | 2.57 m | 67.90 m <sup>3</sup> | 30,260 kg  |
| 38'     | 7' 6"  | 7' 10" | 7' 6"  | 8' 5"  | 2,397 cft            | 66,712 lbs |

Annexe n° 3 : Les lignes régulières de MSC Algérie :



#### Annexe n° 4: Évolution de l'activité de MSC :





**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

- 7 -



**Annexe n° 7 : Glossaire maritime**

| <b>Glossaire Maritime</b>      | <b>Définition</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Agent</b>                   | Société qui est mandatée par un armateur pour le représenter dans un pays étranger.                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Affrètement</b>             | 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.                                                                                                                                                                  |
| <b>Assurance</b>               | Assurance garantissant l'assuré contre les dommages causés à ses biens, moyennant le paiement d'une prime.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Auxiliaire de transport</b> | Appellation générique des professions participant à l'organisation du transport vue du côté marchandise (par opposition au navire) = Commissionnaires de transport, transitaires, groupeurs / dé groupeurs, entrepositaires, manutentionnaires, transporteurs routiers, commissionnaires en douane...                                                        |
| <b>Avaries</b>                 | Dommages causés à un bien tels que les marchandises transportées, le navire, les installations portuaires etc....                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Avaries communes</b>        | Procédures consistant à faire à l'ensemble des parties intéressées ou bon accomplissement d'un voyage, les sacrifices et dépenses décidés par le Capitaine pour le salut commun d'un navire et de sa cargaison.                                                                                                                                              |
| <b>Avis d'arrivée</b>          | Avis par lequel, un armateur ou son agent, informe le destinataire d'une marchandise, porteur du connaissement ou notify, que sa marchandise va arriver, ou est arrivée et qu'il pourra en prendre livraison à partir de telle date, à tel endroit. Sur l'avis d'arrivée, l'armateur ou son agent indique le temps alloué pour prendre livraison sans frais. |
| <b>BAY PLAN</b>                | 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.                                                                                                                                                                      |

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Booking</b>                         | <p>Réservation d'espace pour transporter des marchandises sur un navire par un client. Marchandise en conventionnel, conteneurs, véhicules, etc.</p> <p>La somme des bookings par port de destination constitue la liste de charge prévue et doit être conforme aux allocations poids volume.</p>                                           |
| <b>Cabotage Maritime</b>               | Transport maritime de courte distance (short sea shipping). C'est l'acheminement des marchandises par mer entre des ports rapprochés.                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Capitainerie</b>                    | Service, dépendant de l'autorité portuaire, Port Autonome ou chambre de commerce, assurant la police du plan d'eau, la sécurité dans le chenal d'approche et dans le port, la coordination des services portuaires (pilotage, remorquage, lamanage), l'organisation des mouvements de navires (entrées / sorties) et leur placement à quai. |
| <b>Cargo</b>                           | Désigne un navire transportant des marchandises en conventionnel. Aujourd'hui appelé Multipurpose MPP pouvant transporter des marchandises et des conteneurs.                                                                                                                                                                               |
| <b>Cargo Plan</b>                      | Plans d'arrimage des marchandises dans un navire.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Commissionnaire en Douane</b>       | Personne physique ou morale qui accomplit pour le compte d'autrui les formalités en douane, tant à l'importation qu'à l'exportation.                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Commandant</b>                      | Mot pour utiliser pour désigner le CAPITAINE d'un navire.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Commandant de port</b>              | Mot pour utiliser pour désigner le CAPITAINE d'un navire.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Connaissance</b>                    | Document formalisant le contrat de transport et les droits et obligations qui s'y attachent. Il constitue un titre représentatif de la marchandise et doit être présenté à la livraison.                                                                                                                                                    |
| <b>Consignataire de la marchandise</b> | Personne ayant reçu mandat pour prendre livraison de la marchandise débarquée d'un navire pour le compte du destinataire.                                                                                                                                                                                                                   |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Consignataire du Navire</b> | Mandataire de l'armateur, représente ses intérêts avant, pendant et après l'escale de son navire au port. Il coordonne les opérations commerciales en assurant à l'export, le recrutement de la marchandise (booking), son suivi à l'arrivée au port et au chargement, la documentation et la facturation. A l'import, l'information des réceptionnaires, la facturation et la livraison. Par extension, l'agent consignataire assiste le navire pour les opérations commerciales mais également pour les besoins de l'équipage ou du technique (réparations, soute ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Consignation</b>            | Action du consignataire. En agence portuaire, service qui s'occupe du navire pendant l'escale.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Consignée</b>               | Destinataire de la marchandise mentionné sur le connaissement.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Conteneur</b>               | Traduction française de container, terme générique pour désigner un cadre / contenant métallique utilisé pour le transport de marchandises diverses. Le conteneur a des dimensions normalisées essentiellement 20' et 40' de long, de 8' de large et de 8' 6 ''de haut pouvant être manipulé facilement à chaque rupture de charge et empilé sur les aires de stockage, comme dans les cales des navires. Il existe plusieurs types de conteneurs dont les caractéristiques techniques sont adaptées aux types de marchandises à transporter. Les conteneurs obéissent aussi à des règles de normalisations internationales pour le marquage permettant leurs identifications et notifiant leurs caractéristiques techniques comme la masse brute maximale en charge et la tare. Leur construction doit répondre à des réglementations Internationales (CSC, UIC) et ils bénéficient d'un régime douanier spécifique (Libre Circulation). |
| <b>Dégroupage</b>              | Opération pour le destinataire d'un conteneur, qui consiste à dépoter le conteneur en reconstituant des lots qui seront remis ou expédiés au destinataire final.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Dépoter</b>                 | Décharger un conteneur de son contenu.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Empotage</b>                | Opération de chargement de la marchandise dans un conteneur.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Escale</b>                  | Arrêt des navires dans les ports, prévu sur les horaires des navires.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Franchise</b>           | En anglais, ” free time ”, temps accordé aux clients pour prendre livraison des marchandises sans payer de frais de stationnement ou de surestaries de conteneur.                                                                                                                                                                      |
| <b>Fret</b>                | 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.                                                                                                                                                 |
| <b>Groupeur</b>            | Commissionnaire de transport, regroupant les différentes commandes d’un ou de plusieurs clients, pour lui / leur expédier en un seul lot en conteneurs. Appelé N.V.O. aux Etats Unis.                                                                                                                                                  |
| <b>Groupage</b>            | Charger en un lot unique dans un ou plusieurs conteneurs, des lots différents pour une même destination, soit pour un client unique, soit pour plusieurs clients. Le groupeur est maître des opérations d’empotage et remet à DELMAS un conteneur ” complet ”                                                                          |
| <b>Incoterms</b>           | Règles internationales fixant les termes de vente entre acheteur et vendeur, utilisées dans les contrats de vente internationaux.                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Lettre de crédit</b>    | Document stipulant les conditions de règlement, dans le cas d’un crédit documentaire.                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Lettre de garantie</b>  | Lettre par laquelle un chargeur ou un réceptionnaire s'engage à indemniser au cas où DELMAS subirait un préjudice en répondant favorablement à sa demande tel que livraison sans présentation de connaissance. La garantie est bancaire lorsqu'elle est consignée par une banque.                                                      |
| <b>Liner terms</b>         | Conditions fixant la répartition des frais d’embarquement et de débarquement, entre les chargeurs / destinataires et DELMAS.chaque ligne a ses LINER TERMS, qui sont bord / bord, sous palan / sous palan, quai / quai et un mélange de l’ensemble des conditions. La conteneurisation a réduit les conditions de ligne à quai / quai. |
| <b>Manifeste Comptable</b> | C’est un manifeste qui reprend, par couple de ports et par connaissance, la taxation des marchandises et indiquant si le fret est payé au départ ou à destination. La                                                                                                                                                                  |

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                          | compilation des manifestes comptables permet d'avoir l'ensemble des recettes pour un port.                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Manifeste Cargo</b>   | Document standardisé, reprenant par couple de ports l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire.                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Manutention</b>       | C'est les différentes opérations de chargement ou de déchargement des navires.                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Post acheminement</b> | Inverse de pré acheminement, transport terrestre depuis un port vers un point de l'intérieur sous le contrôle de DELMAS.Cf BLD.                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Poste à quai</b>      | Endroit où le navire fait escale dans le port. Les postes à quai sont attribués par la Capitainerie du port.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Pré-acheminement</b>  | Transport terrestre de marchandises ou de conteneurs, pour acheminer les marchandises ou les conteneurs vers le port d'embarquement. DELMAS peut effectuer le pré acheminement pour les conteneurs.                                                                                                                                                            |
| <b>Restitution</b>       | Action de restituer un conteneur à la société de location suivant les termes du contrat.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Terminal</b>          | Emplacement aménagé le long d'un quai et équipé de portiques à conteneurs pour effectuer la manutention des navires. Il y a aussi des terminaux ferroviaires et fluviaux.                                                                                                                                                                                      |
| <b>Tramping</b>          | (Signifie en anglais : vagabondage) Activité maritime désignant l'ensemble des transports de marchandises en vrac, solides ou liquides, pour lesquelles les navires ne font pas de rotation régulière mais vont de port en port, en fonction des ordres de chargement et des affrètements. C'est le contraire de l'utilisation d'un navire en ligne régulière. |
| <b>Tramping</b>          | Dans une agence maritime désigne le service consignation qui s'occupe des navires de tramp.                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Transbordement</b>    | Opération consistant à transborder la marchandise d'un navire sur un autre pour l'acheminer vers une destination finale, le trajet n'étant pas desservi en « direct ».                                                                                                                                                                                         |

|                                      |                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Transit time</b>                  | Temps mis par le navire entre le port de chargement et le port de déchargement.                                                                                                                               |
| <b>Transport par ligne régulière</b> | Service régulier entre deux (02) zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement avec des navires d'un type identique, et des rotations identiques. |
| <b>Rupture de charge</b>             | Opération de transbordement d'une marchandise ou d'un conteneur d'un moyen de transport sur un autre.                                                                                                         |
| <b>VRAC</b>                          | Marchandise chargée sans emballage dans des conteneurs spécialisés, ou dans des poches, dans des conteneurs Dry.                                                                                              |

## Table des matières

|                                                                                                     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Résumé :</b> .....                                                                               | <b>4</b>  |
| <b>Abstract:</b> .....                                                                              | <b>5</b>  |
| <b>المُلخَص</b> .....                                                                               | <b>6</b>  |
| <b>REMERCIEMENTS</b> .....                                                                          | <b>7</b>  |
| <b>Liste des tableaux</b> .....                                                                     | <b>8</b>  |
| <b>Liste des figures :</b> .....                                                                    | <b>9</b>  |
| <b>Liste des abréviations</b> .....                                                                 | <b>10</b> |
| <b>Le sommaire :</b> .....                                                                          | <b>12</b> |
| <b>Introduction générale</b> .....                                                                  | <b>1</b>  |
| <b>CHAPITRE 01 : Le cadre conceptuel du transport maritime des marchandises</b> .....               | <b>1</b>  |
| <b>Section 1 : Notions et définitions du transport maritime international des marchandises</b> .... | <b>1</b>  |
| <b>Introduction :</b> .....                                                                         | <b>1</b>  |
| <b>Sous-section1 : Historique et Définitions.</b> .....                                             | <b>2</b>  |
| <b>1) L'origine du transport maritime de marchandises :</b> .....                                   | <b>2</b>  |
| <b>2) Définition du transport maritime :</b> .....                                                  | <b>2</b>  |
| <b>Sous-section2 : Le cadre juridique du transport maritime.</b> .....                              | <b>3</b>  |
| <b>1) Le cadre réglementaire du transport maritime :</b> .....                                      | <b>3</b>  |
| <b>1.1 La convention de Bruxelles :</b> .....                                                       | <b>3</b>  |
| <b>1.2 Règles de Hambourg de 1978 :</b> .....                                                       | <b>4</b>  |
| <b>1.3 Les règles de Rotterdam :</b> .....                                                          | <b>5</b>  |
| <b>2) Les pratiques du transport maritime :</b> .....                                               | <b>6</b>  |
| <b>2.1 Les conférences maritimes :</b> .....                                                        | <b>6</b>  |
| 2.1.1 Définition : .....                                                                            | <b>6</b>  |
| 2.1.2 Les avantages et les inconvénients des conférences : .....                                    | <b>6</b>  |
| 2.1.3 Naissance des conférences maritimes : .....                                                   | <b>7</b>  |
| 2.1.4 Champ d'application de l'accord de conférence : .....                                         | <b>7</b>  |
| <b>2.2 Hors conférence OUTSIDERS :</b> .....                                                        | <b>7</b>  |
| <b>2.3 Les consortiums :</b> .....                                                                  | <b>8</b>  |
| <b>2.4 Accord de pool :</b> .....                                                                   | <b>9</b>  |

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sous-section 3 : Les Incoterms maritimes. ....</b>                      | <b>9</b>  |
| <b>1) Définition : .....</b>                                               | <b>9</b>  |
| 1.1 FAS (Free Alongside Ship): .....                                       | 10        |
| 1.2 FOB (Free On Board): .....                                             | 10        |
| 1.3 CFR (Cost and Freight):.....                                           | 10        |
| 1.4 CIF (Cost Insurance and Freight):.....                                 | 11        |
| <b>Section 2 : Organisation du transport maritime de marchandise. ....</b> | <b>11</b> |
| <b>Sous-section 1 : Les auxiliaires de transport maritime. ....</b>        | <b>11</b> |
| <b>1) Les auxiliaires : .....</b>                                          | <b>11</b> |
| 1.1 Chargeur (exportateur):.....                                           | 11        |
| 1.2 Armateur : .....                                                       | 12        |
| 1.3 Agent maritime (consignataire) : .....                                 | 12        |
| 1.4 Client (importateur) : .....                                           | 13        |
| 1.5 Douane : .....                                                         | 13        |
| 1.6 Transitaire (commissionnaire) : .....                                  | 13        |
| 1.7 Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC): .....                     | 14        |
| 1.8 Assurance : .....                                                      | 14        |
| 1.9 Banque : .....                                                         | 15        |
| <b>2) Les techniques d'expédition : .....</b>                              | <b>15</b> |
| 2.1 Les types d'expédition : .....                                         | 15        |
| 2.1.1 Expéditions en conventionnel : .....                                 | 16        |
| 2.1.2 Expéditions en conteneur complet (exclusif) : .....                  | 16        |
| 2.1.3 Expéditions en groupage : .....                                      | 16        |
| 2.2 Les combinaisons possibles en expéditions conteneurisées : .....       | 16        |
| 2.2.1 FCL/FCL : .....                                                      | 16        |
| 2.2.2 LCL/LCL : .....                                                      | 17        |
| 2.2.3 FCL/LCL : .....                                                      | 17        |
| 2.2.4 LCL/FCL : .....                                                      | 17        |
| <b>Sous-section 2 : Types de navires. ....</b>                             | <b>17</b> |
| <b>1) Les navires de charge « secs » : .....</b>                           | <b>17</b> |
| 1.1 Les navires conventionnels ou polyvalents : .....                      | 17        |
| 1.2 Les porte-conteneurs : .....                                           | 18        |
| 1.3 Les vraquiers pour les solides : .....                                 | 18        |

|     |                                                                             |           |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.4 | Les réfrigérés ou « Reefer » : .....                                        | 18        |
| 1.5 | Les rouliers : .....                                                        | 19        |
| 2)  | <b>Les navires citernes : .....</b>                                         | <b>19</b> |
| 2.1 | Les pétroliers : .....                                                      | 19        |
| 2.2 | Les minéraliers : .....                                                     | 19        |
| 2.3 | Les chimiquiers : .....                                                     | 19        |
| 2.4 | Les navires de produits alimentaires : .....                                | 20        |
| 2.5 | Les gaziers : .....                                                         | 20        |
|     | <b>L'état civil du navire : .....</b>                                       | <b>20</b> |
|     | <b>Sous-section 3 : Les documents du transport maritime : .....</b>         | <b>21</b> |
| 1)  | <b>Le contrat de transport maritime : .....</b>                             | <b>21</b> |
| 2)  | <b>Le connaissance : .....</b>                                              | <b>21</b> |
| 3)  | <b>Les autres documents du transport maritime : .....</b>                   | <b>22</b> |
| 3.1 | Le manifeste : .....                                                        | 22        |
| 3.2 | Le Booking : .....                                                          | 22        |
| 3.3 | La facture pro-forma : .....                                                | 23        |
| 3.4 | La facture commerciale : .....                                              | 23        |
| 3.5 | Le certificat d'origine : .....                                             | 23        |
| 3.6 | La liste de colisage : .....                                                | 23        |
|     | <b>Section 3 : Le conteneurisation et l'acheminement du conteneur .....</b> | <b>23</b> |
|     | <b>Sous-section 1 : Généralités sur le conteneur.....</b>                   | <b>23</b> |
| 1)  | <b>L'invention des conteneurs : .....</b>                                   | <b>24</b> |
| 2)  | <b>Définition : .....</b>                                                   | <b>24</b> |
| 3)  | <b>L'unité de mesure EVP : .....</b>                                        | <b>25</b> |
| 4)  | <b>La standardisation du conteneur : .....</b>                              | <b>26</b> |
| 5)  | <b>Les avantages de l'utilisation des conteneurs : .....</b>                | <b>26</b> |
| 6)  | <b>Les inconvénients de l'utilisation des conteneurs : .....</b>            | <b>27</b> |
|     | <b>Sous-section 2 : Les types de conteneur : .....</b>                      | <b>27</b> |
| 1)  | <b>Les conteneurs DRY : .....</b>                                           | <b>27</b> |
| 2)  | <b>Les conteneurs OPEN TOP : .....</b>                                      | <b>28</b> |

|                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3) Les conteneurs frigorifiques : .....                                                         | 29        |
| 4) Les conteneurs flat-rack : .....                                                             | 30        |
| 5) Les conteneurs citernes : .....                                                              | 30        |
| <i>Sous-section 3 : L'importance du transport maritime dans le commerce international. ....</i> | <i>31</i> |
| <i>Conclusion.....</i>                                                                          | <i>32</i> |
| <b>CHAPITRE 02 : La consignation maritime .....</b>                                             | <b>2</b>  |
| <i>Introduction : .....</i>                                                                     | <i>35</i> |
| <i>Section 1 : Généralités sur la consignation maritime.....</i>                                | <i>35</i> |
| <i>Sous-section 1 : Origine et statut juridique.....</i>                                        | <i>35</i> |
| 1) Définitions du Consignataire des Navires : .....                                             | 36        |
| 2) Cadre Légal : .....                                                                          | 37        |
| 3) Les conditions d'exercice de l'activité de consignation en Algérie : .....                   | 38        |
| 4) Le métier d'un consignataire des navires : .....                                             | 40        |
| 5) Les différentes formes de consignation : .....                                               | 41        |
| 5.1 Le courtier maritime : .....                                                                | 41        |
| 5.2 L'agence offrant un service d'armement : .....                                              | 41        |
| 5.3 Ship Husbanding : .....                                                                     | 42        |
| 5.4 Le consignataire indépendant : .....                                                        | 42        |
| <i>Sous-section 2 : Les documents préparés par le consignataire de navire.....</i>              | <i>43</i> |
| 1) Préavis d'arrivée : .....                                                                    | 43        |
| 2) Déclaration d'entrée : .....                                                                 | 43        |
| 3) Déclaration de sortie : .....                                                                | 44        |
| 4) Demandes de pilote : .....                                                                   | 44        |
| 5) La liquidation sanitaire : .....                                                             | 44        |
| 6) Certificat de déchargement des déchets : .....                                               | 44        |
| <i>Sous-section 3 : Les tâches accomplies par un consignataire maritime. ....</i>               | <i>45</i> |
| 1) Les tâches relatives à l'escale du navire : .....                                            | 45        |
| 1.1 A l'import : .....                                                                          | 45        |
| 1.1.1 Avant l'arrivée du navire : .....                                                         | 46        |
| 1.1.2 A l'accostage du navire : .....                                                           | 46        |

|     |                                                                                                     |           |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.2 | A l'export : .....                                                                                  | 46        |
| 2)  | <i>Les tâches relatives à la marchandise : .....</i>                                                | <i>47</i> |
| 2.1 | A l'import : .....                                                                                  | 47        |
| 2.2 | A l'export : .....                                                                                  | 47        |
|     | <b>Section 2 : Obligations et responsabilités et droits du Consignataire. ....</b>                  | <b>48</b> |
|     | <b>Sous-section 1 : Obligations .....</b>                                                           | <b>48</b> |
| 1)  | <i>L'obligation vis-à-vis de l'armateur : .....</i>                                                 | <i>48</i> |
| 2)  | <i>L'obligation de gestion du navire : .....</i>                                                    | <i>49</i> |
| 3)  | <i>L'obligation de recouvrir le fret : .....</i>                                                    | <i>49</i> |
| 4)  | <i>L'obligation vis-à-vis des tiers : .....</i>                                                     | <i>49</i> |
| 5)  | <i>L'obligation de réception de la marchandise à embarquer : .....</i>                              | <i>50</i> |
| 6)  | <i>L'obligation de garde et de livraison de la marchandise débarquée : .....</i>                    | <i>50</i> |
|     | <b>Sous-section 2 : la responsabilité du consignataire du navire.....</b>                           | <b>50</b> |
| 1)  | <i>La responsabilité contractuelle : .....</i>                                                      | <i>50</i> |
| 2)  | <i>La responsabilité envers les tiers : .....</i>                                                   | <i>51</i> |
|     | <b>Sous-section 3 : Droits du consignataire du navire. ....</b>                                     | <b>51</b> |
| 1)  | <i>La rémunération du consignataire : .....</i>                                                     | <i>52</i> |
| 2)  | <i>Le remboursement des dépenses effectuées « avancées » : .....</i>                                | <i>52</i> |
| 3)  | <i>Les garanties du consignataire : .....</i>                                                       | <i>53</i> |
|     | <b>Sous-section 4 : Le rapport entre la consignation maritime et les autres intermédiaires. ...</b> | <b>53</b> |
| 1)  | <i>La relation entre le consignataire et le transporteur maritime : .....</i>                       | <i>54</i> |
| 2)  | <i>La relation entre le consignataire et le réceptionnaire : .....</i>                              | <i>54</i> |
| 3)  | <i>La relation entre le consignataire et la douane : .....</i>                                      | <i>55</i> |
| 4)  | <i>La relation entre le consignataire et l'entreprise portuaire : .....</i>                         | <i>56</i> |
| 5)  | <i>La relation entre le consignataire et l'expert maritime : .....</i>                              | <i>56</i> |
|     | <b>Section 3 : la consignation maritime en Algérie.....</b>                                         | <b>57</b> |
|     | <b>Sous-section 1 : La Naissance de quelques consignataires en Algérie.....</b>                     | <b>57</b> |
|     | <b>Sous-section 2 : L'ouverture et la libéralisation du marché de consignation. ....</b>            | <b>58</b> |
|     | <b>Conclusion : .....</b>                                                                           | <b>59</b> |

|                                                                                       |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CHAPITRE 03 : Les opérations d’escale de l’entreprise MSC Algérie .....</b>        | <b>60</b> |
| <b>Introduction : .....</b>                                                           | <b>61</b> |
| <b>Section 1 : Présentation de l’organisme d’accueil .....</b>                        | <b>61</b> |
| <b>Sous-section 1 : Historique et Définition : .....</b>                              | <b>61</b> |
| <b>1) MSC (Mediterranean shipping company) : .....</b>                                | <b>61</b> |
| 1.1 Historique : .....                                                                | 61        |
| 1.2 Définition : .....                                                                | 63        |
| <b>2) MSC Algérie : .....</b>                                                         | <b>63</b> |
| 2.1 Introduction : .....                                                              | 63        |
| 2.2 L’Organisation Géographique de MSC Algérie : .....                                | 64        |
| <b>Sous-section 2 : Les activités de MSC. ....</b>                                    | <b>64</b> |
| <b>1) La Consignation des Navires : .....</b>                                         | <b>64</b> |
| <b>2) La Consignation Des Conteneurs : .....</b>                                      | <b>65</b> |
| <b>3) L’Affrètement Maritime En Ligne Régulière : .....</b>                           | <b>65</b> |
| <b>4) Conseil en transport multimodal : .....</b>                                     | <b>65</b> |
| <b>5) Autres services de MSC : .....</b>                                              | <b>65</b> |
| 5.1 Solutions technologiques : .....                                                  | 65        |
| 5.2 Solutions de stockage et d’entreposage : .....                                    | 66        |
| 5.3 E-buisness : .....                                                                | 66        |
| 5.4 Transport intermodal : .....                                                      | 66        |
| <b>Sous-section 3 : Filiales de MSC Algérie. ....</b>                                 | <b>66</b> |
| <b>1) La structure de l’entreprise : .....</b>                                        | <b>67</b> |
| 1.1 Agence d’Alger : .....                                                            | 68        |
| 1.1.1 Département documentation : il comprend trois services : .....                  | 68        |
| 1.1.2 Département service client : .....                                              | 69        |
| 1.1.3 Département commercial : .....                                                  | 69        |
| 1.1.4 Département Compte d’escale : .....                                             | 69        |
| 1.1.5 Département conteneur : .....                                                   | 70        |
| 1.1.6 Département Finances comptabilité : .....                                       | 71        |
| 1.1.7 Département opérations portuaires : .....                                       | 71        |
| 1.2 Applications et Logiciels : .....                                                 | 72        |
| <b>Section 2 : Analyse des opérations d’escale du consignataire MSC Algérie .....</b> | <b>72</b> |

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sous-section 1 : Le parcours du conteneur. ....</b>               | <b>72</b> |
| <b>1) A l'import : .....</b>                                         | <b>72</b> |
| 1.1 Le débarquement : .....                                          | 72        |
| 1.2 L'enlèvement : .....                                             | 73        |
| 1.3 La restitution : .....                                           | 73        |
| 1.4 La réparation et transfert des conteneurs : .....                | 73        |
| 1.5 L'embarquement : .....                                           | 73        |
| <b>2) A l'export : .....</b>                                         | <b>73</b> |
| 2.1 La mise à disposition des conteneurs vides (booking) : .....     | 73        |
| 2.2 La réservation des conteneurs : .....                            | 74        |
| 2.3 La documentation à l'export : .....                              | 74        |
| 2.4 La mise à quai : .....                                           | 74        |
| 2.5 L'embarquement et l'arrimage : .....                             | 74        |
| <b>Sous-section 2 : Traitement d'une escale. ....</b>                | <b>74</b> |
| <b>1) Caractéristiques techniques du navire étudié : .....</b>       | <b>74</b> |
| <b>2) Exploitation commerciale du navire : .....</b>                 | <b>75</b> |
| <b>3) Préparation de l'escale et programmation du navire : .....</b> | <b>76</b> |
| 3.1 Accostage du navire : .....                                      | 77        |
| <b>4) La réalisation de l'escale : .....</b>                         | <b>79</b> |
| 4.1 Embarquement des conteneurs vides : .....                        | 80        |
| 4.2 La capacité du navire : .....                                    | 80        |
| 4.3 Le besoin de conteneurs : .....                                  | 80        |
| 4.4 BAY PLAN « plan de chargement » : .....                          | 81        |
| 4.5 La réalisation d'embarquement : .....                            | 81        |
| 4.6 L'exportation des conteneurs vides : .....                       | 81        |
| <b>5) Apurement de l'escale : .....</b>                              | <b>82</b> |
| <b>Section 3 : Synthèse et recommandations. ....</b>                 | <b>83</b> |
| <b>Sous-section 1 : L'entretien. ....</b>                            | <b>83</b> |
| <b>1) Les types d'entretien : .....</b>                              | <b>84</b> |
| 1.1 Entretien non directif : .....                                   | 84        |

|     |                                                      |       |
|-----|------------------------------------------------------|-------|
| 1.2 | Entretien semi directif : .....                      | 84    |
| 2)  | Entretien directif : .....                           | 84    |
| 3)  | Analyse de l'entretien : .....                       | 85    |
|     | Sous- Section 2 : Remarques et recommandations. .... | 87    |
| 1)  | Les points forts. ....                               | 87    |
| 2)  | Les points faibles. ....                             | 88    |
| 3)  | Recommandations : .....                              | 89    |
|     | Conclusion :.....                                    | 89    |
|     | Conclusion générale :.....                           | A     |
|     | Bibliographie .....                                  | 94    |
|     | Liste des annexes : .....                            | - 1 - |