

ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES

EHEC

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

Spécialité : Distribution et Supply Chain Mangement

THEME:

**Essai d'évaluation de la chaîne logistique
maritime à travers la consignation des navires**

ETUDE DE CAS : GEMA

Elaboré par:

Mlle Asma BELKBIR

Encadreur:

Mme Nedjoud DEMMOUCHE

(Maître de conférences à EHEC)

3^{ème} promotion

Juin 2016

ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES

EHEC

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

Spécialité : Distribution et Supply Chain Mangement

THEME:

**Essai d'évaluation de la chaîne logistique
maritime à travers la consignation des navires**

ETUDE DE CAS : GEMA

Elaboré par:

Mlle Asma BELKBIR

Encadreur:

Mme Nedjoud DEMMOUCHE

(Maître de conférences à EHEC)

3^{ème} promotion

Juin 2016

Résumé

Le transport maritime a connu un véritable bouleversement, qui a supposé un élargissement des activités et un changement profond dans l'exploitation des navires. Ce développement a donné naissance à des nouvelles professions qualifiées « d'auxiliaires maritimes » dont le rôle est d'agir dans l'intérêt du navire en effectuant des tâches diverses.

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 société générale maritime, afin de connaître le rôle de ce consignataire dans la chaîne logistique maritime.

Mots clés :

Transport maritime, chaîne logistique, consignation des navires, contentieux.

Abstract:

Maritime transport has known a real upheaval, which supposed an activity enlarge and a profound change in the operation of vessels. This development has given rise to new qualified professions "of maritime auxiliary" whose role is to act in the favor of the interest of the vessel by executing various tasks.

The movement of goods by sea involves the participation of main actors whose are: the shipper, the carrier and the receiver; those actors are submitted to some obligations mentioned the shipping contract between them.

Besides these actors, we find several transport auxiliaries that perform different tasks. As one of these auxiliaries, the ship consignee who has an important role in the shipping industry in which he is in charge of the supervision of the ship's cargo and collection of freights, this auxiliary must control, in an adequate way, all the logistic procedures in order to accomplish an international commercial transaction, poor coordination often results in litigation.

It is in this context that our practice case fits within the general maritime company in order to know the role of the consignee in the maritime logistics chain.

Key words:

Shipping, logistic chain, Consignment of ships.

ملخص

عرف النقل البحري تحولاً جذرياً مكنه من الانتقال إلى مراحل متطورة، خاصة فيما يخص نشاط السفن، هذا التطور خلف ظهور العديد من الوسائط و المؤسسات المكملة التي يتمحور مجال عملها حول تدابير السفن.

النقل البحري للبضائع يشمل تدخل الكثير من الفواعل، مثل محمل البضائع، ناقلها أو متلقيها، بحيث يتقيدون بمجموعة من الشروط بموجب عقد النقل البحري الذي يجمعهم، بالإضافة إلى هؤلاء قد تدخل العديد من الوسائط لكي تكمل مهامهم، نذكر منها شاحن السفن الذي يلعب دور فعال في مجال النقل البحري.

الإشراف على السفن ابتداء من خروجها من الميناء الأجنبي لغاية عودتها يعتبر من أهم المهام المخولة إليه، مما يتطلب تسيير مسار السفن أو بمعنى آخر تواجد كل الإمكانيات اللوجيستكية لضمان حسن إدارة التدفقات المعلوماتية، المادية والمالية.

من هذا المنطلق اخترنا إجراء التربص الخاص بنا على مستوى الشركة البحرية العامة «GEMA» ، من أجل معرفة دور شاحن السفن في سلسلة الخدمات اللوجستية البحرية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، سلسلة التوريد، شاحن السفن، النزاعات.

Dédicaces

Je dédie ce mémoire

*A l'homme que je suis honoré de porter son nom. A mon âme-sœur. A celui qui a su être toujours le merveilleux mari,
Othmane,*

Que dieu te bénie.

A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui ma accompagné toujours dans mon parcours, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que dieu te garde pour nous.

A mon cher père, qui a été toujours mon appui moral, et qui n'a jamais cessé de m'encourager et de m'aider dans ma vie et surtout dans mes études, je t'aime plus que tout père.

A mes chaleureux frères : Oussama, Mohamed Houcem, Abd el Rahim.

A ma chère sœur : Leticia.

A mes amies qui me sont chères.

A toute ma famille ainsi que ma belle famille.

A tous ceux qui m'ont encouragé de près ou de loin.

Asma.

Remerciements

D'abord, je remercie Dieu, de m'avoir donné la force et la Patience pour pouvoir mener ce travail à terme.

Je tiens à remercier mon encadreur : Mme DEMMOUCHE Nedjoua, pour son encadrement, ses efforts, et ses précieux conseils.

Je tiens à exprimer toute ma gratitude et mon profond Respect à mon encadreur au sein de GEMA, Mr BOULOUDENINE MESSAOUD pour avoir dirigé ce Travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité, Pour ses orientations et son aide précieux. .

je désire également exprimer ma profonde gratitude à toute Personne qui ma aidée dans mon stage pratique à GEMA.

Je tiens à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait L'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin, je tiens à remercier également toute personne (Enseignants, étudiants et autres), ayant participé de près ou de Loin à l'aboutissement de notre travail.

Liste des tableaux

N°	Intitulé des tableaux	Page
Tableau n°I-1	Nature des marchandises transportées par voie maritime en 2012.	16
Tableau n°I-2	Préparation en entrepôt et préparation en magasin.	31
Tableau n°II-1	Comparaison des règles de La Haye et des règles de Hambourg.	56
Tableau n°III-1	Evaluation des Ressources humaines de GEMA.	72

Liste des Figures

N°	Intitulé des figures	Page
Figure n° I-1	Le modèle SCOR.	27
Figure n° II-1	Le réseau maritime couvert par l'armement Algérien.	47
Figure n° III-1	L'organisation d'un circuit de conteneur.	79

Liste des abréviations

Abriviation	Explication
4PL	Fourth party logistics
BL	Bill of lading
CNAN	Compagnie nationale algerienne de navigation
CNUCED	conférence des nations-unies pour le commerce et le développement
CPER	Le collaborative planning forecoasting and
CTBL	Combined transport bill of lading
DAGAJ	Direction Administration Générale et Affaires Juridiques
DEC	Direction Exploitation Commerciale
DFCP	Direction Finances comptabilité et portefeuille
DOSI	Direction Organisation et Systèmes D'information
EDI	Echange de données informatisées
ELA	European logistics association
ENTMV	Enterprise national de transport maritime de voyageurs
EPE/SPA	entreprise Publique Économique/Société par Actions
ETA	Estimated Time of Arrival
ETB	Estimated Time Berthing
EVP	Equivalent vingt pied
FCL	Full container load
FIATA	Federation international des auxiliaires de transport agréés
FIFO	First in first out
FOB	Free on board
GEMA	Société générale maritime
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de petrole liquéfié
ISO	International standardization organizations
KDA	Kilo dinars Algerien
LCL	Less than a container load
MTA	Manufacteur de transport associé
NASHCO	National shipping company
OAIC	Office algerien interprofessionnel des cereals
OMI	organisation maritime internationale.
ONAB	Office national des aliments de bétail
ONP	Office national des ports
OTAN	Organization du traité d'atlantique nord
P&I	Protection et insurance
PDCA	Plan, Do, Check, Act
Ro-Ro	Roll on, Roll off
SCOR	Supply chain operations refrences
SGS	Société Générale de Surveillance
SIM spa	Semoulerie Industrielle de la Mitidja
SMQ	System management quality
SNTM	Société nationale de transoport maritime
SNTM hyproc	Société nationale de transoport maritime des hydrocarbures
TC	Transport container
TEU	Twenty Foot Equal Unit
TQC	Total quality control

TSA	Transportation Security Administration
UAR	Union algérien de rassurance et de réassurance
USA	United stats of America

Sommaire

Introduction générale.....	2
Chapitre 01 : Le transport maritime dans la chaine logistique.....	6
Section 01 : Le transport maritime.....	7
Section 02 : Les fondements de la logistique.....	19
Chapitre 02 : La consignation maritime.....	34
Section 01 : Généralité sur la consignation des navires.....	36
Section 02 : Aspect technique de la consignation.....	48
Chapitre 03 : La chaine logistique au sein de GEMA.....	63
Section 01: Présentation de GEMA.....	65.
Section 02 : L'intervention du consignataire GEMA dans la chaine logistique intermodale.....	78
Conclusion générale.....	101

Introduction Générale

Au fil des années, les échanges commerciaux ont connu une exceptionnelle croissance, Cette explosion du commerce mondial a été grandement facilitée par le développement rapide des infrastructures de transport (maritime, routier et aérien) et de nouvelles techniques telles que la conteneurisation.

D'autre part, la globalisation imposée par les nouvelles économies mondiales favorise le déplacement de grandes quantités de marchandises d'un continent à un autre.

Le transport maritime qui est par excellence le mode de déplacement de marchandises en quantité aux moindres coûts, a connu également une expansion très marquée, grâce à la flexibilité du transport conteneurisé. La plupart des grandes puissances économiques mondiales possèdent d'importantes façades maritimes, ce qui fait que l'économie mondiale est devenue dépendante du transport maritime.

En effet, un port est un maillon important dans l'acheminement des biens vers une zone géographique. Il constitue la voix d'accès à un hinterland très large, desservant une multitude des pays qui n'ont pas de façade maritime. Du point de vue économique, les pays disposant d'un port enregistre des entrées importantes de capitaux.

Pour mieux organiser et développer une réflexion globale sur le pilotage des flux dans les territoires portuaires, il convient de mettre en place une logistique dont l'objectif principal est d'assurer la qualité, la fiabilité, la réactivité, la flexibilité et le moindre coût du processus de circulation physique, ainsi que l'accélération des flux informationnels.

La logistique est devenue un élément important pour la réussite et le bon déroulement des opérations de transport maritime. L'évolution de la logistique et de ses acteurs s'est traduite inévitablement par leur manière de communiquer. En effet, le logisticien est censé intervenir dès la fabrication du produit en respectant des normes internationales dans toute sa chaîne maritime dont le transport constitue le noyau central jusqu'à sa livraison finale.

Le rôle de la logistique est indispensable au bon fonctionnement pour toute entreprise, et consiste aussi à bien gérer les flux des marchandises .C'est donc une activité de service qui aide les entreprises à pouvoir bien gérer et bien organisé l'acheminement de leurs marchandises.

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.

Aujourd'hui, on parle effectivement d'une gestion borné 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.

Dans la pratique, le mouvement des navires à l'extérieur oblige les armateurs à collaborer avec les acteurs portuaires, et surtout à disposer d'un bureau dans les ports visités. Si on considère la multiplicité des ports et les opportunités de chargement, il est quasiment impossible pour un navire d'avoir un bureau dans tous les ports touchés, se qui fait qu'un armateur se fait représenter dans des divers ports par des consignataires, dans le but de l'accomplissement des tâches relatives au fret et au navire.

Il peut y avoir parfois quelques difficultés en cas d'une mauvaise coordination des horaires non coordonnés, des retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards. Pour cela les services logistiques aident à résoudre les contentieux courants, pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et à la proportion de voyages à vide et en favorisant l'échange de renseignements entre transporteurs et enfin à satisfaire tous les intervenants de la chaîne.

C'est dans cette perspective qu'on tenter d'évaluer la chaîne logistique maritime à travers l'étude du thème :Essai d'.....le choix de ce thème n'était pas le fruit du hasard, son originalité et son importance, ont été les principaux facteurs motivant pour le choisir.

Notre ambition est de comprendre comment se fait un traitement d'escale au bord des ports algériens, ainsi que l'évaluation du rôle de l'intervention d'un consignataire des navires dans la chaîne logistique maritime, et pour ce faire il faut répondre à la problématique suivante :
« *Quel est le rôle du consignataire GEMA dans la chaîne logistique 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** : le consignataire des navires est un auxiliaire incontournable dans la chaîne logistique maritime.
- **H2** : Afin de détecter le responsable des dommages coïncidant une escale, le consignataire des navires suit tout le parcours de la marchandise conteneurisée dès son débarquement jusqu'à son embarquement.

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

Mis à part, concernant la partie pratique, on a opté pour une étude analytique descriptive d'un cas précis, dans le but de traiter et suivre une escale d'un navire, avant, durant et après sa sortie en collaboration avec l'agence maritime GEMA qui a consigné ce navire.

Tandis que la deuxième c'est une étude qualitative qui consiste à réaliser un entretien tourne autour de sujet des contentieux : les causes, les intervenants, les solutions...etc., auprès du personnel de GEMA pour mieux cerner ces litiges qui se produisent fréquemment.

Cependant, ce travail se décompose en trois chapitres :

- Le premier chapitre sera consacré à introduire le transport maritime, son évolution, ses intervenants, et son aspect technique, on exposera ainsi la notion logistique, sa définition, les différentes logistiques, ses ressources, et sa gestion.
- Le second chapitre présentera la consignation maritime en global : sa définition, son évolution, sa structure commerciale, illustrer les différents contrats liés à ce titre, ainsi que présenter la consignation maritime en Algérie, les métiers d'un consignataire des navires, ses responsabilités et sa relation avec les autres acteurs, et enfin adopter le sujet des contentieux : les causes, les obligations relatifs au code maritime algérien...etc.
- Pour le dernier chapitre, il contient deux sections, une est consacrée à la présentation l'organisme d'accueil lors de stage pratique Gema, et l'autre consiste à exposer l'enquête et analyser les résultats tout en présentant la méthodologie de notre enquête, pour réussir enfin à répondre à notre problématique et vérifier nos hypothèses.



**Chapitre I : Le transport maritime
dans la chaîne logistique**

Introduction :

Depuis des années, la gestion de la chaîne logistique s'impose comme un vecteur clé de la compétitivité des entreprises dans différents secteurs. La logistique est une activité réalisée par l'organisation en vue d'atteindre une optimisation, par la résolution des problèmes liés à la circulation des produits et des informations provenant de ses activités.

Le composant transport de la fonction logistique est l'une de ses ressources principales, ainsi que le transport maritime de marchandise qui s'organise sous des méthodes et des structures bien déterminées, ce qui fait que la logistique dans le secteur maritime demande une attention particulière pour s'assurer de sa coordination et l'optimisation des coûts.

Dans ce contexte, ce premier chapitre sera consacré d'une part à l'étude du secteur maritime, et d'autre part à la présentation de la notion logistique, pour enfin arriver à cerner l'organisation de la chaîne logistique dans le secteur maritime.

Le présent chapitre se décomposera en deux sections : la première tournera autour de la présentation du transport maritime : les types de navires, la conteneurisation ainsi que acteurs de transport maritime, quant à la deuxième, elle sera consacré au concept logistique, ses ressources, ses types...etc.

Section 01 : Le transport maritime :

Cette section présente principalement le mode de transport maritime en général, sa place, ses techniques...ect.de plus on abordera dans cette section les différents intervenants de transport maritime.

1.1. Le contexte théorique du transport maritime.

1.1.1. La définition du mode de 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 maritime.

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 sécurité¹.

Le transport maritime a sa part d'anticipation dans l'évolution de l'économie et le commerce international .Selon la CNUCED ²(Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement), 80% des échanges se font par voie maritime assurant ainsi 90% du trafic mondial.

¹ FAVIER (M), et PONTLES(G), *IMPACTS DE LA CONTENEURISATION SUR LA SECURITE DU TRANSPORT MARITIME*, mémoire Master Professionnel Droit Maritime et des Transports, Septembre 2006, p4.

² www.unctad.org, consulté le 02/05/2016, à 21 :16.

Le transport maritime est avantageux pour plusieurs raisons, dont la plus importante est probablement son coût¹: L'expédition d'une marchandise par voie maritime est généralement plus pratique et plus économique que l'expédition par voie aérienne ou terrestre. Très souvent, les frais généraux de fonctionnement et d'entretien d'un navire de fret ont un coût beaucoup moins élevé que les autres formes de transport.

- **Avantage environnemental**

Les navires transportant du fret représentent une contribution beaucoup plus faible à la pollution atmosphérique que les autres industries maritimes.

- **La diversité des marchandises transportées**

Les navires sont incroyablement arrangeants quand il s'agit de la taille et de la nature des marchandises. Alors que le transport terrestre et même le transport aérien sont strictement adaptés à la livraison de grandes quantités de petites marchandises, les navires de fret maritime sont assez polyvalents pour expédier une grande variété de marchandise : voitures, camions, matériel agricole et industriel ainsi que, de vastes quantités de matières premières peuvent être expédiés par voie maritime.

Il est assez clair que le transport maritime est une partie essentielle de l'industrie du commerce, c'est souvent un choix économique fiable.

1.1.2. L'évolution du transport maritime de marchandises

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires, qui étaient engagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers². A terre, les ports étaient autrefois très peu sécurisés, de plus le transport maritime était très long car les routes maritimes n'étaient pas optimisées.

Ces deux facteurs qui caractérisaient ce mode de transport ont été pendant longtemps extrêmement coûteuses. Mais des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème, citons³ :

¹ LATROUS, (Amara), *UN COMMERCE EXTÉRIEUR QUI RAPPORTE PEU AUX ASSUREURS*, Revue éditée par le Conseil National des Assurances, N°9, 2015, p6.

² ALMKAN, (Myriam), *Histoire maritime des Petites Antilles XVII et XVIII siècles*, Ibis Rouge, 2002, p64

³ LE LAMOU, (Maurice), *Les ports et la révolution des transports de mer*, *Revue de géographie de Lyon*, Volume 34, 1959, pp2-16.

- **La création des canaux** : Les canaux sont des voies navigables construites par l'Homme pour servir le raccourci aux navires ; Permettant de gagner un temps considérable.
- **L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux** : La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant. La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits.
- **L'invention des conteneurs** : Apparu dans les années 20 aux Etats Unis dans le transport ferroviaire¹, 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, elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger, De nos jours la part des conteneurs dans le transport maritime ne cesse d'augmenter, entre 1990 et 2011, les tonnages globaux transportés par voie maritime augmentaient de 30% et les volumes transportés par biais de conteneurs ont progressé de plus de 85% des marchandises diverses, sachant que ce ne cesse de croître². En effet de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide notamment le « Roll-on Roll off » qui permettent 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.

Le transport maritime a toujours su se transformer profondément pour s'adapter à l'évolution des échanges, il a ainsi impulsé l'apparition de navires spécialisés dans le transport d'une catégorie particulière de produits. Pareille spécialisation répond à un double objectif : mieux prendre en compte certaines conditions du transit maritime (vitesse, durée du voyage) ; accélérer les opérations de chargement et de déchargement.

¹ ANTOIRE, (Frémont), *conteneurisation et tiers-monde à travers l'exemple les cahiers scientifiques du Transport*, n°34, 1998, p34.

²DONALD DAILLY, (Moïse), *logistique et transport international de marchandises, guide pratique*- 1^{re} édition l'Harmattan, paris, 2013, p117.

1.1.3. Les intervenants du transport maritime international.

1.1.3.1. Les acteurs principaux :

Les intervenants qui suivent sont les acteurs obligatoires pour que les opérations de transport international par voie maritime s'effectuent.

1.1.3.1.1. Le chargeur (l'exportateur) :

C'est une personne physique ou morale, propriétaire de la marchandise transportée est responsable de sa mise en place à bord du navire, il travaille soit pour son propre compte ou pour celui de ses clients, ce que l'on appelle l'affrètement du navire.

Les missions principales assurées sont :

- La préparation de la marchandise conformément aux conditions du transport maritime.
- L'emballage : qui doit être adéquat avec la marchandise transportée et la destination.
- La préparation des documents liés aux marchandises indiquant toute information sur le passage, l'embarquement...etc.
- Fournir des factures détaillées décrivant au juste la marchandise.

1.1.3.1.2. Le transporteur interne :

Il assure l'acheminement de marchandise transportée depuis l'établissement du chargeur jusqu'au port d'embarquement désigné de chargement à bord du navire.

Ce dernier se présente lorsque l'exportateur ne possède pas de moyens, ou bien il le désigne pour transporter lui-même la marchandise.

1.1.3.1.3. Le courtier d'affrètement :

Le courtier est un professionnel du commerce qui pratique l'activité nommée "courtage"¹, et dont le rôle est de mettre en relation deux ou plusieurs personnes cherchant à réaliser des opérations telles que l'achat ou la vente de marchandises, la conclusion d'un contrat d'assurance ou la signature d'un contrat d'affrètement maritime.

¹ www.dictionnaire-juridique.com, consulté le 04/05/2016, 13 :38.

Il peut être un intermédiaire entre deux armateurs, pour la l'affrètement (location) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter (affréteur) et celui qui possède un navire correspondant à ses besoins (fréteur).

1.1.3.2. Les acteurs intermédiaires

1.1.3.2.1. Le transitaire :

C'est un mandataire agissant pour le compte d'un exportateur et celui d'un réceptionnaire à l'import, Il s'agit d'une personne (ou entreprise) mandatée par l'expéditeur (ou le destinataire) d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs¹.

Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant :

- Réglementation douanière,
- Gestion administrative et financière,
- Gestion des assurances, litige, crédits documentaires et de la représentation fiscale.

Il assure les tâches d'organisation du trajet de la marchandise ainsi que la livraison des marchandises afin de les charger sur le navire pour l'exportation, ou les mettre à la disposition du manutentionnaire pour l'importation. En ce qui concerne le commissionnaire de transport il s'occupe de tout l'organisation de l'acheminement de la marchandise, d'ailleurs c'est à lui de choisir le mode et le tarif de transport, car il agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant.

1.1.3.2.2. Le transporteur maritime:

C'est celui qui possède le droit de l'usage d'un navire dont il vend la capacité de transport contre une renumérotation appelée « fret ». Le transporteur maritime n'est pas obligatoirement propriétaire du navire, il peut également le louer.

¹ BAUCHET, (Pierre), *Le transport international de marchandises : air, mer, terre*, Economica, 2011 ; p59.

Le transporteur maritime a comme missions principales :

- Equipage du navire
- Le chargement de la marchandise à bord du navire et l'arrimage
- Fournir une surveillance de la cargaison le long de l'acheminement des marchandises jusqu'au port de destination pour la livrer dans le même état ou elle a été reçue.
- La responsabilité de désarrimage et la mise à quai.
- Assurer la livraison des marchandises au destinataire ou à son représentant.

1.1.3.2.3. L'agent consignataire :

Un armateur fait appel au consignataire qui soit personne morale ou physique pour la prise en charge d'un navire au port d'escale sur lequel il n'est pas représenté par une succursale ou une agence.

Le consignataire peut être également agent maritime¹. En outre il existe deux types de consignataires : le consignataire du navire et celui de cargaison, la différence entre eux n'est pas large quoi que le consignataire du navire soit un mandataire de l'armateur et qui sera rémunéré par ce dernier, alors que celui de la cargaison est un mandataire des ayants droits sur la marchandise.

1.1.3.2.4. L'entrepreneur de manutention :

1.1.3.2.4.1. La manutention bord :

L'entrepreneur de manutention se présente à bord du navire uniquement, il réalise un certain nombre d'opérations de manutention de marchandises, il est responsable de l'arrimage des marchandises à bord du navire, à l'embarquement, et le déchargement de ces dernières au débarquement, mais il n'assure à aucun moment la garde de la marchandise.

1.1.3.2.4.2. La manutentionnaire terre :

Ce manutentionnaire survient à terre, du quai jusqu'aux aires d'entreposage, il effectue la réception de la marchandise et la réception des réserves, son activité principale consiste à charger et décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre et des équipements. De plus il accomplit en même temps des diverses fonctions telle que : recevoir, garder, livrer...etc.

¹ www.dictionnaire-juridique.com, consulté le 04/05/2016, à 19 :02.

1.1.3.2.5. Le port sec :

Un Port sec (ou avancé) est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime. Autrement dit, c'est un lieu donné, situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Cette plateforme logistique propose les services d'un port : manutention, entreposage, transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres. Ce port facilite le traitement des marchandises au bien à l'importation qu'à l'exportation.

1.1.3.3. Les acteurs administratifs.

1.1.3.3.1. Les banques :

C'est une institution financière qui détient des règlements concernant les activités bancaires en matière d'organisation, de procédures, de normalisation des opérations, activités et services liés au commerce international, au marché monétaire, au marché interbancaire des changes, au contrôle et à la réglementation des changes.

1.1.3.3.2. La douane :

C'est un intervenant obligatoire, sources de recettes fiscales, instrument de contrôle du commerce extérieur et de politique de contrôle de marchandises. L'élaboration d'une stratégie douanière basée sur une veille réglementaire s'inscrit de plus en plus dans la recherche d'une amélioration des opérations logistique internationales.

Cette administration est appelée à¹ :

- Veiller à l'importation et l'exportation l'application et le contrôle de la législation relative au commerce extérieur.²
- Affirmer la sortie des marchandises exportées en vérifiant les taxes interne (TVA).
- Appliquer la loi tarifaire ainsi que les mesures légales.
- L'établissement des statistiques du commerce extérieur lié au mouvement des marchandises.

¹ BARELIER(A), et autres, *pratique du commerce international*, 24^e édition, FOUCHER, Malakoff, 2013, pp.298-299.

² Loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, Art. N°3 relative au code des douaniers algériens.

1.1.3.3. Les assurances :

L'assurance représente un avantage pour les entreprises pour qu'elles soient protégées en cas d'échec ou accident dans les marchés l'exportation, il existe deux catégories d'assurance maritime : les assurances sur faculté qui concerne la marchandise transportée à bord du navire, et les assurances sur corps qui ont pour mission de saisir des primes d'assurance à des événements que pourraient subir le navire plus ses accessoires.

Les conventions internationales font peser sur le transporteur une présomption de responsabilité. Par conséquent, il est obligé de prendre une police d'assurance pour la perte ou la détérioration des marchandises¹. Les conventions internationales prévoient également l'étendue de l'indemnisation due par le transporteur en cas de dommage.

1.2. Le contexte technique du transport maritime de marchandise.

1.2.1. Les différents types de navire.

Globalement on distingue deux types de navire : spécialiste et non spécialiste.

1.2.1.1. Les navires spécialistes

C'est des navires réservés au transport d'un type particulier de marchandise. On peut citer :

➤ Les navires vraquiers :

Ces des navires transportent de cargaisons en vrac, liquide ou solide (secs), ou de cargaison mixte.

- Les navires citernes :

C'est des navires spécialisés dans le transport des produits chimiques liquides, ou de pétrole, ainsi que le gaz liquéfié.

- Les navires de cargaisons solides ou sèches :

Les grands transporteurs agissent habituellement dans des terminaux puissamment équipés en matériel de manutention on cite parmi ²:

¹ KOSMA, (Catherine), *GESTION DES OPERATIONS D'IMPORT-EXPORT Commerce International*, Epreuve E6, Le Génie des Glaciers, France, 2011, p109.

² RUIBAL HANDABAKA, (Alberto), *distribution physique internationale*, édition, Celse, paris, 1997,127.

- ✓ Les céréaliers : comme son nom l'indique il est spécialisé dans le transport des céréales, généralement déchargés par des moyens de pneumatique.
- ✓ Les minéraliers : transportent le minerai de fer et ses formes, ils sont affrétés à long terme.
- ✓ Les grumiers : transportent les bois et leurs dérivés.
- ✓ Les sucriers

- Les navires mixtes :

C'est des navires qui sont à la fois citernes, minéraliers, céréaliers, se sont des navires qui se caractérisent par une souplesse et en contrepartie cette souplesse leur permet du fret.

➤ **Les navires frigorifiques :**

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

1.2.1.2. Les navires non spécialistes :

Concernant les navires non spécialistes, ils transportent toutes sortes de marchandises diverses. Ces navires sont classés en fonction de leur mode de manutention principale, à détailler :

- Les cargos conventionnels :

C'est des navires équipés par leurs propres moyens de manutention et même des citernes pour transporter des liquides en vrac pour une partie de leur chargement, sachant que ces cargos transportent des marchandises diverses.

- Les navires portes conteneurs :

C'est un bateau conçu et équipé pour le transport des conteneurs et plus généralement pour transporter des marchandises conditionnées selon des normes précises¹.

¹ SAFFACHE, (Pascale), *dictionnaire de géographie de la mer et des littoraux*; IBIS Rouge, 2003, p69.

Certain de ces portes conteneurs possèdent leur propre moyen de manutention ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans des ports non équipés.

- Les navires rouliers (RO-RO) :

La technique Roll-on -Roll-off signifie que les navires sont équipés des rampes arrière qui prennent en rôle les descentes du port. Ces navires se caractérisent par une courte escale au port. On distingue des roulages directs (semi remorque wagons...) ou indirects (chariots sur pneus, remorques-escaliers...).

- Les navires mixtes (RO-RO et conteneur) :

C'est la formule la plus utilisée sur les navires récents¹. Ces navires allient entre le transport du conteneur et les moyens de manutentions et du roulage concernant les colis non conteneurisés et les ports non équipés.

- Les navires porte-barges :

Ces navires qui peuvent charger dans des ports qui n'ont pas assez d'équipements sans besoin d'aller au quai, ils effectuent le chargement par des systèmes d'ascenseurs, ou par flottage.

Ces types des navires : portes conteneurs, porte-barges, rouliers (RO-RO), mixtes (RO-RO et conteneur) font appel au transport sec.

Tableau n° I-1: Nature des marchandises transportées par voie maritime en 2012.

Vrac solides	Conteneurs	Marchandises hors conteneurs	Vrac liquides
23%	10%	20%	47%

Source : CNUCED 2012.

¹ CHEVALIER (D), et DUPHIL (F), *le transport*, édition FOUCHER, Paris, 2001, p100.

1.2.2. Les techniques d'expédition des conteneurs :

Un conteneur est complexe dans sa définition. C'est un emballage ou une « boîte », généralement métallique, de forme parallélépipédique, destinée à contenir des marchandises en vue de faciliter leur manutention et leur transport. Mais on peut le considérer aussi comme une marchandise¹.

Il conviendra en outre, dans tous les cas, de tenir compte des incompatibilités de poids, de nature, de forme de marchandises chargées dans un même conteneur quatre modes principaux d'expéditions de conteneurs sont utilisés :

1.2.2.1. FCL (full container load) :

Ce mode consiste à envoyer la marchandise par conteneur complet ce qui veut dire qu'elle occupera la totalité de l'espace d'un conteneur en volume ou en poids, ce conteneur sera groupé par un seul chargeur ou expéditeur.

- FCL/FCL : pour un conteneur chargé en une fois au départ et destiné entièrement au même client.
- FCL/LCL : Un conteneur chargé en une fois au départ mais contenant des marchandises qui seront séparées et acheminées vers divers réceptionnaires à l'arrivée.

1.2.2.2. LCL (less than a container load) :

Pour celui-ci, Le terme groupage est utilisé lorsque la marchandise de l'expéditeur est regroupée avec d'autres marchandises pour compléter le chargement d'un conteneur pour la même destination.

Il existe deux types de groupages : Le groupage d'armement (groupage fait par la compagnie maritime) et le groupage de transitaire. Ce dernier est réalisé par le prestataire et les intervenants du transport maritime de marchandises,

- LCL/FCL : Se dit d'un conteneur qui aura été chargé avec des marchandises de diverses provenances mais qui seront toutes destinées au même destinataire.

¹ RAJAONARISON, (Vola Marielle), *LA CONTENEURISATION DANS LES ECHANGES MARITIMES INTERNATIONAUX*, Mémoire pour le Master II droit maritime et des transports, PAUL CEZANNE – AIX-MARSEILLE, 2005, p5.

- LCL/LCL : Conteneur chargé de plusieurs lots de fournisseurs différents pour différents destinataires.

On peut trouver un nombre important de conteneurs, On peut les regrouper en six grandes catégories¹:

- ✓ Les conteneurs pour marchandises diverses (dites aussi marchandises générales),
- ✓ Les conteneurs à caractéristiques thermiques,
- ✓ Les conteneurs-citernes,
- ✓ Les conteneurs pour vrac sec,
- ✓ Les conteneurs plates-formes,
- ✓ Et les conteneurs spécialisés,

¹CHEVALIER (D), DUPHIL (F), op.cit, p 103.

Section 02 : les fondements de la logistique :

La logistique consiste en globale dans son ensemble d'activités à viser l'intégration et la gestion de la chaîne d'un point à un autre, cependant cette section traite cette importante fonction.

2.1. La notion de la logistique :

2.1.1. Définition et caractéristique de la logistique :

Le concept de la logistique est l'un des supports les plus féconds et les plus nécessaires pour guider la vie et progrès des organisations, il a considérablement mûri les points de vue des experts quant à son développement convergent.

D'abord Le terme d'origine militaire venant probablement du mot « logis » qu'on retrouve dans : maréchal des logis. Elle fut consacrée par le général Antoine Jomini qui la définit comme « l'application pratique de l'art de mouvoir les armées »¹.

La définition que l'ELA propose de la logistique est : « l'organisation, le planning, le contrôle et l'exécution des flux de biens depuis le développement et l'approvisionnement jusqu'à la production et la distribution vers le client final pour satisfaire aux exigences du marché avec le coût minimal et l'utilisation d'un capital minimum. »

Remarquant donc que L'ELA présente la logistique comme étant la fonction qui met en place toutes ressources pour une gestion optimale des flux au moindre coût depuis le fournisseur jusqu'au client final.

Par ailleurs la norme française X 50-600² définit de sa part la logistique comme : « la planification, l'exécution et la maîtrise des mouvements et des mises en place des personnes ou des biens et des activités de soutien liées à ces mouvements et à ces mises en place, au sein d'un système organisé pour atteindre des objectifs spécifiques ».

D'après cette définition la planification, l'exécution et la maîtrise sont les trois phases bien connues de toute gestion, de tout management, suivant le cycle classique de la qualité totale PDCA : plan, do, check, act).

¹ LAURENTIE(J) et COLL, « *processus et méthodes logistiques : supply chain management* », AFNOR, 2000, p XV.

² La norme NF X50-600 résume les sept grandes étapes de la démarche logistiques au cours des sept grandes phases de la vie d'un produit.

En fin, on peut définir La logistique en tant qu'une activité qui a pour objet de gérer les flux physiques ainsi que les données informatives ou financières s'y rapportant d'une organisation, dans le but d'assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale la combinaison « quantités, délais et coûts ». Son importance se traduit dans :

- La synchronisation des différentes étapes de la chaîne,
- meilleure réponse aux exigences accrues des clients,
- la réduction des délais,
- meilleure gestion de concurrence.
- Contrôle adéquat des risques liés aux retards et ruptures de stock.
- Réduction des rejets et des impacts environnementaux.
- ...etc.

On parle de flux quand il ya de déplacement d'un ou de plusieurs objets physiques ou immatériels (informations par exemple) allant d'une ou de plusieurs origines vers une ou plusieurs destinations. Le flux est donc un mouvement à caractère circulatoire.

On distingue généralement 4 types de flux ¹ :

- Flux des produits et matières : matières premières, composants, pièces de rechange, emballages, outils, produits finis ;
- Flux d'informations : offres, commandes, publicité, promotion, factures, échanges avec tout l'environnement,.....
- Flux humains : polyvalence, horaires variables,....
- Flux financiers : mouvements des capitaux propres, emprunts, encaisses des clients, paiements aux fournisseurs, impôts, taxes, salaires, intérêts, sponsoring,...

2.1.2. Approche Historique :

La logistique existe depuis des millénaires et elle est avant tout du domaine militaire. Cependant, selon les périodes de l'histoire, la logistique n'a pas connu les mêmes usages. C'est seulement en refaisant l'histoire du concept que l'on peut mesurer les chemins tortueux

¹ KABORE (A) et autres, *la logistique d'entreprise*, HETEC, Burkina faso, 2013.P7

du développement de la logistique et mieux comprendre son avenir. Voici un aperçu des grandes étapes de l'histoire:

2.1.2.1. Origine militaire :

La logistique a avant tout une origine militaire. La logistique est née lors de toutes les préparations en prévision d'une bataille, pour mettre à disposition les moyens de transport, les équipements ou encore tout ce qui concerne les denrées alimentaires. Elle va permettre de mettre en place les forces armées au bon moment pour les opérations tactiques pour atteindre les objectifs fixés par les stratégies définies. En définitive, la logistique fait partie intégrante de la stratégie militaire.

Elle va impacter les conditions des combattants (armes, munitions, nourriture...), nécessitant des opérations en amont (interventions entre la logistique et la tactique).¹

- **Durant l'Antiquité :** les responsables de guerre se chargeaient des denrées alimentaires des troupes les Romains conservaient de nombreux stocks de vivres dans les villes qu'ils occupaient et les déplacer de façon méthodique, Alexandre Le Grand (356-323 avant Jésus-Christ), serait le précurseur de la logistique moderne². Son idée fut de donner à la logistique une place stratégique, c'est le premier à expliquer que la guerre nécessite avant tout une préparation importante pour pouvoir mener campagne dans les meilleures conditions envisageables.
- **Du XIII^e au XVIII^e siècle :** la logistique était responsable de solder l'armée et de l'équiper en armes, pièces et équipement de guerre. De plus, il s'agissait de préparer chaque phase des campagnes, donc d'estimer le temps et l'espace, d'apprécier le terrain en vue des positions de défense et des fortifications, mais aussi par rapport aux mouvements des troupes, et d'évaluer la force de résistance de l'ennemi. Selon Léon « la logistique, basée sur la logique et les mathématiques, devait se charger de préparer l'armée en vue de la guerre et de remplir les tâches liées au domaine des mouvements et des quartiers pour ainsi appuyer la stratégie et la tactique »³. Cette interprétation de la logistique influença durablement les auteurs militaires subséquents.

¹ YVES, (Pimor), FENDER, (Michel) « LOGISTIQUE : Production, Distribution, Soutien », DUNOD, 5^e édition, 2008, pp 63-64

² ALEXANDRE, « Stratégie logistique », Mars 2003 – n°54, p134

³ DUPONCHEL (Diane), *L'impact de la citoyenneté sur la gestion de la Supply Chain*, mémoire de fin d'étude master 2 science du management –spécialité logistique, paris 2010, p17.

- **TEMPS MODERNES** : Dès le XVI^e siècle, les nouvelles impulsions dans le domaine de la logistique provenaient essentiellement de France. Un « service des subsistances » était responsable de bien ravitailler les soldats avant les combats, Les « commissaires aux vivres » visitaient les marchés locaux, accompagnés par des fournisseurs civils (« Munitionnaires » - en général juifs), pour conclure des contrats avec des civils pour la livraison de denrées alimentaires et de fourrages avant et durant les campagnes. La notion de « logistique » dans sa connotation militaire est utilisée pour la première fois dans les années 80 du XIX^e siècle. Elle désignait la mobilisation de l'économie publique dans son entier aux fins de soutenir les forces armées en guerre¹.
- **XX^e siècle**: L'OTAN consolida définitivement la place de la logistique dans les institutions militaires de l'Europe occidentale. La logistique (militaire et civile) est devenue de plus en plus parfaite et efficace, grâce au développement de méthodes scientifiques (en particulier dans le domaine de la recherche opérationnelle) et à l'essor du traitement électronique des données et des technologies de la communication qui ont suivi les succès militaires et économiques de la Seconde Guerre mondiale, grâce aussi aux expériences et au savoir acquis.

2.1.2.2. Révolution du juste-à-temps et École de Toyota :

Tout aurait pu continuer comme cela si la crise n'était pas arrivée. Les premiers effets d'une crise sont de diminuer les ventes, donc de remplir les stocks de produits finis que l'on continue à fabriquer. Une des premières entreprises à réagir lors de la crise qui suivit le premier choc pétrolier, fut Toyota, et, au sein de Toyota, celui qui devait en devenir le directeur technique, M. Ohno.²

Celui-ci nous explique que lorsque l'entreprise s'est retrouvée avec ses parkings pleins de voitures invendues, il a fallu faire quelque chose et ce quelque chose, qui a pris des années pour se constituer en une doctrine cohérente, est à la base de toutes les organisations industrielles modernes : on l'appelle le « juste-à temps ». Consiste à « tirer la fabrication » par les commandes au lieu de les pousser par le plan de fabrication. Avec cette technique, la logistique se situe au cœur des processus de production et tend à déborder très sensiblement de son rôle traditionnel de transport et magasinage.³

¹ Idem

² YVES, (Pimor), FENDER,(Michel), Op.cit, p72.

³John (M) ,et Kenneth (R), “Kanban Made Simple: Demystifying and Applying Toyota’s Legendary Manufacturing Process”. AMACOM, 2013, p14

L'École de Toyota a dû aussi inventer le TQC avec toutes les méthodes statistiques qui vont avec : les plans d'expériences, analyses de Pareto, cartes de contrôle, graphiques temporels, etc. Tout cela avait un but premier : produire efficacement avec des procédés automatiques.

Enfin l'aventure aura eu au moins le mérite de mettre aussi en avant **la qualité logistique** par excellence : la livraison à temps.

2.1.2.3. La logistique intégrée :

Après La mondialisation des flux représente une des préoccupations les plus importantes des logisticiens de groupes industriels, En effet, pendant longtemps, la production était nationale et se traduisait par des gestions de flux nationaux ou l'exportation pure et simple vers des distributeurs d'autres pays, ce qui à mené développement de nouvelles entreprises logistiques internationales ; On voit alors se développer tout un outillage informatique autour duquel devrait évoluer la logistique dans l'avenir. L'objectif majeur de son développement ne serait plus seulement la réduction des coûts, mais aussi le contrôle stratégique d'une filière.

En particulier, Heskett (1973) repère la mutation d'une logistique opérationnelle et cloisonnée vers une logistique « intégrative »¹. Constatant le passage d'une logique d'analyse en termes de coûts à une logique d'analyse en termes de profits, ce dernier sous-entend un processus d'interactions entre les intervenants de la chaîne d'opérations allant de l'aval (la demande à servir) vers l'amont (l'approvisionnement). Fruit de la combinaison entre la logistique et le flux tendu, le concept de logistique globale d'approvisionnement ou supply Chain, issu des théories gestionnaires et des professionnels, est la forme la plus aboutie de la logistique.

Aujourd'hui, la chaîne est le point de jonction de pratiques provenant de multiples horizons comme la gestion de la qualité, la conception des produits, le service à la clientèle ou la gestion des données, Ceci peut expliquer l'émergence, au milieu des années 1990, du terme « collaboration » afin de caractériser des pratiques de gestion de la chaîne entre deux organisations, comme le Collaborative Planning Forecasting and Replenishment (CPFR) ou le Collaborative Commerce (c-Commerce).²

¹ MORANA (Joëlle), « *De la logistique d'entreprise au supply chain management (SCM) : vers une intégration des processus* », e-theque, 2003, p5.

² Barrat, M. « *Understanding the Meaning of Collaboration in the Supply Chain* », An International Journal, vol. 9, n° 1, 2004, p. 30

2.2. Gestion de la logistique :

La gestion de la logistique est un savoir-faire d'application qui vise une mise en œuvre ou une gestion opérationnelle, soit le respect sur le terrain de l'enchaînement des tâches couvre les fonctions de prévision, de planification et d'exécution depuis l'acquisition des matières premières jusqu'à la distribution des produits finis au client, en passant par la fabrication des produits.

2.2.1. Les différentes logistiques.

Principalement, il existe quatre différentes logistiques à savoir :

2.2.1.1. La logistique de la production :

La gestion de la production est l'un des vastes domaines d'intervention de la logistique. Alors que les professionnels de la logistique sont plus concernés par la gestion des stocks de production (matières première, en-cours de production, produits finis), la gestion des capacités, la gestion des affectations, l'ordonnancement et la planification de la production.

La logistique de production organise les flux d'informations et des matières, afin d'optimiser les charges, les délais et les coûts. Son but est d'obtenir au bout de la chaîne de production des produits finis de bonne qualité, dans les délais courts, en quantité nécessaire et surtout au meilleur prix concurrentiel.

2.2.1.2. La logistique de soutien :

C'est l'ensemble des activités logistiques consistant à maintenir disponible ou en activité un système tel qu'une machine, un véhicule ; un système d'armes, ... mettant en œuvre un ensemble de processus et de moyens (ravitaillement, acquisition et gestion des rechanges, conditionnement-stockage-transport-manutention, opérations de maintenance, outillages, documentation, formation...) nommés éléments du soutien logistique.

Les métiers de la logistique de soutien sont très nombreux ¹ :

- logisticiens, rédacteurs de documentation, analystes de fiabilité, mainteniciens
- organisateurs, formateurs ;
- transporteurs, logisticiens opérationnels ;
- réparateurs, techniciens à tous les échelons (terrain, ateliers rapprochés, ateliers de réparation, usine) ;
- gestionnaire de pièces de rechange.

¹ YVES, (Pimor), et FENDER, (Michel) : Op.cit, p452.

2.2.1.3. La logistique de distribution:

La logistique de distribution, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux des commandes clients de l'entrepôt du fournisseur (entrepôt d'usine, entrepôt de distribution...) jusqu'au lieu de livraison convenu dans le contrat commercial¹.

Elle s'étend aussi à la logistique du dernier Kilomètre², s'intéresse à la fois à la circulation des flux physiques à travers le réseau de distribution (gestion des transports, gestion des stocks...), mais aussi à la gestion des infrastructures logistiques qui compose ce réseau (implantations, gestion d'entrepôt...)...Essentiellement consacrée à la gestion des flux de marchandises, la finalité de la logistique de distribution est d'accomplir, dans les meilleures conditions économiques et les meilleurs délais, la livraison des commandes clients.

Elle se traduit par l'organisation et la réalisation des acheminements des marchandises depuis le lieu de prélèvement chez le fournisseur (fabricant, distributeur...) jusqu'au lieu de consommation finale.

La logistique de distribution est fortement dominée par trois activités :

- La détermination des réseaux de distribution (ordonnancement des trajets, choix des itinéraires, choix des moyens de transports, choix des infrastructures de transbordement et de stockage...);
- La gestion des flux de transport (colisage, chargement/déchargement des véhicules, organisation des tournées, gestion des transports collectifs, gestion du retour des véhicules et des emballages vides...);
- La gestion des stocks sur l'ensemble du réseau de distribution (interne et externe).

¹ BELIN-MUNIER, (Christine), « *Logistique, chaîne logistique et SCM dans les revues francophones de gestion : quelle dimension stratégique ?* », ThéMA, p16.

² www.logistiqueconseil.org, consulté le 24/02/2016 à 13.46

2.2.1.4. La logistique inverse :

La logistique de retour ou « revers logistics », c'est l'application des démarches et principes logistiques aux flux circulant du point de consommation final vers le point d'origine. Il est ainsi possible de considérer que la logistique est à la vente ce que la logistique de retour est au service après-vente. C'est donc une dimension des activités du logisticien qui s'intensifie dans le contexte d'un accroissement des services proposés aux clients.¹

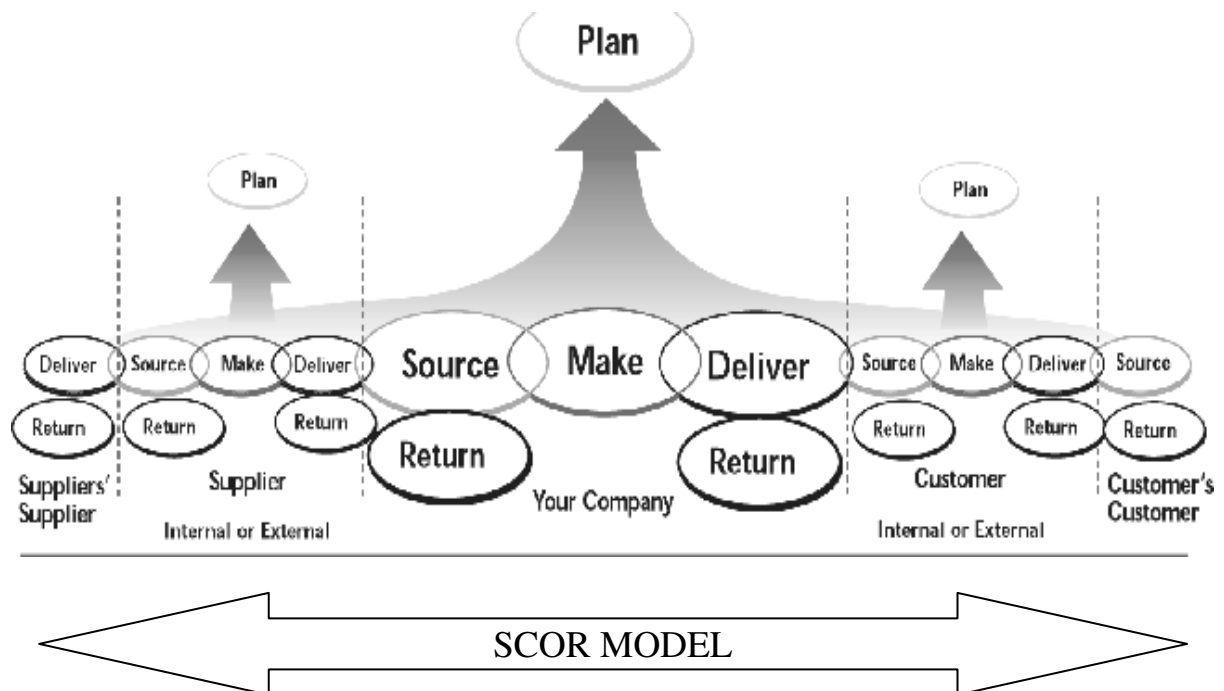
On peut donc définir la logistique inverse comme l'ensemble des processus efficaces de planification, de mise en œuvre et de contrôle des flux de matières premières, des encours de fabrication, des produits finis et de l'information relative à ces flux, d'amont en aval, dans le but de satisfaire le client/consommateur final.

La logistique inverse concerne en effet deux types d'activités tout à fait différentes mais qui ont toutes la caractéristique de ne pas être des flux de produits allant du producteur au consommateur² :

- le recyclage dans l'économie de l'ensemble des déchets résultant de la consommation ou de la production :
 - Emballages de toutes sortes (palettes, cartons, bouteilles, tourets de câbles, containers, etc.) ;
 - Déchets de production, eaux usées, huiles usées, etc. ;
 - Produits en fin de vie, soit jetables, soit usés (automobiles, toners d'imprimantes, micro-ordinateurs, appareils ménagers, literie, etc.), qu'ils soient repris ou non par le vendeur ;
 - Ordures ménagères, bien que leur traitement ne soit pas, peut-être à tort, considéré comme ressortant de la logistique, etc.
- le traitement des flux de produits remontant plus ou moins directement un ou plusieurs maillons de la chaîne logistique :
 - Produits refusés par le consommateur ou e-commerce ;
 - Invendus (journaux, livres, articles démodés, restants de promotion,
 - produits périmés ou en limites de péremption, etc.) ;
 - produits défectueux à échanger ou réparer ;
 - produits défectueux rappelés par le producteur, etc.

¹ DORNIER (Philippe-Pierre), et FENDER(Michel), « *la logistique globale et le supply chain management : enjeux-principes-exemples* », 2^{ème} édition, 2007, p 444.

² YVES (Pimor), et FENDER(Michel), Op.cit, pp575-576.

Figure n°I-1 : le modèle SCOR (Supply Chain Operations Reference)

Source : JOHN(Paul), et JEAN-JACQUES (Laville) « *Le modèle SCOR, vecteur d'excellence de la Supply Chain* » N°13 - SUPPLY CHAIN MAGAZINE - MARS 2007, p97.

Le modèle SCOR (Supply Chain Operation Reference) propose des outils d'analyse, et d'évaluation, et l'amélioration de la performance c'est un modèle développé et maintenu par le Supply Chain Council, il permet d'avoir une vision sur l'ensemble de la chaîne logistique en facilitant la représentation des différents flux de la chaîne logistique.

2.2.2.les ressources de la logistique.

La gestion logistique a six ressources principales à savoir : l'information, la gestion de stock, la gestion de transport, l'emmagasinage, l'entrepasage et la gestion d'emballage.

2.2.2.1.La gestion de l'information

Le but d'un système d'information en gestion de la logistique consiste à collecter, organiser et à présenter les données qui seront utilisées pour prendre une décision, s'il faut recueillir des données pour la prise de décision, il faut savoir quelle quantité de données collecter, ainsi que la nature de celles-ci.

Pour décider des données à collecter, examinez les décisions que vous aurez à prendre. Réfléchissez aux questions qu'un responsable en logistique pourrait se poser.

De quelles informations ce responsable aurait-il besoin pour répondre à ces questions et pour prendre des décisions en connaissance de cause ?

Il pourrait par exemple s'agir des questions suivantes ¹ :

- Combien de temps les stocks actuels vont-ils durer ? Faut-il instamment commander plus de marchandise ?
- Où se trouvent nos produits dans le réseau de distribution ? Faut-il écouler des produits des niveaux supérieurs vers les niveaux inférieurs ?
- Où la consommation est-elle la plus élevée ? Ces entités ont-elles besoin de davantage de ressources ?
- Est-ce que nous subissons des pertes de la part du système qui nous obligent à prendre des mesures ?
- Les produits circulent-ils de façon régulière dans le réseau de distribution ? Convient-il d'ajuster notre réseau de distribution pour tenir compte des goulets d'étranglement du système ?
- Y a-t-il des produits dont la date de péremption approche ? Faut-il les retirer du réseau de distribution ? Peut-on les distribuer avant leur date de péremption

Pour prendre une décision logistique, le responsable en logistique a besoin de trois éléments d'information essentiels, ces trois données élémentaires sont absolument indispensables pour faire fonctionner un système logistique: la disponibilité des stocks, le taux de consommation, les pertes et ajustements.

2.2.2.2. La gestion de stock :

Les stocks peuvent être constitués de matières premières, matières consommables, composants achetés ou fabriqués, sous-ensembles achetés ou fabriqués, articles sous-traités, produits finis, articles de rechange, articles défectueux à retoucher, articles obsolètes, emballages... etc.

La gestion des stocks est une discipline très technique car elle fait appel à de nombreux concepts de gestion, de statistiques et nécessite d'une bonne vision du fonctionnement de la chaîne logistique de l'entreprise, le rôle de technicien gestionnaire de stock consiste bien

¹ Le manuel de Logistique guide pratique, Les responsables de La chaîne d'approvisionnement dans Le cadre des programmes de santé et de planification familiale, Commande de travail n° 1. 2007, p25-26.

entendu à rechercher l'optimisation et la bonne adéquation des stocks par rapport aux besoins de l'entreprise, a fin d'organiser la gestion des flux physiques et des flux d'informations des entreprises.¹

Gérer un stock, c'est donc répondre de façon optimale aux deux questions suivantes : «Quand commander? Combien commander?» C'est aussi «faire en sorte qu'il soit constamment apte à répondre aux demandes des clients, des utilisateurs des articles stockés». ²Faire la gestion de stocks, c'est enfin donc :

- Définir, calculer et adopter continuellement les paramètres de gestion pour chaque article (quantité à commander ou à stocker, stock de sécurité, délai d'obtention, etc.)
- Définir les procédures de contrôle du stock ;
- Avoir une idée sur la cadence de consommation des articles.
- S'assurer une bonne gestion des stocks revient à éviter: la rupture de stock ; le sur-stockage ; minimiser les coûts liés au stockage.

2.2.2.3. La gestion du transport :

Le domaine de transport dont la vision a considérablement changé ces dernières années est l'élément le plus visible et connu d'opérations logistiques, La gestion des opérations de transport est un ensemble de méthodes, de procédures, et de moyens (Humains, Matériels et Financier) qui permettent d'assurer le transport en respectant le ratio qualité coût de manière cohérente, en tenant compte des délais de livraison et de coûts logisticien. Il organise les systèmes de tri et de répartition des marchandises. Dans le cas du transport multimodal, qui est ni plus ni moins l'utilisation de plusieurs modes de transport sur un seul trajet, il veille à limiter les ruptures de charge.

L'activité logistique évolue fortement aussi sous l'impact du phénomène de La prestation logistique, Les prestataires logistiques sont des acteurs économiques divers dont la fonction originelle était très souvent le transport pour compte d'autrui. On distingue plusieurs générations de prestataires allant du « first party logistics au fourth party logistics (4PL) »³: La différence repose sur le niveau de compétence et de responsabilité sous-traité par un

¹ MOCELLIN (Fabrice) « *Gestion des stocks et des magasins : Pratiques des méthodes logistiques adaptées au lean manufacturing* » Dunod, Paris, 2011 p13

²ROQUES (Thierry), et ESTAY (Christophe), « *Optimisez votre chaîne logistique Prévoir la demande - Gérer les approvisionnements et les stocks* »AFNOR Éditions et Livres à Vivre 2015 p59.

³ FULCONIS(François), PACHE (Gilles), et ROVEILLO (Gérard), « *La prestation logistique : Origines, enjeux et perspectives* », Edition ems, 2011p58.

donneur d'ordres au prestataire. La dernière génération de prestataire (4PL) prétend gérer l'ensemble de la chaîne logistique de son client.

2.2.2.4. La gestion d'entreposage:

Qu'il s'agisse d'un entrepôt logistique, frigorifique, dédié au stockage de produits chimiques ou d'un simple local de stockage, l'entrepôt est un lieu de stockage où les produits sont entreposés pendant un certain temps, avant d'être transformés. Ce qui permettant d'optimiser la gestion de ces marchandises, en s'assurant que celui-ci soit adapté à la nature, à la quantité et aux types de marchandises qui y sont stockées. Une bonne gestion des entrepôts est donc fondamentale. Pour ce faire il est important de prendre en compte chacune des activités qui ont lieu, être lesquelles on remarque ¹ :

- Déchargement des articles reçus.
- Mis en place dans la zone d'emmagasinerage.
- Transfert de la zone d'emballage à celle de préparation des commandes.
- Préparation des commandes.
- Composition des commandes.
- Vérification.
- Empaquetage.
- Expédition.

Toutes ces activités doivent être planifiées et coordonnées par un système unique. Cependant, dans certain occasions, il faudra employer des méthodes différentes car des produits différents peuvent requérir un traitement spécial, c'est avec ces méthodes qu'on détermine l'espace, la quantité de travail, et le type d'équipement nécessaire.

Remarquant que la gestion d'entrepôt est plutôt orientée vers la gestion des infrastructures ou installations de stockage.

¹ CORAZE (Mathieu), *Les bases de la gestion logistique au sein d'un entrepôt*, e-thèque, 2003, France, pp24-34.

Une comparaison synthétique des préparations de commandes en magasin et en entrepôt est proposée dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°I-2: Préparation en entrepôt et préparation en magasin :

	Préparation des commandes en entrepôt (<i>warehouse picking</i>)	Préparation des commandes en magasin (<i>store picking</i>)
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> - Traitement de volumes importants - Pilotage du stock en temps réel - Optimisation possible de la préparation 	<ul style="list-style-type: none"> - Faible niveau d'investissement - Proximité des lieux de livraison - Coût plus faible de la préparation
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau d'investissement élevé - Coûts fixes importants - Possession d'un stock central 	<ul style="list-style-type: none"> - Faible fiabilité du stock disponible - Faible productivité de la préparation - Risque de perturbation des clients

Source : cours présenté par Bruno DURAND, les modèles logistiques du « *B to C* » à université de Nantes France, 2007 p8.

2.2.2.5. La gestion de trésorerie

La coordination des flux physiques, des flux d'information et des flux financiers est aujourd'hui indispensable pour garantir la rentabilité économique, la satisfaction des clients et pour assurer la pérennité de l'entreprise. Une logistique efficace doit permettre de réduire les coûts, les frais de remboursement des emprunts ayant servis à financer des investissements, et ce qui fait que la mission principale de la gestion de trésorerie est d'éviter la rupture d'encaisse par l'ajustement quotidien des flux financiers.

Les flux de trésorerie correspondent aux différences entre les entrées et les sorties de fonds de votre entreprise pour une période de temps déterminée. L'examen des flux de trésorerie peut nous aider à évaluer la solidité et la résilience financières d'une entreprise de deux façons importantes ¹ :

- Cela permet d'analyser ses liquidités, c'est -à- dire l'encaisse dont elle dispose pour s'acquitter de ses obligations immédiates.

¹ El Miloudi (Fadela), Semma (Halima), et Riane (Fouad), « *Gestion des risques et des flux de trésorerie* », HAL, MAROC, 2015, p4.

- Il peut servir à évaluer la qualité des revenus générés. Cet aspect est très important afin de déterminer la rentabilité réelle d'une entreprise. Si vous réalisez des bénéfices, mais que vous ne transformez pas ces sommes en liquidités, votre entreprise risque la faillite, même si elle est rentable. Cela peut sembler contraire à ce que l'on serait porté à croire, mais une entreprise rentable peut très bien faire faillite parce qu'elle ne possède pas les liquidités nécessaires afin de payer ses créances à court terme.

Cependant si la logistique cherche à minimiser les coûts, c'est toujours en respectant des objectifs de qualité et de délais.

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 service établis dans le transport des marchandises par voie maritime.

Chapitre II : 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 collabore 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, dans la seconde section on traitera l'aspect technique de la consignation des navires concernant le déroulement d'une escale, discutant ainsi des contentieux couramment rencontrés lors de l'acheminement d'une marchandise conteneurisé, et le transfert des responsabilités entre les intervenants de la chaîne de transport.

Section 01: Généralité sur la consignation des navires.

Dans cette section on abordera les concepts généralisés de la consignation des navires, d'autre part, on s'intéressera ainsi à la consignation maritime en Algérie, notamment les litiges existants dans le secteur maritime.

1.1.Le cadre conceptuel de la consignation maritime.

1.1.1. Définition de la consignation maritime.

Une entreprise de consignation ou une agence maritime c'est une entreprise qui passe par un contrat avec des armateurs étrangers pour l'assistance de leur flotte dans les ports où accostent les navires.

Parlant de l'agent consignataire, il est défini comme : « le représentant de l'armateur, il est chargé d'organiser l'escale et de délivrer le fret débarqué à l'escale ; il agit comme mandataire du transporteur ¹ ».

Le consignataire soit une personne physique ou morale effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder. Pour cette fonction, il est notamment chargé de la négociation et la conclusion des contrats, de la gestion des finances, de la recherche de fret. Il peut également agir pour l'autre partie contractante pourvu que l'armateur y ait consenti².

Le consignataire des navires représente les intérêts d'un armateur dans un port maritime et prend toutes les mesures d'ordre commercial, technique et administratif nécessaires à la bonne exploitation des navires transitant au port.

Le consignataire travaille en fonction des horaires d'arrivée et de départ des navires. Il bénéficie généralement d'une assez large autonomie de la part du client armateur avec lequel il a passé contrat. Il lui laisse organiser au mieux l'escale.

¹ MIANI (P), et VENTURELLI(N), *Mémento Transport Logistique*, Le Génie des Glaciers , 2011, CHAMBERY, P95.

² Loi n°98-05 du 25 juin 1998, chapitres III : les auxiliaires de l'armement, section I : le consignataire du navire, Article n°612, relatif au code maritime algérien, 4^e édition, BERTI, Alger, 2012.p227.

1.1.2. Evolution de la consignation maritime :

D'abord et avant tout il est essentiel de faire un petit retour dans l'histoire afin de mieux appréhender l'issue de la consignation maritime.

Dans les premiers temps, les marchands maritimes exerçaient leurs activités dans un territoire bien défini à cause de manques de moyens, ce qui a fait par conséquent que le marchand franchit de grandes distances, en concluant des diverses tâches, telles que l'embarquement des marchandises à bord du navire, l'achat de l'avitaillement, du combustible la négociation avec le chargeur ou encore, la livraison de la marchandise au port d'arrivée ; au nom de l'armateur ou pour son propre compte.

Ainsi le marchand était obligé à veiller à ce que les marchandises qu'ils achetaient et expédiaient dans des ports très loin soient bien acheminées, en plus à cette époque le marchand ne bénéficiait évidemment pas des outils technologiques que possède le marchand d'aujourd'hui, ajoutant à ce besoin ; l'augmentation de la capacité des navires, l'augmentation des coûts d'exploitation...etc.

Dès les prémices du transport maritime les auxiliaires de transport qu'il s'agisse du consignataire de navires ou de l'agent maritime existaient mais ils n'avaient à cette époque qu'un rôle subsidiaire, ce n'est finalement qu'avec les progrès de la navigation maritime que le consignataire prendra la place qu'on lui connaît dans nos jours. En effet le capitaine ne pouvant alors accomplir seul et de manière répétitive toutes les opérations que suppose le transport maritime, l'armateur se fait représenter dans un port pour un navire donné un consignataire qui va à son tour prendre la responsabilité des différentes fonctions techniques et administratives.

Néanmoins, le consignataire quant à lui, il a été ignoré de la part du législateur, jusqu'aux réformes de 1966 et de 1969 que ce dernier prend réellement compte de l'évolution des pratiques maritimes et va nommer le consignataire de navires d'un statut juridique précis¹, pour l'agent maritime, la loi maritime ne prend pas en compte cet opérateur, il a donc fallu se tourner vers la réglementation applicable aux mandataires, En fin une terminologie nouvelle est apparue c'est celle de « l'agent consignataire » qui signifie que le consignataire de

¹ A. (Moussa), *Le consignataire du navire en droit français et égyptien*, Revue internationale de droit comparé , 1985, Volume 37, n°1 p257.

navires est un agent commercial. La principale mission de l'agent maritime est la recherche des clients pour son mandant.

1.1.3. 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 recherche 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.

1.2.Fonction commerciale du consignataire maritime.

1.2.1. La structure commerciale des navires à l'international

En transport maritime, la structure commerciale des navires à l'international se fait soit en ligne régulière ou en tramping.

1.2.1.1.Le transport maritime en ligne régulière :

Le transport maritime en ligne régulière est défini comme étant un mode d'exploitation particulier des navires se caractérisant par la régularité, la continuité et la fiabilité du service, par opposition au transport à la demande, la ligne régulière se base sur des départs à jours fixes et des ports d'escale déterminés.

N'importe quel industriel ou négociant peut charger sur ces lignes, moyennant un accord avec l'armateur sur les conditions de transport. Le transporteur qui met en place un tel service en prend naturellement le risque et en supporte les frais.

Sa rémunération est basée sur un taux de fret négociable selon les termes du contrat de transport, couvrant tout ou partie des frais de manutention, ce service vise enfin à maximiser l'utilité du plus grand nombre de chargeurs qui ont, individuellement, des attentes différentes concernant :

- ✓ produits à transporter,
- ✓ volume, valeur,
- ✓ lieux d'origine et de destination finale,
- ✓ sensibilité au temps du transport...

1.2.1.2.Le consignataire d'un navire au tramping :

Comme son nom le désigne en anglais tramp : vagabond, qui désigne le transport maritime à la demande, par un navire de commerce non affecté à une ligne régulière¹. Les transporteurs peuvent fréquenter des routes diverses pour s'adapter à une demande locale dans des ports donnés, et transporter différentes marchandises en vrac ;

¹ www.lomag-man.org, consulté le 15/05/2016 à 23 h28.

Ces dernières se classent en quatre groupes principaux :

- ✓ Les vrac secs (les matières premières industrielles, c'est-à-dire le charbon, le minerai de fer et la bauxite/alumine, plus les denrées alimentaires telles que les céréales et le sucre) ;
- ✓ Le pétrole (pétrole brut, condensas, produits raffinés) ;
- ✓ Les gaz liquéfiés (GNL et GPL) ;
- ✓ Les produits chimiques liquides.

En général, nécessite la location du navire dans sa totalité, pour le compte d'un donneur d'ordres appelé « affréteur ».

1.2.2. Les différentes formes de consignation.

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

1.2.2.1. 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 cargaison¹.

1.2.2.2. L'agence offrant un service d'armement

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

¹ Code maritime algérien, op.cit, article n°638, p230.

1.2.2.3.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 comprennent¹:

- 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; et tenir des livres régulières du navire en cas de litiges futurs avec les assureurs et les cargos.

1.2.2.4.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.

Cette diversification participe pour l'augmentation de la rentabilité, en effet créer des agences maritime 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.

¹ www.definitions.uslegal.com, consulté le 13/05/2016 à 18 :29.

1.2.3. La démarche contractuelle de la consignation maritime.

Pour qu'une échange s'effectue légalement, elle doit être écrite et sous certain conditions exigées par la loi c'est en effet ce qu'on entend par « contrat », le transport de marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux de contrats : un contrat de transport et un autre d'affrètement qui sont traités par la suite.

1.2.3.1. Le connaissement maritime B/L.

Le connaissement est le document standard d'un contrat de transport maritime, il est établi par la compagnie maritime ou son agent ou par le transitaire sur la base des déclarations faites par le chargeur et se présente originellement sous forme de liasse, après la mise à bord des marchandises la compagnie maritime ou son agent enregistre le connaissement ; la date et le signe¹.

En droit maritime, les mentions obligatoires qui doivent être inscrites permettent d'identifier de façon précise² :

- Les parties,
- Les marchandises : nature, colisage et type d'emballage, volume et poids...etc.
- Les éléments du voyage,
- Le fret à payer,
- La date, car il est obligatoire de signer le B/L dans les 24 heures,
- Le nombre d'exemplaires : généralement quatre (un pour le chargeur, un pour le capitaine connaissement, un pour l'armateur, un pour le destinataire),
- Signature du transporteur ou de l'agent,
- « notify » (personne à aviser),
- Mentions spéciales : délais de livraison, soins à la cargaison en cours de traversée.

¹ DONALD DAILLY(Moise): op.cit., p 147.

² JACQUES (Pons), « *transport et logistique* », Hermès, paris, 1997, p265.

1.2.3.1.1. Les différents types de connaissance :

Il existe trois types de connaissance¹ :

- Le connaissance émis à personne dénommée ou nominatif (straight consigned) : C'est un connaissance non négociable, il ya que cette personne dénommée (bien désigné) qui prend en charge la marchandise à l'arrivé.
- Le connaissance émis à ordre (to order) : Le document devient transmissible par endossement, en mettant la banque ou un transitaire comme réceptionnaire qui ne cédera le document qu'en échange de sécurité de paiement.
- Le connaissance émis au porteur (to order, blank endorsed) : Il est endossé par le chargeur sans mention de destinataire, le document circule en remise du titre de la main à la main jusqu'à son arrivé au porteur final qui reçoit la marchandise.
- Le connaissance émis embarqué, ou board (shipped on board) : A la date d'émission du document il affirme de la mise à bord effective de la marchandise, se qui signifie donc qu'il prouve l'expédition réel de la marchandise.

1.2.3.1.2.. Les documents du transport combiné :

Principalement on distingue trois documents nécessaires :

- Le CTBL (combined transport bill of lading) : Ce document couvre le transport maritime en ce qui est lié à la partie maritime, on l'utilise lorsque le lieu de départ diffère de port d'embarquement ou le lieu de destination diffère lui-même de port de débarquement.
- Le connaissance direct (through bill of lading) : Il peut s'agir, soit du transport maritime successifs avec transbordement ; soit de transport pénétrant un pré-ou post-acheminement terrestre.
- Le connaissance FIATA : Emis par un transitaire et non pas le transporteur, c'est un document conçu de la fédération internationale des transitaires.

¹DONALD DAILLY (Moïse): op.cit, pp149-150.

1.2.3.2. Les différents types de contrat d'affrètement :

Le contrat d'affrètement est souvent appliqué pour l'expédition de matières premières et de produits de base ; contrairement à la marchandise diverses. Ci dessous sont les différents types d'affrètement¹.

1.2.3.2.1. L'affrètement coque nue :

Le fréteur s'engage contre le paiement d'un loyer, à mettre pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement, ou incomplet. L'affréteur dispose de la gestion nautique et commerciale et il est responsable des dommages subis par le navire au cours de son exploitation.

En revanche, le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise du fait du défaut de navigabilité initiale ou du vice propre du navire.

L'affrètement « coque nue » est aussi utilisé comme mode de financement par des armateurs qui n'ont pas la surface financière pour acheter un navire. Ce type de contrat peut être, dans ce cas, assorti de la clause « avec option d'achat ».

1.2.3.2.2. L'affrètement à temps :

Le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini, qui peut être parfois de très longue durée, quand le chargeur est prêt à assurer la gestion commerciale du navire mais ne veut pas se préoccuper de la gestion nautique beaucoup plus spécialisée, il affrète à temps.

C'est aussi un type d'affrètement utilisé par les armateurs de ligne régulière auxquels permet plus de souplesse. En faite la plupart des armateurs ont des flottes mixtes composées de navires en propriété et de navires affrétés.

¹ ROMULD, (Lacoste), et YANN, (Alix), étude chargé par l'équipe de recherche associée à l'IFSTTAR sur le Fret et les Territoires, *LOGISTIQUE ET TRANSPORT DES VRACS*, Ems, partie II, France, p126.

1.2.3.2.3. L'affrètement au voyage :

L'affréteur ou le chargeur utilise la capacité du navire pour transporter de façon ponctuelle ou pour plusieurs voyages un lot de marchandises d'un port à un autre. Le fréteur met à disposition un navire seulement par contre il conserve la gestion nautique et commerciale.

1.2.3.2.4. Le manifeste cargo :

Document standardisé, reprenant par couple de ports l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire. Les manifestes doivent être remis à bord avant le départ du navire. Car les navires peuvent être contrôlés par les douanes dans les ports, ou, en cas de tension, arraisonnés dans les eaux territoriales d'un pays¹. Certains manifestes peuvent être visés par le consul du pays de destination avant l'embarquement. En cas d'impossibilité de remettre à bord le manifeste définitif au moment de l'appareillage l'agent du navire remet au commandant un manifeste provisoire.

1.3.L a consignation maritime en Algérie :

La consignation existait depuis des siècles en Algérie, sauf qu'elle n'était pas une activité marquante, car la seule compagnie de navigation repérée à cette époque était la CNAN qui a été créé en 1963.

La CNAN devenait l'interlocuteur de tous les usagers du transport maritime, elle avait l'exclusivité du transport maritime sous pavillon algérien. D'où elle avait le monopole en ce qui concerne le cabotage national, le remorquage, la manutention, et la consignation².

Tant que cette compagnie n'avait aucun concurrent national ou étranger dans le marché de consignation, la CNAN était autorisée à conclure les contrats d'affrètement des navires.

À cette époque les ports sont gérés par un organisme d'État unique : l'Office National des Ports (ONP). Au milieu des années 1980, la CNAN se voit retirer deux de ses fonctions florissantes : le transport des hydrocarbures et la consignation.

¹ www.logistiqueconseil.org, consulté le 01/05/2016 à 13h.

² MOHAMED-CHERIF, (Fatma-Zohra), *L'activité portuaire et maritime de l'Algérie*, OFFICE DES PUBLICATIONS UNIVERSITAIRES, Alger, 2004, p124.

Elle s'est divisée en trois compagnies¹ :

- La SNTM/CNAN : société nationale de transport maritime chargée du transport des marchandises générale,
- l'ENTMV : l'entreprise nationale de transport maritime des voyageurs, chargée du transport maritime de passagers qui prendra plus tard le label d'Algérie Ferries.
- la SNTM/HYPROC : société nationale de transport maritime des hydrocarbures qui est chargée du transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques et qui gère elle-même la consignation des marchandises, spécialement dans le cabotage national.

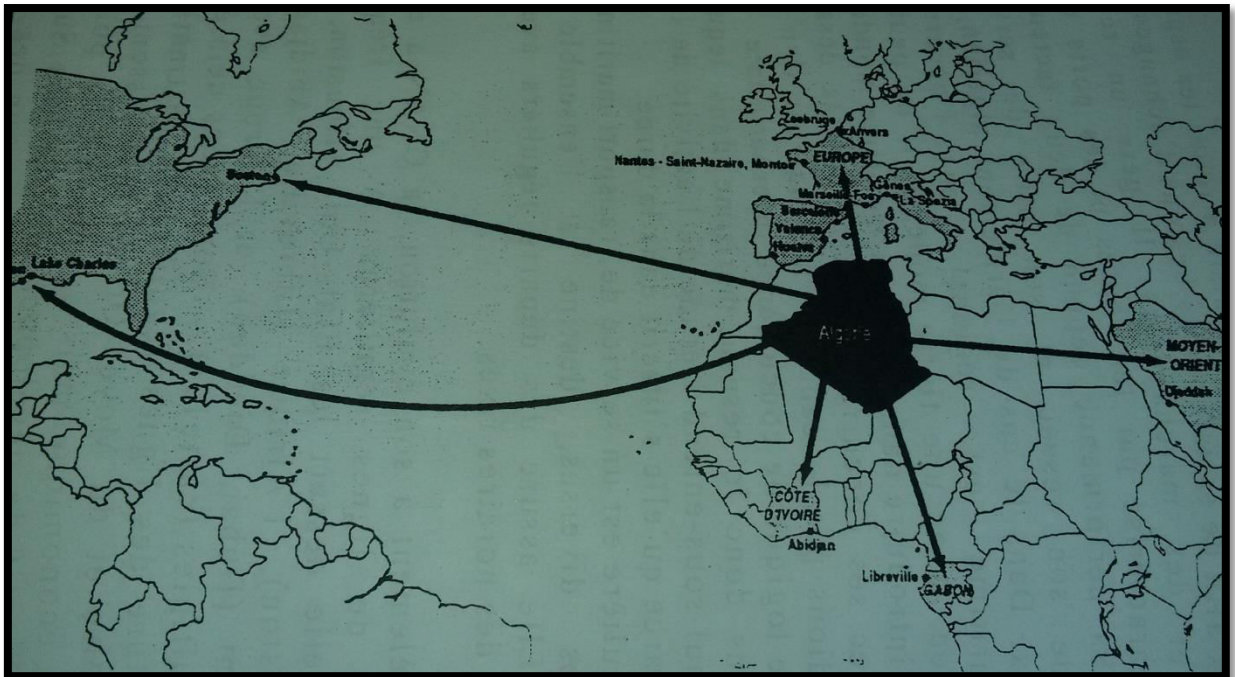
Par la suite une nouvelle société nationale de consignation « ENCATM » est apparu qui a pris l'initiative de se chargé des activités annexes au transport maritime dont les armateurs étrangers étaient bénéficiaires. Cette dernière est devenue une société par action nommé « GEMA », son activité principale consistait à la consignation mais elle pratiquait d'autres missions comme : l'approvisionnement des armateurs, le transit dans les lignes régulières et le tramping.

D'autres sociétés font leurs naissances et inscrites dans le marché de la consignation à savoir : MTA (manufacture du transport associé) elle gère au niveau national et international le stockage, la manutention, le transport et la commission en douane. de plus la « national shipping company » NASHCO qui est ressorti d'une association de GEMA et SNTM/CNAN.

Par ailleurs, il convient de souligner que les échanges internationaux par voie maritime collaborent pour le développement de l'économie, et l'investissement des entreprises algériennes à l'étranger. Alors que la consignation maritime en Algérie est devenue une activité importante qui occupe une place avantageuse pour les mouvements des marchandises à l'international.

¹ MOHAMED-CHERIF, (Fatma-Zohra), op.cit, pp 125-126.

Figure n°II-1 : le réseau maritime couvert par l'armement Algérien.



Source : MOHAMED-CHERIF,(Fatma-Zohra),op.cit p132.

Parallèlement à son évolution, la CNAN fait étendre son réseau de lignes régulières. Elle dessert les Etats-Unis (Houston, Lake Charles Boston), l'Afrique (Libreville, Abidjan), le Moyen-Orient (Dubai, Djeddah), et l'Europe avec des dessertes multiples.

La CNAN, assure également des liaisons régulières vers l'Algérie depuis les ports Italien et Espagnols, la Spezia-Alger, Barcelone-Alger et Valence-oran-Alger-Annaba, avec une fréquence hebdomadaire.

Section 02 : Aspect technique de la consignation

La présente section s'intéresse aux tâches de consignataire qu'il faut conclure, ainsi que ses obligations et responsabilités. De plus on discutera des contentieux rencontrés dans le secteur maritime.

2.1. 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 port¹ ».

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 exportée²

2.1.1. Les tâches relatives à l'escale du navire :

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

2.1.1.1. 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.

2.1.1.1.1. Avant l'arrivée du navire :

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

- Organiser l'escale en inviter 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, code maritime algérien, op.cit, p227.

² EL KHALIFA MOHAMED, (El Kamel), guide des transports internationaux, édition DAHLAB, Alger, 1994,p34.

2.1.1.1.2. 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 ;
- Gère 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.

2.1.1.2. 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 communique les parties prenantes de tout les documents nécessaires.

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

2.1.2. Les tâches relatives à la marchandise :

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

2.1.2.1. A l'import :

Le consignataire commence la procédure nécessaire liée au déchargement avant que le navire soit en rade il réalise se 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

2.1.2.2. 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 la l'étape de la commission confié 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.

2.2. Le rapport entre la consignation maritime et les autres intermédiaires.

Quoique le consignataire joue un rôle important dans la chaîne de transport maritime, mais on 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.

2.2.1. 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 ¹».

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 affréteur, 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.

2.2.2. La relation entre le consignataire et le réceptionnaire :

Le réceptionnaire est chargé de prendre livraison de la marchandise auprès du consignataire, au nom et pour le compte du chargeur².

La livraison des marchandises est subordonnée à la présentation du connaissement et au paiement du fret et des autres frais de transport.

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.

2.2.3. 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 :

² 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

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 navire¹.

La déclaration sommaire comprend :

- le manifeste de la cargaison dont la traduction dans la langue officielle du pays est exigée ;
- les manifestes spéciaux ;
- 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.

2.2.4. 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 opté par des contrats tels que : le contrat de pilotage, de remorquage, de manutention...etc.

¹ 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.

2.2.5. 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 cet 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.

2.3. Les obligations et les responsabilités d'un consignataire :

Le code maritime algérien a approuvé des conditions d'exercices de la profession d'auxiliaire au transport maritime dont aussi désignent les responsabilités d'un consignataire des navires¹.

2.3.1. Les obligations d'un consignataire :

Le consignataire de navire ne se trouve pas seulement en position d'auxiliaire de l'armement, mais comme auxiliaire du transport maritime.

Selon l'**article 8**, l'exercice de la profession d'auxiliaires au transport maritime est soumis à l'obtention préalable d'un agrément.

A savoir que l'agrément d'auxiliaires au transport maritime est délivré dans des conditions soulignées par le ministre chargé de la marine marchande.

L'**article 10** précise les conditions liées au consignataire de navire ainsi que celui de la cargaison, ils sont cités comme suit ²:

¹ Code maritime algérien, op.cit, p 207

² Code maritime algérien, op.cit, p212

- La possession d'un diplôme supérieur dans le domaine juridique, économique, commercial, comptable ou technique, ou ;
- La possession d'un diplôme supérieur en mécanique navale, en sciences de la navigation, en gestion et administration maritimes, en gestion portuaire et en logistique des transports maritimes,
- Ainsi que le cumul d'une expérience professionnelle d'au moins trois(3) années consécutives dans un poste, fonction ou activité ayant un rapport direct avec l'activité sollicitée, à condition que celles-ci n'aient pas pris fin depuis au moins trois(3) années à la date de dépôt de la demande.

Le consignataire doit donc y avoir un bagage des connaissances sur l'armement, c'est son savoir faire qui va faire de lui un bon représentant de l'armateur afin de se permettre d'impliquer dans des relations et des liaisons entre les différentes parties que se soit la satisfaction de l'armateur ou bien celle des clients de l'agence.

Une carte dite « carte d'auxiliaire au transport maritime », sera remise au consignataire afin qu'il puisse exercer son métier après être inscrit dans le registre des auxiliaires au transport maritime, selon **l'article 26** cette carte doit contenir les renseignements suivants :

- Le type d'activité,
- Le nom ou la raison sociale et l'adresse de l'auxiliaire au transport maritime ;
- Le numéro d'ordre correspondant à celui porté sur le registre y afférent.

Le consignataire des navires ne doit en aucun cas effectuer une transaction sans avoir présenté tout les documents liés à son activité et motiver l'objet de cette transaction et sous quelles conditions était faite. Sans oublier également de souligner l'armateur qui le mandate.

2.3.2. Les responsabilités d'un consignataire :

2.3.2.1. Les responsabilités contractuelles :

Le consignataire soumis une responsabilité envers son armateur grâce à un contrat réalisé entre eux.

Le consignataire reçoit un ordre de son armateur de toutes missions et tâches à réaliser, le consignataire prend donc une position d'un obéissant à l'ordre, sa responsabilité est basé sur le respect des règles. En effet il ne peut pas prendre aucun engagement personnel ou par sa volonté, il ne peut qu'au compte et au nom de l'armateur.

D'autres part, le consignataire n'est pas responsable des fautes établies par l'armateur ou le capitaine, il est considéré comme un intermédiaire entre l'armateur et les différents clients.

Le consignataire vu sa responsabilité envers le mandant, il est tenu de lui communiquer de tout le déroulement de l'escale, et non seulement rester en contacte permanent avec lui mais aussi défendre ses intérêts, **l'article 614** s'explique « *le consignataire du navire doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignataire ,défendre les intérêts de l'armateur, suivre les ordres et instructions de l'armateur et lui donner sans tarder tous renseignements sur le déroulement des affaires. Dans des délais convenus, le consignataire doit rendre compte à l'armateur des sommes perçues et dépensées et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits de l'armateur envers les tiers* ».

En fin il faut bien citer que le rôle de consignataire dans un terrain déterminé est très puissant, sans la présence des documents amenés du consignataire la marchandise ne se débarque pas du navire.

2.3.2.2. La responsabilité délictuelle :

On ne peut pas être souvent dans une voie positive ou la marchandise est dans chaque escale arrivé chez un client en bonne état, il arrive parfois rencontré à des avaries.

Dans les cas pareils le consignataire subit sa responsabilité envers le client même si l'avarie est causée par le transitaire, ou le manutentionnaire, ou autres.

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

Si une affaire est passée en justice le consignataire peut agir en justice au nom de l'armateur.

Tableau n° II-1 : Comparaison des règles de La Haye et des règles de Hambourg.

	Règles de La Haye	Règles de Hambourg
Étendue de la responsabilité	Prise en charge de la marchandise dans le périmètre du navire (bastingage à bastingage ou de sous palan à sous-palan).	Responsabilité établie de port à port.
Responsabilité du transporteur	Responsabilité présumée sauf réserves faites par le transporteur.	Responsabilité présumée sauf réserves plus présomption de faute ou de négligence en cas d'avarie, perte ou retard : le transporteur doit prouver que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour éviter l'événement et ses conséquences.
Traitement des litiges - réserves - retard	Réserves dans les trois jours pour les dommages non apparents. Retard rarement indemnisé.	Réserves dans les quinze jours pour les dommages non apparents. Retard indemnisable si le délai convenu est dépassé. Réclamation dans les soixante jours de la livraison.
Limites d'indemnisation	2 DTS par kilo ou 666 DTS (Droits de tirage spéciaux.) par colis.	2,5 DTS par kilo ou 835 DTS par colis.

Source : LEGRAND (Ghislaine), et MARTINI (Hubert) : *Gestion des opérations IMPORT-EXPORT*, DUNOD, Paris, 2008, p42.

Le contenu de la convention de Hambourg est nettement plus en faveur des chargeurs que la convention de Bruxelles. les règles de La Haye-Visby prévoient une responsabilité objective du transporteur maritime qui peut s'exonérer en invoquant l'un des cas exceptés limitativement énumérés, les règles de Hambourg se basent sur le système de responsabilité sur une présomption de faute dont le transporteur peut apporter la preuve contraire en démontrant que "lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences.

2.4. Les contentieux en matière de transport maritime :

Lors de l'acheminement d'un conteneur ou une marchandise sa arrive parfois des accidents, des avaries, des manquants...etc., qui peuvent entraîner par la suite des contentieux entre les parties prenantes.

2.4.1. Le conteneur maritime, source de contentieux.

Le conteneur est une caisse de dimensions normalisées utilisée pour la manutention, le stockage ou le transport de matières ou de lots d'objets dont elle permet de simplifier l'emballage¹, l'importance et l'impact de cette caisse sur la marchandise transporté fait son influence sur l'état de cette dernière, ce qui fait qu'un conteneur peut être considéré comme source des contentieux, même s'il ne constitue pas la pièce maîtresse de la jurisprudence, le transport de marchandises en conteneur est un sujet délicat. Si épineux, même, Présumé responsable des avaries et manquants constatés au dépotage, le transporteur admet difficilement d'assurer les dommages subis par une marchandise dont il n'a pu constater l'état². Le conteneur étant un élément dans le système de transport maritime il n'échappe pas aux effets des avaries. On distingue deux types d'avaries³ :

- **Avaries particulières :**

Ce sont les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par la marchandise assurée en cours de transport, Selon le mode de transport, ces avaries peuvent survenir à deux moments :

- Au cours du transport lui même suite à un événement majeur (types incendie, naufrage, accident de la route...) ou d'un accident ne concernant que la marchandise (mouillure par eau de mer, casse, vol...);
- Au cours de la manutention (chargement, déchargement, transbordement...), notamment lors de la rupture de charge.

¹ SEYOUUM,(Belay) : *import-export :theory, practices,and procedures*,2^e édition, Routledge, NEW YRK et LONDON,2009,p221.

² TILCHE (M.) : *Conteneurs: pas de responsabilité accrue pour le transporteur*, BTL n° 2438, 1992, p. 21.

³ KOSSI, (Albert-Francis), *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, du la côte d'Ivoire et de la Negeria*©Lit Verlag mûnster, Humburg,2002,pp 2-4.

- **Avaries communes :**

C'est une procédure de répartition des frais et dommages entraînés par des mesures de sauvetage décidées dans l'intérêt commun d'un navire et des marchandises qu'il transporte elle permet de répartir entre le navire et les marchandises les frais engagés dans leur intérêt commun, tels que les frais d'assistance en mer.

Ces frais engagés pour sauver le navire ne seront pas exclusivement supportés par celui-ci mais partagés entre lui et les marchandises à proportion de leurs valeurs respectives.

2.4.2. Les causes principales des litiges dans le mode de transport maritime.

La marchandise doit être livrée dans le temps et en bon état au port de destination. Ainsi, une fois arrivés au port de destination, les conteneurs doivent être livrés à l'ayant droit dans l'état convenu. Il peut exister plusieurs causes des litiges dans ce contexte à savoir¹ :

- **La livraison :**

Les opérations de livraison sont également l'une des causes éventuelles d'importants contentieux. Sa peut être les retards assumés de transporteur, à part si le retard est dû aux conditions climatiques de la navigation maritime ou tout autre événement de mer que le navire a dû affronter. Ici la responsabilité du transporteur ne présente aucune spécificité.²

Cependant, d'autres causes peuvent être une source de litige. Il s'agit notamment de la non-conformité de la livraison des marchandises transportées par voie maritime.

- **Les pertes, vols et surestaries :**

Qu'il s'agisse des conteneurs qui tombent à la mer, sous l'effet d'un désarrimage ou la perte à l'intérieur des conteneurs ou aussi des vols opérés dans les conteneurs, sa contribue des contentieux importants entre les acteurs du transport maritime et les parties au contrat de transport. Concernant la surestarie c'est en effet, une charge due et facturée lorsque le client conserve l'équipement (conteneur) pour une durée qui dépasse le « free time » qui veut dire la franchise convenu.

¹ KERCKHOVE, (Eric), *LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES CONTENEURISÉES*, thèse pour obtenir le grade de docteur en droit, Lille, 2015, p203.

² BONASSIES, (Pierre), Christian SCAPEL, (Christian) : *Droit maritime Relié*, 2^e édition, LGDJ, 2010, p 730.

- **Les causes dues au fret impayé:**

Le fret constitue l'ensemble du coût qui assure le trajet de la marchandise, Si le transporteur n'a pas été payé du fret, il ne pourra que procéder à la consignation de la marchandise et de demander probablement la vente devant la juridiction, à moins que le destinataire ou l'ayant droit fournisse une caution suffisante pour couvrir le montant dû.

2.4.3. Les assurances.

Il s'agit de se protéger contre le risque de devoir indemniser les tiers ou les cocontractants en cas de dommage que l'on pourrait leur causer.

Les propriétaires de navires se regroupent pour se garantir mutuellement des risques qu'ils encourent pendant l'exploitation d'un navire à l'amiable : les clubs de protection et indemnités (les P& I). Le rôle de P&I est considérable au point qu'on n'imagine pas aujourd'hui un système de commerce maritime qui ne serait pas consolidé par ces assurances.

L'immobilisation est cependant une catastrophe écologique pour son exploitant. Quand la saisine est autorisée, l'exploitant cherche à obtenir la main levée de sa saisine conservatoire, soit en prouvant que la créance n'existe pas, soit fournissant une garantie financière à la créance. Cette garantie est fournie quasi-immédiatement par l'assurance (lettre de garantie)¹.

➤ **Les différents acteurs de l'assurance**

Aux intervenants du transport lui-même (le chargeur, le groupeur de marchandises, le transitaire, le courtier de transport, le commissionnaire, en douane, et le transporteur), il faut ajouter les principaux intervenants en assurance transport, soit l'assuré, le courtier, d'assurance, l'expert en sinistres et la compagnie d'assurance².

- **L'assuré :** c'est la personne ou l'entreprise qui souscrit une police en vue d'assurer des marchandises contre des catégories de risques déterminés à l'avance. L'assuré peut être le vendeur ou l'acheteur (selon l'incoterm), ou encore le transitaire.
- **Le courtier d'assurance :** a pour fonction de rapprocher un client potentiel (futur assuré) d'assurance. L'assuré peut mandater un courtier pour rechercher la compagnie d'assurance la plus apte à répondre à ses besoins et pour négocier les conditions et la

¹ DELAYE (Marie-Camille) : *LES GARANTIES P&I*, Mémoire pour le Master 2 Droit Maritime et des Transports, faculté de droit et de science politique D'AIX-MARSEILLE, 2007, p49.

² JAMAL (Naji) : *COMMERCE INTERNATINAL, mondialisation, enjeux et applications*, Éditions du renouveau pédagogique INC, 2eme édition, Canada, 2009,pp 393-394.

prime les plus avantageuses pour lui. En principe, le courtier défend les intérêts de l'assuré, puisqu'il en est le mandataire.

- **Le courtier d'assurance maritime** est un officier public, un peu comme un agent de change, doté de certains privilèges, dont celui de signer les contrats d'assurance pour le compte de l'assuré et de certifier le taux de la prime. Soulignons que l'agent d'assurance, travaille pour le compte d'une seule compagnie d'assurance. Il perçoit comme rémunération une commission proportionnelle aux primes qu'il permet à la compagnie d'encaisser.
- **L'expert en sinistres** : a pour rôle de constater, à destination ou en route, les pertes ou les avaries de marchandises. Il est généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance ou par le propriétaire du navire dans le cas d'une avarie commune, et il informe les parties concernées de son constat. Quand il est question de transport de marchandises par voie maritime, on parle de commissaire d'avarie (ou l'expert répartiteur).
- **La compagnie d'assurance** est née de l'augmentation des risques qui étaient, à l'origine supportés par des personnes physiques. Cette augmentation a suscité la création de mutuelles ou de compagnies privées de grande taille. Soulignons que les compagnies, si grandes soient-elles, pratiquent couramment entre elles la réassurance, c'est-à-dire qu'elles partagent les risques couverts avec d'autres compagnies, souvent sans en informer l'assuré.

2.4.4. Responsabilités des acteurs impliqués dans les litiges en matière de transport maritime en Algérie.

Les ports en Algérie attestent à de nombreux accidents, a cause de manque d'organisation, et pour qu'un réceptionnaire reçoive sa marchandise en bonne état, appropriée aux caractéristiques mentionnées dans les contrats, avec la quantité et la qualité prévues, tout acteur intervenant dans l'acheminement de conteneur ou marchandise assume certaines obligations.

Le code maritime algérien définit les responsabilités impliquées à chacun d'eux à savoir ¹:

Tout d'abord le premier responsable de la marchandise c'est le chargeur, il doit vérifier ; contrôler l'état tout les conteneurs ou marchandise avant les embarqués sur le navire, en cas des manquantes ou de mauvaise état de marchandises il fait recours au fournisseur.

Quand la marchandise est en chemin, le capitaine du navire prend la responsabilité de s'occuper de la marchandise transporté par voie maritime, selon **l'article 586** : « *le capitaine est tenu, au cours de l'expédition, de pourvoir à la protection des intérêts des ayant droit de la cargaison et agir dans ce domaine conformément aux instructions de l'armateur* ».

En cas de litige dans le pays destinataire l'armateur donne l'ordre au consignataire de lui représenté en justice, il peut ainsi désigner le capitaine en tant que son représentant comme **l'article 588** le souligne : « *en cas de litige, concernant le navire et l'expédition hors des lieux où l'armateur son principal établissement ou une succursale, le capitaine représente l'armateur en justice tant en qualité de demandeur que de défendeur, à moins que l'armateur n'ait désigné dans ce but un autre représentant.* »

Une fois le navire est en quai, la responsabilité de manutentionnaire débute, par contre d'autres intervenant partage cette responsabilité tel que : le consignataire des navires, qui fait présenté son expert, l'entreprise portuaire. En cas de faute, le manutentionnaire est responsable envers celui qui a engagé ses services.

D'après **l'article 915**²: « *...il ne peut être tenu responsable d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits avant et /ou après l'opération dont il a la charge.*»

Le transporteur subit lui aussi sa part de responsabilité en cas des dommages, mais il arrive parfois ou le transporteur coïncide avec d'autres causes, là il doit prouver qu'il n'est pas responsable de l'autres partie des pertes ou dommages.

Discutant de l'exécution des contrats, selon **l'article 800** : «*il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite de la négligence du transporteur...* ».

Enfin on peut faire une classification des contentieux selon le niveau d'intervention des acteurs impliqués dans l'exécution du contrat de transport par conteneurs.

¹ Code maritime algérien, op.cit, pp 223-224

² Code maritime algérien, op.cit, p325.

Conclusion :

Organiser l'escale des navires au port et le transport des marchandises, c'est la mission commerciale, administrative et technique confiée au consignataire de navire, poste clé du transport maritime.

Le consignataire des navires entretient de nombreux contacts avec différents prestataires (douanes, assureurs, chambres de commerce, manutentionnaires...). Ses horaires de travail sont calqués sur ceux des départs et des arrivées des navires : il doit ainsi être disponible.

À cela s'ajoutent les problèmes liés aux opérations de transport eux-mêmes c'est-à-dire les risques de détérioration de la marchandise pendant les opérations de manutention ou encore pendant le transbordement. D'où la nécessité de se procurer un emballage sécurisant et fiable, et surtout l'assurance de la marchandise afin d'éviter les contentieux.

Chapitre III : La chaîne logistique au sein de GEMA

Introduction

Aujourd'hui les échanges commerciaux s'évoluent de plus en plus, le transport par voie maritime joue un rôle prépondérant dans l'économie internationale.

En Algérie, plusieurs compagnies maritimes se présentent afin d'accorder un service de consignation dans le but de garantir le bon déroulement d'une escale dans les ports algériens.

GEMA (Société générale maritime), est l'une des compagnies maritimes qui a un poids lourd en ce qui concerne le service de consignation des navires en Algérie, d'où elle occupe une place incontournable dans le territoire concurrentiel Algérien.

Dans ce chapitre, on va présenter GEMA, et illustrer la structure de la société en décrivant les tâches confiées à chaque département comme une première section, ensuite dans la deuxième section on va entamer l'enquête faite au sein de GEMA, afin d'analyser les résultats obtenues.

Section 01 : présentation de GEMA.

GEMA a été créé dans le but de fournir un service d'agence maritime pour les différents types de navires à fin de présenter les armateurs en Algérie. Pour les compagnies maritimes qui désirent exploiter le marché algérien à l'international, GEMA est dotée d'une équipe qui propose de l'assistance pour toutes les études de marché et les échanges « import-export ».

1.1.La création de GEMA.

1.1.1. La dénomination :

L'entreprise Générale Maritime en abrégation « GEMA » est issue de la restructuration de l'entreprise publique de transport maritime CNAN, GEMA a acquis le statut d'EPE/SPA Entreprise Publique Économique / Société par Actions, en application des procédures relatives à l'autonomie des entreprises à savoir:

- Le décret 87/156 du 04/07/1987 portant sur la restructuration de la Générale Maritime.
- L'acte notarié du 05/06/1990 portant transformation de l'E.N.C.A.T.M Entreprise Nationale de consignation et d'activités annexes en Transport Maritime en EPE.SPA.
- L'acte notarié de la 04/03/1991 portant modification de l'objet social et changement de dénomination de l'entreprise E.N.C.A.T.M devenue GEMA Société Générale Maritime. Son capital de 15 millions de dinars actuellement fixé à 327 900 000 DA par incorporation de réserves se compose d'actions détenues par **GESTRAMAR** «Société de Gestion des Participation de l'état-transport maritime » par un acte notarié du 09/06/1990, dissoute en fin d'année 2015 après une réorganisation dans le secteur des transports qui vient d'être opérée par le premier responsable de ce secteur M.Boudjema Telai, en présence des membres du gouvernement en annonçant la naissance du Groupe de transport maritime **GATMA** qui regroupera les deux filiales de la Compagnie nationale de navigation (CNAN), l'Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs (ENTMV), l'Entreprise nationale de réparation navale (ERENAV) et cinq autres filiales chargées de la consignation de navire et activités connexes dont **GEMA** fait partie de ce dernier groupe. .

L'entreprise GAMA était la première société qui a introduit la notion de commercialisation dans les relations entre les armateurs, elle détient en totalité un effectif de 362 employés dont 119 cadres.

Le siège social de GEMA est situé au 02, Rue Jawharlal Nehru-Alger Ex Bezier Alger.

1.2.LES ACTIVITES DE GEMA

1.2.1. 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. Par son analyse présente cinq fonctions cardinales:

- **La Fonction Technique:**

Cette fonction comprend l'accueil du navire dans le port, l'organisation de son escale et la commande de tous les services nécessaires à sa mise à quai et son séjour dans le port. Le suivi des opérations de manutention et le contrôle des services rendus sont également inclus dans la fonction technique.

- **La Fonction Commerciale:**

Cette fonction œuvre à:

- Louer les services de transport aux armateurs
- La recherche, la négociation la cotation et la taxation du fret
- La réception des marchandises sur documents à l'embarquement pour le compte de l'armateur.
- La livraison des marchandises au débarquement pour le compte de l'armateur
- La fonction du fret maritime et des frais divers et taxes ainsi que les frais de débarquement ou d'embarquement selon le terme du contrat commercial (FOB, CFR..)
- La transmission des opérations commerciales et durant le séjour du navire au port et l'établissement des documents relatifs à l'escale à savoir:
 - ✓ Manifeste cargo
 - ✓ Manifeste fret
 - ✓ Connaissance

- **La Fonction Gestion des Comptes d'Escale**

C'est la fonction d'un compte d'escale d'un navire dans un document reprenant toutes les dépenses et les recettes relatives à l'escale du navire pour le compte de l'armateur. Le document doit comprendre toutes les pièces justificatives

- **La Fonction Courtage Maritime:**

Cette fonction assure la mise en douane du navire par l'établissement et de dépôt des documents exigés signés par le capitaine auprès de l'administration des douanes à l'entrée et à la sortie du navire du port.

- **La Fonction Juridique:**

"GEMA", en tant que mandataire de l'armateur, il peut être désigné pour représenter son mandant en justice, ainsi qu'intervenir dans le règlement des litiges et contentieux (perte ou avarie de la marchandise)

1.2.2. 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.

GEMA fait l'objet de la consignation des conteneurs, suit leurs mouvements, tient informés leurs propriétaires et établit la facturation.

1.2.3. 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.

1.2.4. L'Affrètement Maritime En Tramping :

Son rôle est de trouver un arrangement du transport entre le client et le transporteur, d'une part, et de conseiller le client et de l'orienter vers le meilleur fret, d'autres parts.

Pour cela, il faut choisir des conditions avantageuses pour le transport d'un certain type de marchandises au profit du client en lui faisant obtenir le taux de fret le moins coûteux avec des délais d'acheminement raisonnables "le transit time". Le recrutement de fret en tramping est caractérisé par :

- L'irrégularité des lignes comme l'indique le mot « tramping ».
- L'affrètement de marchandises homogènes telles que les matériaux de construction et d'autres produits à l'exception des produits pharmaceutiques et alimentaires.
- Des itinéraires qui ne sont pas fixes.
- Un à deux clients.
- Changement au niveau du port désigné.

1.3.L'environnement institutionnel de GEMA.

1.3.1. Les clients de la société GEMA.

Le groupe GEMA a une clientèle très diversifiée composée aussi bien de réceptionnaires publics que privés et d'armateurs de renommée internationale. Grâce à son savoir-faire et son sérieux, des opérateurs économiques de premier ordre lui font confiance, en lui confiant la prise en charge de leurs importations.

Ainsi, tous les navires destinés à l'office algérien interprofessionnel des céréales (OAIC) sont consignés par GEMA. Dans son portefeuille clientèle la société GEMA compte des entreprises et organismes tels que :(OAIC), (ONAB), (SIM spa), SONELGAZ, ENIEM, FRUITAL,... etc.

Des armateurs de renommée internationale font confiance à GEMA en la désignant comme agent consignataire en Algérie, principalement l'armateur MESSINA

- **MESSINA Line :**
 - Sud Europe (Genova, Naples, Marseille),
 - Turquie(Mersin), Afrique, Moyen-Orient,
 - Sous-continent Indien.

1.3.2. La présence de GEMA au niveau des ports :

L'entreprise GEMA est active sur l'ensemble des ports de commerce algérien tel que : Alger, Bejaia, Jijel, Skikda, Annaba, Ghazaouet, Oran, Arzew, Mostaganem, Ténès.

1.3.3. Les filiales et les prises de décision.

1.3.3.1. Les Filiales:

Depuis sa création, en plus de son activité principale, elle exerce aussi d'autres activités telles que l'avitaillement... etc. GEMA a filialisé ses activités à travers ses filiales :

- **La filiale FILTRANS:**

La société internationale transit transport, par abréviation FILTRANS, a été créée le 02 mars 1994, GEMA en est actionnaire à 90% en association avec le fonds de participation service à 10%.

FILTRANS a pour principale activité le transit national et international, elle fait également office de commissionnaire en douane et en transport et exerce d'autres activités annexes aux transports maritime à travers l'ensemble des unités sises à : Alger; Bejaia; Annaba; Skikda; Oran et Mostaganem. Ces activités sont :

- Camionnage et relevage de marchandises
- Déménagement
- Entreposage sous douane
- dépotage et empotage des marchandises conteneurisées
- Groupage et dégroupage des conteneurs
- Assurance sur faculté
- Opération de « bout en bout »

La création de la société FILTRANS visait également à donner à l'activité transit l'autonomie nécessaire à son développement.

La politique commerciale propre à FILTRANS qui évolue dans un environnement concurrentiel, vise à :

- Consolider les activités traditionnelles telles que l'activité de commissionnaire en douane ou en transport terrestre

- Prendre en charge des présentations intégrées par le développement et la diversification de nouveau service à offrir.

- **La filiale AVICAT:**

La Société d'avitaillement et de catering par abréviation AVICAT, société par actions, a été créée le 12 février 1995.

GEMA était actionnaire à 80%. Actuellement GEMA détient 100 % de ses actions.

Elle a pour principale activité l'avitaillement des navires les produits de bouche et les produits de pont à travers ses unités situées à : Annaba; Skikda; Bejaia; Alger; Mostaganem et Oran. Elle opère dans le domaine du ravitaillement des bases pétrolières et du catering; d'importants accords ont été conclus avec des groupes étrangers de renommée mondiale.

- Permettre le développement de cette activité en lui donnant au départ les moyens nécessaire à un développement très large au sein de la branche maritime, ship handling traditionnel sont intégrée à la vente des produits dits de produits pont et machine
- Investir de nouveaux créneaux dans le domaine du catering et, de façon plus large, celui de la restauration collective et du full- catering ALC.

AVICAT, elle-même, était actionnaire à 40% dans *COMARPEX ALGERIE* société d'avitaillement et d'approvisionnement, et à 35% dans *ALGERIE LIGABUE CATERING* société de catering et restauration collective.

1.3.3.2. Les Prises De Participation

En plus de ses filiales GEMA possède des prises de participation dans trois sociétés:

- **SOGRAL:**

La société d'exploitation de la gare routière d'Alger, par abréviation SOGRAL, a été créée le 30 mars 1994. GEMA a pour activité principale la gestion et exploitation des infrastructures de la gare routière d'Alger et de la galerie commerciale.

Ses principaux proviennent des :

- Droit de stationnement
- Redevances passagers
- Gérance des locaux commerciaux.

Ces présentations représentent 80% de l'activité totale de l'entreprise, et d'autres services sont proposés aux clients comme suit:

- Les consignes bagages
- Parking public
- Location des guichets

- **S.I.H :**

La générale maritime participe dans le capital de la société d'investissement et d'hôtellerie à 6,42%. Cette société a déjà réalisé l'hôtel Sheraton qui a été mis en exploitation à la fin du 1er semestre 1999.

- **SAIDAL :**

Société cotée en bourse ; GEMA a acquis 100.000 actions pour une valeur de 79.4 millions de dinars.

1.3.4. Les concurrents de GEMA :

C'est l'ensemble des entreprises qui interviennent dans le même secteur et proposent pour la clientèle les mêmes services. Ainsi, GEMA fait face à plusieurs concurrents donc les principaux sont : CMA, ARKAS, TARROS, MAERSK LINE, MSC, EVER GREEN.

1.4.Le pouvoir de GEMA.

1.4.1. Moyens et matériels du groupe GEMA.

GEMA dispose d'un parc immobilier servant le siège pour ses agences au niveau des différents ports de commerce du territoire national. Elle dispose aussi d'un réseau informatique lui permettant d'assurer une gestion rigoureuse et dans les délais requis au bénéfice de sa nombreuse clientèle.

Sa filiale FILTRANS dispose en dehors de son siège des différents locaux à usage de bureaux aux niveaux de ses agences, d'un parc à camions à Annaba, de deux parcs à conteneurs à Oued El Semar El Harrach -Alger, d'un entrepôt sous Douanes à Gue de Constantine-Alger et enfin d'un entrepôt sous Douane à Ed-Senia-Oran. Les relations privilégiées qu'entretient GEMA avec des armateurs étrangers renommés la mettent constamment dans l'obligation d'avoir un personnel suffisant et compétitif pour satisfaire une clientèle exigeant un service de standard international.

Tableau n°III-1 : Evaluation de ressources humaines du GEMA.

	Cadres	Maitrise	Exécution	Total
GEMA	74	55	5	134
FILTRANS	45	170	10	225
TOTAL	119	225	15	359

Source : document interne de l'entreprise.

Concernant les moyens financiers, les différents résultats réalisés durant les trois dernières années sont comme suit¹ :

- 220 378 KDA en 2013.
- 265 609 KDA en 2014.
- 195 827 KDA en 2015.

1.4.2. Certification de GEMA:

Pour uniformiser ses procédures et améliorer sa prestation, GEMA s'est engagée à la fin de l'année 2005, dans la mise en place d'un système de management de la qualité (SMQ).

L'entreprise a été certifiée ISO 9001/2000 par l'organisme SGS au cours de l'année 2009.

¹ Direction Générale GEMA.

Depuis, l'entreprise a passé avec succès toutes les étapes de suivi et validité du système. Comme elle a réussi son accès à la version 2008 et au renouvellement du certificat en juin 2012.

Les avantages acquis dans une première étape sont organisationnel. En effet, ce système a permis une organisation de notre fond documentaire (procédures, formulaires, instructions de travail) et la mise en place d'une batterie d'outils de management et de contrôles comme les revues de processus, revue de direction, les audits internes, les mesures de performance et enquêtes satisfaction clients...etc.)

Cette démarche qualité inscrite dans un processus d'amélioration continue vise aussi à promouvoir notre prestation et à renforcer notre position pr rapport à la concurrence.

1.4.3. Politique de tarification :

Les sévices rendus par GEMA font l'objet d'une tarification sur une pro-forma communiquée aux clients. Le calcul se fait en fonction de la fréquence d'escale du navire et de sa jauge nette.

La politique de GEMA en matière de tarification se base sur la hiérarchisation de la clientèle en ce sens que les clients assidus bénéficient de meilleurs tarifs.

1.5. Plan de développement du Groupe GEMA :

Dans le cadre de son développement GEMA a initié plusieurs projets qu'elle a soumis aux pouvoirs publics.

Tout en restant dans le cadre du secteur maritime et de ses activités annexes, le groupe GEMA espère développer très bientôt d'autres activités à même de lui permettre de diversifier ses sources de revenus et pérenniser le groupe et permettre son extension.

2. La structure de l'entreprise

2.1.1. Le Statut Organique :

Se compose de directions suivantes :

➤ Direction Générale

Les proches collaborateurs du directeur Générale sont: Les chargés , Assistant de la sécurité, et de l'audit.

➤ Direction Organisation et Systèmes D'information(D.O.S.I)

Cette structure est composée du directeur et son secrétariat d'une équipe d'informaticiens.

Dans ce cadre elle est chargée d'assurer de :

- La conception et la réalisation des systèmes d'information
- La conception et gestion du dictionnaire de données de l'entreprise
- Les choix techniques sur les aspects hardware, software et réseaux
- Le développement et la rentabilisation de ressources informatiques
- L'efficience des schémas organisationnels et informationnels
- La normalisation et codification des procédures et supports
- La mise en place, le suivi et la conservation du schéma organisationnel de la GEMA
- Conception et mise en œuvre des schémas informationnels de l'entreprise en collaboration avec les fonctions centrales
- Participation à la définition du plan informatique conformément au schéma approuvé par la direction générale et dans le cadre de développement de l'entreprise
- Mise en œuvre de la politique informatique entreprise
- Gestion des procédures de gestion et d'organisation (développement, mise en œuvre et mise à jour)
- Élaboration, suivi de la réalisation et diffusion des manuels de procédures (adaptation et mise à jour).

➤ **Direction Finances comptabilité et portefeuille (D.F.C.P)**

Elle est chargée de:

- L'élaboration et suivi des politiques en matière de comptabilisation, du budget et de gestion des finances de l'entreprise.
- L'élaboration et suivi des procédures.
- La gestion centralisée de la trésorerie.
- La centralisation des comptabilités des agences maritime.

Le Développement du portefeuille a pour principal mission l'élaboration et l'évaluation périodique des plans stratégiques de développement successifs, la gestion du portefeuille de l'entreprise et ses filiales et ses différentes prises de participation.

Ses missions et attribution se résument au :

- Définition des objectifs stratégiques de développement de l'entreprise
- Suivi de l'environnement concurrentiel et de l'analyse prospective
- contrôle et suivi technique de la consignment, des filiales et des sociétés en participation (fiche analytique d'activité, bilan commercial d'activité et reporting financier)
- Élaboration et d'enveloppement d'une base de données commerciale
- Élaboration des études stratégiques et économiques
- Gestion du centre de documentation technique
- s'occuper de la création de nouvelles filiales à l'avenir
- Assurer le suivi des filiales constituées dans le cadre de portefeuille sur les plans statistique et politique générale.

➤ **Direction Administration Générale et Affaires Juridiques (D.A.G.A.J)**

Bureau d'ordre général.IL comprend une :

- Sous Direction Administration Générale qui est chargée de:

- L'élaboration et suivi des politiques en matière de comptabilisation, du budget et de gestion des finances de l'entreprise.
- L'élaboration et suivi des procédures.
- La gestion centralisée de la trésorerie.

- La centralisation des comptabilités des agences maritime.
 - Contrôle et l'assistance des agences maritime en la matière.
 - Les moyens généraux.
 - La gestion du patrimoine du siège.
 - La gestion des archives.
 - La gestion financière et comptabilité.
- Sous Direction Ressources Humaines qui est chargée de:
- La convention collective.
 - L'élaboration et le suivi de politiques en matière de gestion du personnel ainsi que de la gestion des carrières et de la formation.
 - L'élaboration et le suivi des procédures concernant les ressources humaines.
 - La centralisation des données.
 - Le contrôle et l'assistance des agences maritime.
- Direction Commerciale et Marketing (D.C.M):

La Direction Commerciale et Marketing est responsable de la politique commerciale de l'entreprise (objectifs commerciaux, moyens, stratégie de GEMA), ainsi que de l'imitation des actions de marketing en direction de nouvelles débouchés aux produits et présentation de l'entreprise, Ses missions et attribution se résument en :

- Suivi de l'exploitation commerciale des agences maritime.
- Élaboration de nouveaux marchés, identification des présentations existantes ou des opportunités de développement des produits.
- Surveillance des évolutions du marché et de la concurrence.
- Suivi et consolidation de la situation financière des armateurs.

Elle se divise en deux sous directions:

- Sous Direction Consignation: Son rôle consiste à:
- Élaborer et faire appliquer des politiques commerciales et tarifaires harmonieuses à travers toutes les agences maritimes en matière de consignation des navires et des conteneurs.
 - Initier et développer des actions de marketing

- Consolider les comptes armateurs.
 - Contrôle et assistance des agences maritimes.
 - Faire assurer une qualité de service, continuellement améliorée, envers la clientèle de l'entreprise.
- Sous Direction Recrutement fret en Ligne Régulières: Elle est chargée de:
- Maîtriser l'activité de transport maritime.
 - Développer la clientèle de l'entreprise.
 - Suivi opérationnel au plan du conseil en transport maritime des clients de l'entreprise.

➤ **Les Agences De GEMA:**

Elle compte Neufs Agences:

Les neufs agences maritime, 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 neufs agences sont:

- Agence Alger (BP.95 1er novembre Alger.
- Agence Bejaia-quai nord BP. 97Bejaia.
- Agence Jijel- Gare maritime BP. 89 Jijel.
- Agence Mostaganem- quai du Maghreb.
- Agence Ténès BP. 22.
- Agence Annaba- quai Warnier BP.19.
- Agence Skikda- quai sud BP. 11.
- Agence Oran- Gare maritime.
- Agence Ghazaouet avenue du 1er Novembre.

Section 02 : l'intervention du consignataire GEMA dans la chaîne logistique intermodale.

Cette présente section contient l'étude et le traitement d'une escale qu'on a effectué durant le stage pratique au sein de GEMA y compris un entretien concernant les contentieux constatés durant l'escale.

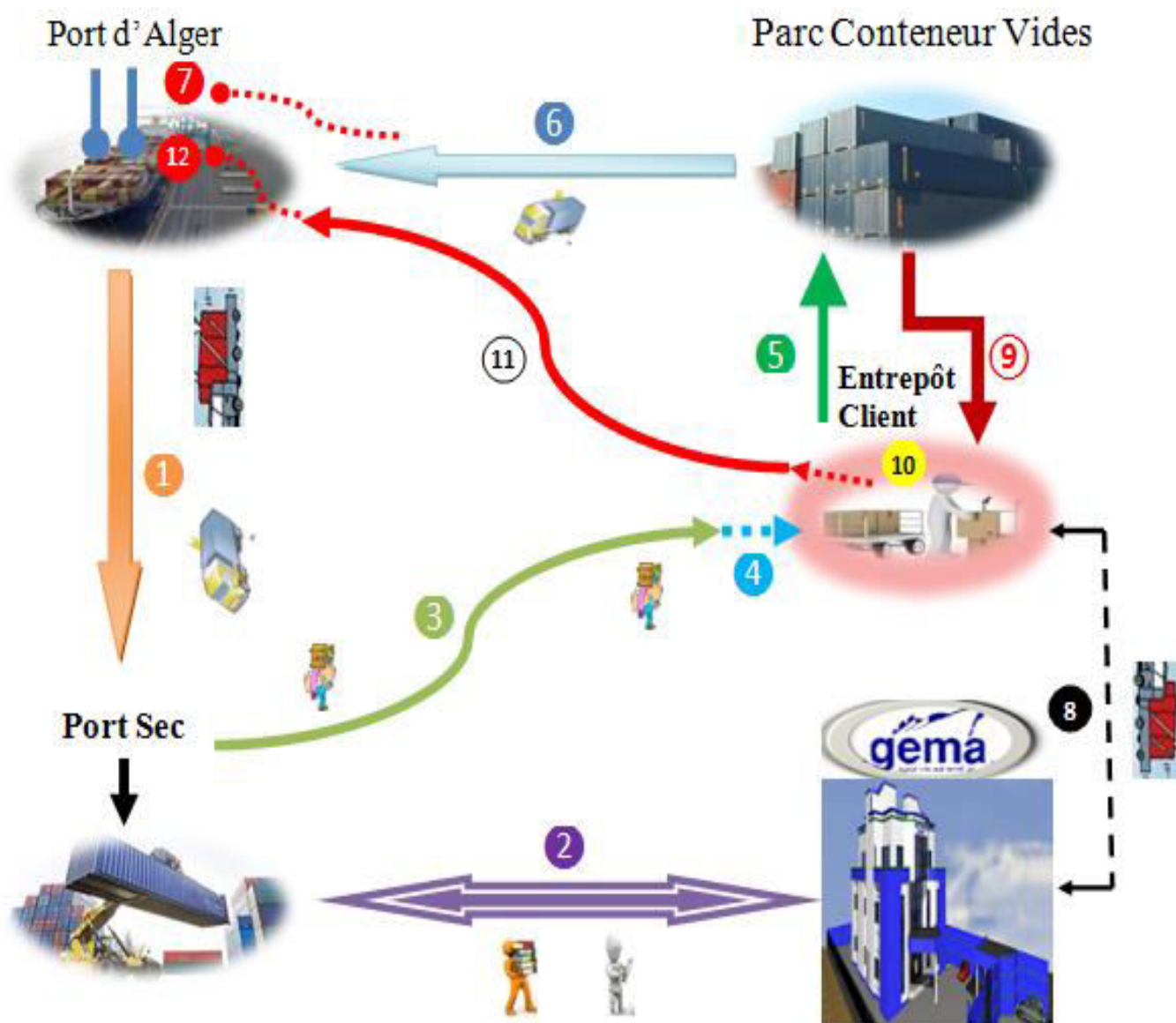
2.1.L'acheminement des marchandises et l'aménagement des conteneurs.

Les marchandises transportées par voie maritime, quand elles seront débarquées, une démarche structurée débute, afin d'acheminer ces dernières au client.

Par conséquent, une chaîne intermodale se fait au cours de cette démarche, qui consiste au transport des chargements d'un port bien défini à une destination par une séquence de moins deux modes de transport.

Le circuit d'un conteneur nécessite ce mode de transport, ce qui fait qu'il soit transporté à partir du navire, par d'autres moyens de transport terrestre, ferroviaire, ou autres, tout dépend de la distance, ou des moyens acquis par le réceptionnaire, à l'intervention des acteurs maritime dont ils transfèrent la responsabilité.

Figure n°III-1 : l'organisation d'un circuit de conteneur.



Source: document interne de l'entreprise.

Dès l'arrivée du navire à quai, le consignataire GEMA intervient immédiatement sur le port d'Alger, sachant que même avant son arrivée, GEMA valide l'escale pour autoriser le navire d'occuper son territoire et envoie les avis d'arrivée par mail ou voie postale (voir annexe I). Une fois l'accostage du navire s'effectue ; **les manutentionnaires de l'enceinte portuaire procèdent au débarquement des conteneurs pleins.**

Les conteneurs seront ensuite chargés sur des camions et seront acheminés vers le port sec (1). Ce type de transfert est considéré comme un transport intermodal car l'acheminement de ces derniers se fait avec deux modes de transport différents.

Les conteneurs ne doivent pas être entreposés dans le port sec pour une longue durée, c'est un placement temporaire jusqu'à l'enlèvement de ces conteneurs pleins par le transitaire (3) qui va de sa part les mettre sous la disposition de l'entrepôt de client (réceptionnaire de la marchandise transportée par conteneurs) à condition qu'avant l'enlèvement, le commissionnaire en douane effectue l'échange documentaire chez le consignataire qui est indispensable pour qu'il puisse prendre possession de sa marchandise : le transitaire reçoit un bon à délivrer de GEMA (2) Une fois l'accès à l'entrepôt de client l'opération de dépotage de marchandises débute (4).

Dans l'étape suivante, le client réalise le vidange des conteneurs appelé aussi le dépotage, le tri et la vérification de sa marchandise, quand il termine ceci ; il restitue les conteneurs vides au « parc des conteneurs vides » (5) ou sont arrangés pour qu'ils soient expédiés vers le port d'Alger pour embarquement (6).

Par ailleurs, dans le port d'Alger une équipe de manutentionnaire effectue l'embarquement des conteneurs vides (7). Le client désirent faire une opération d'exportation, contacte le consignataire des navires GEMA pour demander une mise à disposition des conteneurs vides(8), La compagnie GEMA instruit le parc pour remettre un TC à la disposition du client pour emporter sa marchandise au niveau de son entrepôt (9), pour l'emportage de la marchandise dans des TC pour exportation (10).

Enfin, les conteneurs seront transférés une autre fois vers le port d'Alger, sauf que là ils seront pleins (11).

Le navire sort après avoir effectué l'embarquement de ces conteneurs (12) et bien sûr communiqué GEMA, pour qu'il prenne contact avec son armateur.

2.2.La méthodologie de recherche :

Dans le but général de réaliser ce travail de recherche et de répondre en particulier à notre problématique ainsi que de confirmer ou infirmer les hypothèses proposées, on a suivi une méthodologie bien précise afin de collecter un maximum d'informations et d'obtenir le meilleurs des résultats possibles.

2.1.1 Objectifs de l'enquête :

Le principal objectif de cette recherche est d'évaluer le rôle de la société générale maritime GEMA dans la chaîne logistique maritime, ainsi que mettre l'accent sur les contentieux en transport maritime afin de cerner l'intervention de GEMA dans les opérations liées aux échanges commerciales.

2.1.2. L'approche de recherche :

Afin de pouvoir étudier toute les hypothèses proposées et d'arriver à un résultat pertinent on a opté au début pour une étude analytique descriptif fondé sur l'analyse des différents étapes d'un cas précis, afin de les analyser, d'autres part on a opté aussi pour une approche qualitative. Le choix des méthodes était basé sur l'objectif de la recherche qui consiste dans un premier lieu de poursuivre l'intervention de GEMA dans la chaîne logistique maritime, mais aussi dans un second lieu d'évaluer son rôle dans cette chaîne.

2.1.3. Méthode de collecte des données

Suivant une démarche analytique descriptif, on a adopté pour la collecte des une étude de cas basé sur un traitement d'une escale, et une démarche qualitative en réalisant un entretien semi directif basé sur un résumé des réponses des interviewés.

2.1.3.1. Etude de cas :

C'est une étude approfondie sur un cas en particulier, soit-il une personne, un groupe ou un sujet spécifique. En effet, l'étude de cas conjugue l'observation directe (participante ou non) et différentes sources documentaires relatives aux pratiques et aux discours pertinents à l'objet d'étude¹

La construction et l'analyse de ces données ont comme but de saisir l'objet à l'étude dans ses dimensions de temps et d'espace tels qu'ils s'élaborent dans un milieu donné.

¹ BERRY(Michel), *DIRIGER DES THÈSES DE « TERRAIN »*, *Gérer et Comprendre*, Annales des Mines, déc.2000,p 92

Afin d'élaborer notre étude de cas on a suivi l'escale d'un navire, avant, durant et après sa sortie en collaboration avec l'agence maritime GEMA qui a consigné ce navire.

2.1.3.1.1. Caractéristiques techniques du navire étudié

Dans le cas étudié, on a commencé par présenter le navire de l'escale traité, en faite on a choisi un navire de ligne régulière qui est le navire MCP KYRENIA, ce dernier touche le port d'Alger au moins 03 fois par mois (un intervalle d'une rotation chaque 10 jours), dont les caractéristiques sont :

- Nom du navire : MCP KYRENIA.
- Numéro d'immatriculation IMO : 9393503.
- Maritime Mobile Service Identity MMSI : 210538000.
- Pavillon (drapeau) : cyprus(CY).
- Armateur : IGNAZION MESSINA.
- Année de construction : 2007.
- Port d'attache : Alger.
- Longueur et largeur hors tout : 110m x 20m.
- Tirant d'eau : 6.45m.
- Port en lourd (DWT) : 7709 t.
- Jauge brute (GT) : 5315 t.
- Jauge nette (NT) : 2309 t.
- **Exploitation commerciale du navire :**
 - General cargo ship : MCP KYRENIA.
 - Condition de transport : ligne régulière.
 - Provenance : Gène.
 - Date de sortie de Gène : 24/02/2016 à 07 h00.
 - Destination : Alger.
 - Date d'arriver en rade d'Alger : 26/03/2016 à 15h00.
 - Date d'accostage du navire : 26/03/2016 à 20h12.
 - Quai : 23/02.voyage 101.
 - Code d'escale : 2016/35.
 - Code d'armateur : 380065.
 - Gros : 971.
 - Soutes à l'arrivée : 40mt/D.O 200mt/FO.
 - Tonnage à bord : 4730,13.

- Nature cargaison à bord : divers, conteneurs, dangereux.
- Début de déchargement : 27/03/2016 à 19h00.
- Fin de déchargement : 28/03/2016 à 12h00.
- Début de l'embarquement : 28/03/2016 à 07h00.
- Fin de l'embarquement : 29/03/2016 à 14h00.
- Remport : Néant.
- Import : $(34 \times 20' + 91 \times 40') = 125$.
- Export : $(62 \times 20' + 156 \times 40')$ Tcs vides et $(04 \times 20')$ Tcs pleins = 222.
- Date de sortie du navire : 29/03/2016 à 18h00.
- ETA Alger : 26/03/2016 à 12h00.
- Soutes au départ : 37mt/D.O 38.60mt/F.O.

2.1.3.1.2. 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 » (voir annexe 1) ; heure prévue de l'arrivée d'un navire donnée par la commandant au prochain port d'escale.

Dans un premier lieu l'armateur, donneur d'ordre contacte la compagnie GEMA, pour une demande de consignation d'un navire dans le port de déchargement d'Alger. **Dans notre cas c'est un traitement d'une escale sur ALGER de ligne régulière.**

La mission de GEMA commence donc par la procédure préliminaire suivante :

- ✓ **L'armateur Italien Ignazio Messina nomme la compagnie GEMA comme agent consignataire de ses navires en ligne régulière y compris le navire MCP KYRENIA.**
- ✓ 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 GEMA T.S.A, Dans notre cas pratique le code de l'escale est **2016/35**.
- ✓ Le service courtage / import (département commercial) ouvre un dossier import en se basant sur les documents suivant: manifeste cargo, écrit, connaissement, comptable,
- ✓ Vient après le rôle de service courtage qui aura comme mission la saisie préliminaire du manifeste douanier D1 sur le même système TSA. 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,...**).

Remarque :

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 commise 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.

Le consignataire des navires GEMA, en préparant un programme à ses navires (navires attendus, en rade, accostés aux quais), prend en charge le navire MCP KYRENIA et choisit un poste à quai suite à la décision de la commission de placement faite au niveau de la capitainerie où les chefs de départements de différentes compagnies de consignation assistent à cette réunion quotidienne à partir de 10h. Dans ce cas pratique le navire MCP KYRENIA a accosté au **quai 23/2**.

Les opérations commerciales débutent lorsque le navire sera à quai. Les opérations commerciales liées au navire MCP KYRENIA ont commencé **le 27/03/2016 à 19h00**.

Ce qui fait que GEMA doit informer par messagerie (voir l'annexe 2) 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 maritime pour expertiser les conteneurs lors de leur débarquement et élaborer ensuite un état d'inter changes décrivant l'état physique du conteneur. Sachant que dans ce cas la **codification définitive** pour ce navire est **2016/35**

L'agent shipping récupère les documents nécessaires à savoir le pli cartable, le manifeste cargo et les connaissements auprès du commandant de navire accompagnés de déclaration de monnaie, liste d'équipage...etc.

A son arrivé à l'agence il distribue ces documents aux services concernés (commercial, logistique, shipping). Ensuite il envoie un rapport d'arrivée à l'armateur, appelé « arrival report ». (voir annexe 3) même durant les opérations de déchargement et embarquement, il lui envoie aussi un daily report quotidien (un rapport journalier), en lui informant des quantités débarquées / embarqués par shift de travail.

2.1.3.1.3. L'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.

Quand le service de courtage valide le manifeste de déchargement sur le système **SIGAD**, le système donne un numéro d'enregistrement au navire « gros », et celui de la cargaison « article », pour ce cas le numéro de gros est 971.

Au moment où le navire arrive en rade, le consignataire de navire GEMA 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.

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

Avant les 48 heures, tous les conteneurs débarqués par le port seront acheminés par MAGECO, propriétaire du port sec vers cette plate forme. Dans notre cas MAGECO a transféré vers son port sec (**34x20' et 91x40**), soit **125 conteneurs pleins**.

GEMA sera donc en relation avec différents acteurs de la chaîne logistique maritime, en plus agissant pour le compte du navire.

2.1.3.1.4. La gestion commerciale des marchandises et des conteneurs :

La gestion commerciale des marchandises déchargées, transportées et embarqués pour un navire donné décrit la façon dont sont gérées et traitées les marchandises et leur coté administratif (échange documentaire contre paiement).

Par contre, la gestion commerciale des conteneurs exige un suivi physique et une traçabilité depuis leur débarquement jusqu'à leur embarquement, en procédant aux formalités nécessaires à leur prise en charge (enlèvement, cautionnement, règlement des surestaries...Etc.) quoi que ces conteneurs sont 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 :

- Echange 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 des ces conteneurs.
- Confection des rectificatifs, manifeste complémentaire, changement de position du fret établi par le service courtage du département commercial de l'Agence.
- Edition des différentes factures
- Restitution des conteneurs vides par le réceptionnaire ou son mandataire et règlement des éventuelles factures surestaries (service facturation du département Logistique).
- La préparation des conteneurs vides disponibles au parc à conteneurs pour exportation et la mise à disposition d'un réceptionnaire les conteneurs pour l'emportage et export des pleins.
 - L'expert maritime veillé sur l'état des conteneurs pleins au moment de leur débarquement afin de citer toutes dommages ou avaries apparentes.
 - Le service courtage aura comme tâche de transmettre au compte d'escale les manifestes cargos de port de chargement et celui de déchargement, ainsi que la confection des fiches de recettes à l'import et à l'export.
 - 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 4) encaissées avant 90 jours de la date d'accostage, et l'envoyé au compte d'escale pour régler l'état financière de l'armateur.

2.1.3.1.5. L'apurement de l'escale :

L'apurement d'une escale se fait généralement avant le départ du navire, mais dans certains cas comme le cas de notre navire MCP KYRENIA, elle se fait après le départ du navire : retard des factures des prestations fournies.

Elle consiste à récolter, confectionner et vérifier toutes les factures formants les dépenses et les recettes, correspondant l'escale du navire afin de déterminer le compte d'escale du. Cette procédure est caractérisé par trois phases majeures :

- **Le suivi de l'escale du navire :**

Au cours du séjour de navire MCP KYRENIA passer dans le port d'Alger, le consignataire des navires GEMA prenait l'initiative du suivi de toutes les prestations fournies pour le bon déroulement de l'escale depuis l'accostage de ce navire jusqu'au son départ.

D'où l'agent consignataire GEMA reçoit des factures internes émanant des services de sa direction, et aussi des factures externes venant des intervenants extérieur de l'agence, pour le bon suivi de l'escale du navire MCP KYRENIA ,l'agent du service concerné de la facturation à confié les tâches suivantes :

- Contrôle de toutes les factures venant de l'extérieur.
- Récolter et dispatcher des factures internes et externe voir annexe facture sur les services appropriés, formant un dossier complet, qui sera remit au service recouvrement /compte d'escale.
- Rectifier et relancer les factures non conformes.

- **L'étude et confection du compte d'escale :**

Après avoir réuni toutes les factures, l'agent du service concerné de la facturation, procède à l'étude des prestations fournie(facture) en contrôlant leurs véracités afin de les confectionner pour permettre un meilleur calcul du compte d'escale en reprenant les dépenses et les recettes.

En effet, après la confection des factures, l'agent du service du compte d'escale, remet le dossier avec tous les détails et les remarques pour la saisie et le solde du compte d'escale. Et ce conformément à la procédure suivante :

- Etudier toutes les factures et les dossiers (interne et externe) et noter toutes remarques pour un redressement du dossier au niveau du service contrôle facturation. Confrontation des fiches de recettes et du manifeste cargo et comptable pour le calcul des frets à crédités et la commission d'agence.
- Saisie de toutes les factures (internes et externes) au débit et au crédit sur le système de l'agence pour la confection du compte d'escale.
- Dans le cas où des factures manquent (retard), l'agent du service arrête le compte d'escale mais pas définitivement, car dès l'arrivée des factures citées, il sert à établir un compte d'escale complémentaire.
- A partir du barème de consignation, de manifeste cargo, l'agent calcule les différentes commissions (commission d'agence, commission de recrutement du fret... etc.) puis détermine les diverses recettes dégagées par l'escale et en faveur du donneur d'ordre qui est l'armateur (fret prépaie et collecte, remboursement des PEF et participation aux extra frais).
- Suite aux calculs des commissions, des recettes que les dépenses, l'agent confectionne le compte d'escale et l'envoie au service recouvrement pour déterminer le solde du compte d'escale après vérification finale.
- 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.

- **Le solde du compte d'escale et recouvrement :**

La mission principale de service recouvrement c'est l'évaluation des états financière afin d'imputer le solde du compte d'escale soit au débit ou au crédit du compte d'armateur.

Quand il 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 créancier 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.

Une fois le solde du compte d'escale est imputé au compte de l'armateur, le dossier est transmis à la comptabilité pour effectuer les écritures afin de créditer ou débiter la

commission de l'agence au compte de l'agent consignataire GEMA, et ce conformément à la procédure suivante :

- Une fois le solde du compte d'escale du navire est terminé, il sera signé par l'agent et le directeur afin de l'envoyer à la comptabilité. (service recouvrement).
- A partir du compte d'escale du navire, l'agent met à jour la fiche armateur en imputant le solde du compte d'escale, soit en débit ou au crédit du compte correspondant, puis détermine le nouveau solde du compte armateur,
- Reçu de dossier pour sa comptabilisation procédé aux écritures afin d'établir le.
- Compte d'escale de l'agence pour règlement du dossier.
- Rémunération de l'agent consignataire GEMA pour l'escale suivant le navire dans les délais convenus au contrat de consignation ...

Dans l'apurement de l'escale un impact financier apparaît dans les opérations financières engendrant un mouvement de fonds important ceci a un lieu direct et étroit avec le rôle de gestion incombant au consignataire.

En effet, ces différents interventions pour le compte du navire frais de pilotage, remorquage, lamanage, droit de quai, et autres prestations diverses, et pour le compte de l'armateur font partie de cette gestion qui doit se faire aussi selon la nature de la marchandise et du trafic , et procède à l'encaissement .

La tenue à jour de ses registres comptable et l'importance du volume de facturation qu'il doit manipuler, reste parmi l'un de ses points fort. Car l'appréciation des sommes consenties au profit de l'armateur en attendant d'être remboursé doit faire de la part du consignataire, un suivi constant est l'objet de réévaluation en fonction des taux de changes souvent variable.

2.1.3.1.6. Embarquement des conteneurs vides

- **Les critères de bases pour la réalisation de l'embarquement.**

L'embarquement des conteneurs vides sur le navire MCP KYRENIA, s'effectue généralement suivant la même procédure que celle de déchargement des conteneurs pleins, sa consiste à décharger le cargo et le chargé 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 :

✓ **La capacité du navire :**

Un navire possède d'une capacité maximale des conteneurs à supporté 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 utiliser 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 la capacité de navire traité dans notre cas le MCP KYRENIA s'évalue à 570 TEU(EVP) « pleins et vides »,ce navire a chargé (34x20'+ 91x40') à l'import équivalent d'une capacité d'une 398 TEU, et (62x20'+156x40') vides et (4x20') pleins à l'export équivalent d'une capacité de 378 TEU.

✓ **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 GEMA 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 comme dans ce présent cas GEMA a embarqué (62x20'+156x40') vides et (4x20') pleins, d'après notre observation le parc à conteneurs vides ne respecte pas la notion FIFO ,c'est une notion bas sur le principe du premier conteneur d'un armement arrivé sur le parc sera le premier à être sortir, si le conteneur ne sort pas du parc pendant 45 jours qui est la durée de franchise non taxable par le parc, engendre des frais dû au séjour supplémentaire.

✓ **BAY PLAN « plan de chargement » :**(voir annexe 5)

L'agent logistique de GEMA 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.

Ce plan permet d'ordonner la place à bord de chaque conteneur chargé de façon à éviter de charger au fond du navire ou à l'intérieur des cales les conteneurs destinés à être déchargés lors des premières escales et contient des instructions de manutention.

- **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, concernant notre étude le navire MCP KYRENIA s'est chargé pour export deux types de conteneurs à voir :

- ✓ Des conteneurs pleins : le bon de mise à quai était établi par le commissionnaire en douane et signé par le chargeur, d'où ce bon a été remis à l'agent consignataire GEMA avant tout dépôt de ces conteneurs à quai. (voir annexe 6)
- ✓ Des conteneurs vides : le bon de mise à quai était établi par l'agent logistique de GEMA, et signé par le chargeur avant tout dépôt de ce type de conteneurs à quai. (voir annexe 7)

Le bon de la mise à quai est établit en sept exemplaires qui sont :

- Formulaire1 : fiche d'accostage.
- Formulaire2 : fiche « déclaration d'expédition » (fiche chargeur).
- Formulaire3 : fiche « contrôle d'embarquement » qui doit être visée par la douane.
- Formulaire4 : fiche « manifeste ».
- Formulaire5 : fiche de bord.
- Formulaire6 : fiche douanes.
- Formulaire7 : fiche « note de permis »

2.1.3.1.7. L'exportation des conteneurs vides :

Lorsque les bons de mise à quai des conteneurs vides sont validés sur le système TSA de la compagnie GEMA, 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 (voir annexe 9) à l'armateur pour lui communiquer de la date et l'heure de sortie de navire.

L'agence GEMA assister 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 autorisée à transportée selon la cadence du navire, et l'espace réservé en quai afin d'embarquer les conteneurs. la logistique de GEMA coordonne avec l'armateur, le commandant du navire pour mener à temps la quantité de TCS vides(voir annexe 8)

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 TSA de GEMA et l'envoi à l'armateur.

Payer le travail extra – légal (voir annexe 10),qui désigne certaines prestations par la douane et facturées aux usagers de cette administration (armateurs, exportateurs,importateurs)

2.1.3.2. 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* »¹.

- **Les types d'entretien**

Il existe trois types d'entretiens² :

- **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 le quel on ne sait rien ou presque rien.

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

² Idem, p.73.

- **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.

- **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 permis 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 : d'où
- La présentation de l'objet d'étude au début de l'entretien.
- L'anonymat de l'interviewé.
- Remerciement de l'interviewé.

2.1.3.2.1. Analyse de l'entretien :

Afin de cerner le phénomène des contentieux dans le secteur maritime, et savoir les causes, et les conséquences des accidents qui coïncident avec une escale ou les avaries liées à la marchandise transportée, on a opté pour interviewer un expert en faculté maritime, responsable marketing & prospection client, et un chef d'études 2^o chargé du département logistique, vu qu'ils sont les mieux placés dans ce domaine. L'entretien était effectué au sein de l'agence maritime GEMA, dont les dates des rendez-vous diffèrent d'un interviewé à un autre :

- Le premier rendez-vous était réalisé avec le chef d'études, chargé du département logistique le 08/05/2016 à 10h30.
- Le second rendez-vous était fait avec l'expert maritime, le 11/05/2016 à 14h00.
- Le dernier rendez-vous était réalisé avec le responsable marketing & protection client, le 15/05/2016 à 13h00.

Dans le but d'évoquer les procédures à suivre dans le cas des dommages, ci-dessous sont les questions posées lors de l'entretien accompagné d'un traitement des réponses :

Tout d'abord, quel été votre formation de base, et qu'elles sont les critères pour exercer ce métier ?

- pour exercer le métier d'un expert maritime il faut y avoir un agrément d'expertise agréé par l'UAR (Union algérien des sociétés d'assurance et de réassurance).dont les principaux conditions sont : Cinq (5) années d'expérience dans le domaine maritime. Et un diplôme universitaire technique (bac+ 4ans). Personnellement « *je suis un expert en faculté maritime, j'ai un diplôme universitaire technique et j'étais chef de ligne dans une compagnie maritime pendant sept (7) ans, ce qui ma permis d'obtenir cette agrément d'expertise* ».
- concernant le chef d'étude 2° chargé du département logistique, c'est un ingénieur d'état en hydraulique, il a été un professeur du mathématique dans l'enseignement supérieur pendant sept ans, il a une expérience de vingt ans dans le domaine maritime, chargé du département logistique.
- Le responsable marketing & prospection client, détient d'un diplôme en génie civil ,14 ans d'expérience au sein de GEMA, s'occupe et règle tous les dossiers en termes de litiges.

D'accord, et qu'est ce qu'on entend par « expertise maritime » ?

D'abord, l'expertise maritime c'est la qualification et l'habilité d'observation et d'investigation dans la faculté maritime, sa regroupe l'analyse des manquants, des avaries, tout ce qu'est défauts, toute fois « *quand on dit expertise c'est l'expérience* » comme la définit l'expert maritime, d'où un expert maritime réalise des pointages lors de débarquement ou des constats.

Comment définissez-vous la chaîne logistique maritime ?

Une chaîne logistique maritime peut être définie comme un circuit des marchandises ou plutôt des conteneurs, par un service de gestion fait afin de mettre ces derniers à la disposition du client.

Pouviez-vous citer le rôle du consignataire des navires « GEMA » dans la chaîne logistique maritime ?

Le consignataire des navires GEMA est le premier qui identifie le navire, il s'occupe du navire dès son arrivé jusqu'à la sortie, GEMA réserve une large responsabilité, d'ailleurs le connaissance qui a un grand intérêt pour le passage de la marchandise doit être réalisé par ce

consignataire, « *le consignataire des navires GEMA est un intermédiaire incontournable dans la chaîne logistique maritime.* » Ajoute le chef de département logistique.

Par qui l'expert maritime peut être employé ?

Un expert maritime peut être employé soit par le consignataire qui veut dire sous le compte de l'armateur, ou par le client, sachant que l'entreprise portuaire, la douane, le manutentionnaire, désigne aussi des expert maritime pour achever leurs missions, « *moi je suis employé principalement par le consignataire GEMA, mais sa ne veut pas que je travail pas pour d'autres compte* ».dit l'expert maritime.

Est-ce que la présence d'un expert maritime, est-elle obligatoire pour le bon fonctionnement de l'escale ?

Selon nos interviewés, sans expertise le fonctionnement d'une escale n'est jamais efficacement achever sa restera souvent une démarche incomplète, comme le responsable marketing et protection client souligne « *l'expert maritime doit être présent obligatoirement lors d'une escale, sinon tout s'arrête jusqu'au son intervention* ».

Dans quel cas, la société GEMA fait intervenir son expert maritime ?

A part le TALLY (pointage) qu'effectue un expert maritime lors de débarquement et l'embarquement, il intervient également dans le cas d'accident, des dommages, des avaries, des manquants, ou des vols, par contre un expert maritime peut pas agir seul, en effet il ne peut en aucun cas intervenir sans l'ordre du consignataire ».

Dans le cas des dommages, quelles sont les procédures à suivre par le consignataire des navires GEMA?

D'abord il faut citer qu'un expert maritime est une partie tierce (third party), qui prend une position neutre, qui doit dans le cas des dommages mettre sa maîtrise en collaboration avec les acteurs concernés, pour arrivé à un règlement à l'amiable, sa mission est d'identifié les éléments favorables et défavorables afin de réaliser un rapport détaillé.

D'après le chef de département logistique *dans le cas des dommages*, la société fait appel à son consignataire qui doit de son tour noter les observations, les confirme à l'aide de photos et collecte les photocopies des documents du bateau : acte de propriété, acte de vente, factures éventuelles d'entretien, de dépannage, de réparations ...ensuite d'une étude de ces éléments et de leur analyse j'établis un premier rapport ou une note de synthèse précisant les causes

présumées des dommages et dysfonctionnements ... Dans certains cas il se peut qu'il recommande de procéder à des investigations complémentaires en accord avec l'expert du vendeur. Enfin sous l'accord de son mandant GEMA, il lance la procédure de l'expertise amiable contradictoire avec un original du procès-verbal de constatations et d'évaluation des dommages signé par moi-même et l'expert du vendeur. En parallèle le groupe marketing reste en contact avec le client afin de s'arranger et de lui offrir un arrangement meilleur.

Est-ce que GEMA suit le circuit des conteneurs de débarquement jusqu'à l'embarquement ?

D'où l'expert ne peut pas suivre l'acheminement des conteneurs sans ordre, « *si on reçoit l'ordre de suivre le circuit des conteneurs, on le fait, mais sinon on les suit pas* » répond l'expert maritime interrogé.

En tant qu'une compagnie maritime, y a-t-il une possibilité de détecter le responsable des dommages ?

Un dommage ou une avarie peut arriver à n'importe quel moment, Selon l'expert maritime interrogé « détecter le responsable qui assume les dommages est très difficile, on peut détecter le lieu, les causes, mais le responsable ce n'est pas possible. »

Dans le contexte des contentieux, existent-ils des solutions afin de les diminuer ?

L'existence d'un transfert de responsabilité entre les différents acteurs mener à transporté la marchandise jusqu'au client final, pourrai participer afin de diminuer les contentieux.

Par contre, il est préférable d'assurer la marchandise, pour qu'en cas de contentieux sa sera une contradictoire entre les assurances, en conséquence sa se réglera par le remboursement,

Une autre solution proposé par le chef de département logistique : c'est le P&I club (protection and insurance), ce dernier est un club où se regroupe des assureurs de transporteurs, par cotisation ils essaient au maximum de régler les litiges à l'amiable, afin d'éviter de passer par le tribunal et gagner le temps en parallèle pour que la mission des transporteurs reste en cours.

Sur quelle échelle, le domaine de l'expertise maritime en Algérie est-il évaluer ?

L'expertise maritime en Algérie est en évolution permanent, par rapport aux époques passées, d'ailleurs l'expert maritime occupe aujourd'hui une place prépondérante et joue un rôle important dans les opérations import/export.

L'UAR (Union algérien des sociétés d'assurance et de réassurance) s'intéresse au mieux à placer un grand nombre des expert afin de diminuer au maximum les contentieux en matière de transport maritime. « *Mais malgré l'intervention de cette union l'Algérie n'accorde pas une grande importance aux experts maritime par rapport au autres pays.* » ajoute l'expert maritime.

2.1.3.2.2. Synthèse général des résultats de l'enquête :

Dans le but d'illustrer les résultats obtenus au cours de notre enquête, au sein de la compagnie maritime « GEMA », voila ce qu'on a retiré :

- D'après notre traitement d'une escale du navire MCP KYRENIA, en montrant les tâches assignées à GEMA en qualité d'agent consignataire de navire, les points forts et les points faibles remarqués au cours du traitement sont les suivants :

- **Les points faibles :**

- Dans certain cas, l'échange des documents entre le consignataire et l'armateur qui est à l'étranger est peu fiable à cause de l'invisibilité de ces derniers.
- Le retard constaté lors du dépôt en douane les dossiers de consignation.
- Compte tenu de certaines défaillances du système interne à la compagnie.
- 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 GEMA.

- **Les points forts :**

- L'agent consignataire facilite le déroulement des opérations au niveau du port.
- Le consignataire maritime GEMA 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.
- GEMA réalise les opérations que le capitaine n'accomplit pas, il peut être avisé à l'avance par l'armateur ou le capitaine quand le navire nécessite certaines réparations
- Le consignataire des navires GEMA s'occupe d'un nombre important des échanges internationaux, en se collaborant entre les différents acteurs de la chaîne logistique maritime.
- Le consignataire s'occupe du navire sur tout les plans, du moment où ce dernier se rapproche du port, jusqu'à sa sortie.

- L'intermédiation : Le consignataire est le seul représentant de l'armateur sur les lieux où ce dernier n'existe pas. D'autre part il fait l'intermédiation entre la marchandise et son propriétaire.

- **Recommandations :**

multiples solutions peuvent être recommandées dans le but de créer un climat favorable, en matière de la qualité de consignation au sein de la compagnie maritime GEMA, dans le cadre des moyens qui lui sont alloués à l'intérieur ou l'extérieur.

A l'intérieur de la compagnie maritime GEMA :

- Veiller sur la circulation des flux d'informations entre le personnel avant et après l'escale, pour garder une certaine harmonisation entre les départements.
- Inciter les employés par l'animation à participer à la bonne démarche de l'entreprise, à son progrès.
- La transparence et l'objectivité dans la réalisation des missions confiées.
- 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.

A l'extérieur de la compagnie maritime GEMA :

- Conseiller l'équipe marketing de participer aux salons et expositions (foires), conférences, forums, afin de cibler de nouvelle clientèle et développer l'image de marque de GEMA au niveau national et international.
- Collaborer avec d'autres filiales, et également les agences de GEMA, dans le but de rester en coordination.
- Se bénéficier des implantations stratégiques des différentes agences de la compagnie maritime GEMA afin de s'élargir.

✚ Au cours de l'entretien effectué durant notre enquête au sein de société GEMA, on a pu retirer les points forts et les points faibles qui sont illustré par la suite :

- **Les points faibles :**

- Afin de garder la fidélité des clients, GEMA assume parfois les frais des dommages (sous le compte de l'armateur).
- La lenteur de la circulation des flux entraîne par conséquence des retards dans l'exécution des opérations d'expertise maritime.

- Les contentieux en matière de faculté maritime ne cessent de se produire.
- Afin d'éviter plus des frais, l'armateur préfère d'engager un expert maritime dans un seul maillon au lieu de le placer dans toute la chaîne logistique maritime.
- Par rapport au autres pays, l'Algérie n'accorde pas assez d'importance pour l'expert maritime.
 - **Les points forts :**
- Le consignataire des navires GEMA, 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.
- Un expert maritime a les compétences, et les acquis nécessaires qui lui permettent de détecter les causes des avaries et des dommages.
 - **Recommandations :**
- L'agent logistique doit communiquer l'expert maritime de toutes les informations nécessaire dans le temps convenu.
- Inciter les assureurs des transitaires algériens à rejoindre le P&I club, dans le but de veiller à des solutions qui peuvent contribuer à la diminution des contentieux.
- Reconnaître le rôle d'un expert maritime au sein des compagnies maritimes algériennes.
- S'intéresser à l'état de la marchandise transportée et mettre en œuvre toutes les dispositifs en termes de sécurité.
- Engager une expertise maritime tout au long de la chaîne de transport intermodal pour réussir à détecter le responsable des dommages.

Conclusion :

La compagnie maritime GEMA, 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.

Une escale doit être programmée et traitée sur toute la voie de la marchandise transporté, dès le départ du navire du port étranger, jusqu'au son retour, la consignation des navires est l'une des métiers les plus remarquable dans le secteur maritime.

Les parties prenante lors d'une escale doivent transférer la responsabilité tout au long de l'acheminement de la marchandise soit sur voie maritime où son chemin terrestre, le suivi est une stratégie pertinente afin d'éviter les contentieux.

Conclusion Générale

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 agence dites : « compagnie maritime », fournisse un service d'armement 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 GEMA, on s'intéressé à savoir le rôle de la société maritime GEMA dans la chaîne logistique maritime afin d'évaluer son intervention, en effet l'objectif était de souligné l'intérêt et l'importance de faire recours à un consignataire des navires, et la structure définit 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.

Par ailleurs, cette étude a permet de vérifier les hypothèses liées a cette enquête au sein de GEMA, cette dernière prenait en charge les besoins du navire « MCP KYRENIA » 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'arrivé du navire, elle doit informer la capitainerie lors de sa réunion journalière de placement des navires.

Conclusion générale

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

En concluant que le consignataire des navires Gema 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.

Dans ce contexte, On a opté pour un entretien, mais comme le sujet est approfondi, on a constaté vers la fin que le mieux était de combiner entre deux méthodes : qualitative et quantitative, par contre lors de l'entretien effectué on a pu vérifier si le consignataire des navires GEMA suit réellement le parcours de la marchandise dès son débarquement jusqu'à son embarquement, ou pas. Cependant afin de détecter le lieu, les causes et surtout le responsable des dommages, il est indispensable de faire présenter un expert maritime qui suit et contrôle la marchandise sur tous les maillons de la chaîne, soit l'acheminement fait du port, vers le port sec, ou de collaborer avec l'expert maritime représentant le réceptionnaire pour contrôler la marchandise lors son dépôt dans l'entrepôt de ce dernier, ainsi que suivre des conteneurs vides retournant au port.

D'après nos résultats la compagnie Gema n'assume pas ce suivi, une fois la marchandise est délivrée au réceptionnaire ou son représentant au niveau du port, GEMA se retire. Cela infirme l'hypothèse proposée.

En Algérie la démarche de consignation des navires s'approfondit de plus en plus dans le transport par voie maritime. Concernant le consignataire GEMA, on déduit qu'il est un acteur important pour l'effectue des échanges internationaux, aussi on a constaté que ce

Conclusion générale

consignataire ne suit pas réellement le circuit de la marchandise, et pour cela on suggère une 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 à permis d'affronter les difficultés de la recherche scientifique, en accueillant des connaissances théoriques.

Bibliographie

Ouvrage :

- ALMKAN, (Myriam) : *Histoire maritime des Petites Antilles XVII et XVIII siècles*, Ibis Rouge, 2002
- BARELIER(A) et autres : *pratique du commerce international*, 24^e édition, FOUCHER, Malakoff, 2013.
- BAUCHET, (Pierre) : *Le transport international de marchandises : air, mer, terre*, ECONOMICA, 2011
- BONASSIES (Pierre) , SCAPEL (Christian) : *Droit maritime Relié*, 2^e édition, LGDJ, 2010
- CHEVALIER (D) et DUPHIL (F) : *le transport, édition FOUCHER*, paris, 2001
- CORAZE (Mathieu): *Les bases de la gestion logistique au sein d'un entrepôt*, e-thèque, France, 2003,
- DONALD DAILLY, (Moïse) : *logistique et transport international de marchandises, guide pratique*- 1^{re} édition l'Harmattan, paris, 2013
- DORNIER (Philippe-Pierre) et FENDER(Michel), *la logistique globale et le supply Chain management : enjeux-principes-exemples* », 2^{eme} édition, 2007
- EL MLOUDI (Fadela), SEMMA (Halima), et RIANE (Fouad) : *Gestion des risques et des flux de trésorerie*, HAL, MAROC, 2015.
- FULCONIS(François), PACHE (Gilles), et ROVEILLO (Gérard) : *La prestation logistique : Origines, enjeux et perspectives*, Edition EMS, 2011.
- JAMMAL (Naji) : *COMMERCE INTERNATINAL, mondialisation, enjeux et applications*, Éditions du renouveau pédagogique INC, 2eme édition, Canada, 2009
- JOHN (M) et KENNETH (R): *Kanban Made Simple: Demystifying and Applying Toyota's Legendary Manufacturing Process*, AMACOM, 2013
- KABORE (A) et autres : *la logistique d'entreprise*, HETEC, Burkina Faso, 2013.
- KOSMA, (Catherine) : *gestion des Operations d'import-export Commerce International*, Epreuve E6, Le Génie des Glaciers, France, 2011

- LAURENTIE(J) et autres : *processus et méthodes logistiques : Supply Chain management*, AFNOR, 2000
- MOHAMED-CHERIF (Fatma-Zohra) : *L'activité portuaire et maritime de l'Algérie*, OFFICE DES PUBLICATIONS UNIVERSITAIRES, Alger, 2004
- MORANA (Joëlle) : *De la logistique d'entreprise au supply Chain management(SCM) : vers une intégration des processus* », e-theque, 2003.
- MOCELLIN (Fabrice) : *Gestion des stocks et des magasins : Pratiques des méthodes logistiques adaptées au Lean manufacturing*, Dunod, Paris, 2011.
- MIANI (P), et VENTURELLI(N) : *Mémento Transport Logistique*, Le Génie des Glaciers , CHAMBERY, 2011
- PONS (Jacques) : *transport et logistique*, Hermès, paris, 1997
- ROQUES (Thierry), et ESTAY (Christophe) : *Optimisez votre chaîne logistique Prévoir la demande - Gérer les approvisionnements et les stocks*, AFNOR Éditions et Livres à Vivre 2015
- RUIBAL HANDABAKA, (Alberto), *distribution physique internationale*, édition, Celse, paris, 1997
- SAFFACHE (Pascale) : *dictionnaire de géographie de la mer et des littoraux*; IBIS Rouge, 2003.
- SEYOUM (Belay), *import-export : theory, practices, and procedures*, 2^e édition, Routledge, NEW YRK et LONDON, 2009
- YVES (Pimor) et FENDER (Michel) : *logistique : Production, Distribution, Soutien*, DUNOD, 5^e édition, 2008.

Revues et articles :

- ALEXANDRE : *Stratégie logistique*, n°54, Mars 2003.
- ANTOIRE, (Frémont) : *conteneurisation et tiers-monde à travers l'exemple les cahiers scientifiques du Transport*, n°34, 1998

- A. (Moussa) : *Le consignataire du navire en droit français et égyptien*, Revue internationale de droit comparé , Volume 37, n°1, 1985
- EL KHALIFA MOHAMED, (El Kamel) : *guide des transports internationaux*, édition DAHLAB, Alger, 1994
- JOHN(Paul), et LAVILLE (Jean-Jacques) : *Le modèle SCOR, vecteur d'excellence de la Supply Chain* » N°13 - SUPPLY CHAIN MAGAZINE - MARS 2007.
- LATROUS, (Amara) : *UN COMMERCE EXTÉRIEUR QUI RAPPORTE PEU AUX ASSUREURS*, Revue éditée par le Conseil National des Assurances, N°9, 2015
- LE LAMOU, (Maurice) : *Les ports et la révolution des transports de mer*, Revue de géographie de Lyon, Volume 34, 1959
- TILCHE (M.) : *Conteneurs: pas de responsabilité accrue pour le transporteur*, BTL n° 2438, 1992
- YVES, (Tassel) : *Transport maritime – Manutention : Choix de l'entreprise - Frais - Répartition entre le navire et la marchandise*, Revue Judiciaire de l'Ouest, Volume 8 N° 3, 1984

Articles :

- BELIN-MUNIER, (Christine) : *Logistique, chaîne logistique et SCM dans les revues francophones de gestion : quelle dimension stratégique*, THEMA.
- BERRY (Michel) : *diriger des thèses de terrain, gérer et comprendre*, *Anales des Mines, décembre 2000.*
- KOSSI, (Albert-Francis), *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, du la côte d'Ivoire et de la Nigeria*, Lit Verlag münster, Humburg, 2002
- ROMULD (Lacoste), et YANN, (Alix) : étude chargée par l'équipe de recherche associée à l'IFSTTAR sur le Fret et les Territoires, *LOGISTIQUE ET TRANSPORT DES VRACS*, Ems, partie II, France

Travaux universitaires :

- DELAYE (Marie-Camille) : *LES GARANTIES P&I*, Mémoire pour le Master 2 Droit Maritime et des Transports, faculté de droit et de science politique D'AIX-MARSEILLE, 2007
- DURAND, (Bruno) : *les modèles logistiques du « B to C »*, Cours présenter à l'université de Nantes, France, 2007.
- DUPONCHEL (Diane) : *L'impact de la citoyenneté sur la gestion de la Supply Chain*, mémoire de fin d'étude master 2 science du management spécialité logistique, paris, 2010.
- FAVIER (M), et PONTLES(G) : *impacts de la conteneurisation sur la sécurité du transport maritime*, mémoire Master Professionnel Droit Maritime et des Transports, Septembre 2006
- KERCKHOVE,(Eric), *LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES CONTENEURISÉES* ,thèse pour obtenir le grade de docteur en droit, Lille,2015
- NDIAYE, (Ndiatté): *le rôle 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
- RAJAONARISON, (Vola Marielle), *la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux*, Mémoire pour le Master II droit maritime et des transports, PAUL CEZANNE – AIX-MARSEILLE, 2005.

Textes réglementaires :

- Loi n°98-05 du 25 juin 1998, chapitres III : les auxiliaires de l'armement, section I : le consignataire du navire, Article n°612, relatif au code maritime algérien, 4^e édition, BERTI, Alger, 2012
- Loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, Art. N°3 relative au code des douaniers algériens
- Le manuel de Logistique guide pratique, Les responsables de La chaîne d'approvisionnement dans Le cadre des programmes de santé et de planification familiale, Commande de travail n° 1. 2007.

Journaux :

- BARRAT,(M): *Understanding the Meaning of Collaboration in the Supply Chain*, An International Journal, vol. 9, n° 1, 2004.

Webographie :

- www.lomag-man.org
- www.definitions.uslegal.com
- www.dictionnaire-juridique.com
- www.logistiqueconseil.org.



Annexes

----- Original Message -----

From: [M/V MCP Kyrenia](#), VOY 101
To: gemashp@gema-group.com
Cc: gemaalger@gema-group.com ; gemacont@gema-group.com ; gemashp@gema-group.com
Sent: Wednesday, March 23, 2016 10:05 PM
Subject: RE: MCP Kyrenia- PRE - Arrival Docs Algiers Voy 2016 / 101

Good day,

Pls find attached PRE-Arrival Docs Algiers Voy 2016/101

Vsl underway to Algiers pilot station,

Prospect ETA 26, March. PM LT agw WP

Brgds Capt. F. Dalangin
MCP Kyrenia



CARGO MANIFEST M/s MCP KYRENIA (Callsign: 5BAM2) **Voy No.** 101 **N.R.T.** 1 **Flag** ESTERA **Capt.** on: 24-03-16 **Crew No.** 1

Sailed from: GENOVA **to:** ALGERI

B/L N°	MARKS & NUMBERS	PACKAGES		DESCRIPTION OF THE GOODS	WEIGHT KOS.	CU. METRES
		KIND	QUANTITY			
AL601926 SHIPPER: IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A. AS AGENT CONSIGNEE: 1)GEMA S.P.A.- ALGERI 2 RUE JAWAHARLAL NEHRU ALGERI 2) SARL ENVIRONMENTAL SOLUTIONS.05,RUE AB RI AREZKI HYDRA ALGERS, ALGERIA. TEL:+21323480424 FAX:+2132348040 8 NIF: 001316098826764 NOTIFY: SARL ENVIRONMENTAL SOLUTIONS.05,RUE AB RI AREZKI HYDRA ALGERS, ALGERIA. TEL:+21323480424 FAX:+2132348040	FSCU 754689/9 WITH N.MI623153 SEALED BY SHIPPER	CNTR 20 BX	1	SAID TO CONTAIN: TARE: 3 PACKAGES CONTAINING 1 DEVICE"VERTICAL CENTRIFUGE WITH ACCESSORIES" ===== FREIGHT PREPAID - <<SERVICE B/L>> GOODS TO BE DELIVERED UPON PRODUCTION AND WITHDRAWAL OF THE ORIGINAL B/L AL601926 ISSUED AT ALEXANDRIA FOR J.VANADIC 007	2000 FREE OUT 4480 -----FREIGHT----- SERVICE B/L	
AL602136 SHIPPER: IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A. AS AGENT CONSIGNEE: 1)GEMA S.P.A.- ALGERI 2 RUE JAWAHARLAL NEHRU ALGERI 2) EURL BLACK STONE HAIIOULEDHAMADA O ULED MOUSSA BOUMERDES TEL: 00213 550419878 3)SAME AS CONSIGNEE. NOTIFY: SAME AS CONSIGNEE.	LMCU 056095/1 WITH N.MI623195 - SEALED BY SHIPPER LMCU 054105/7 WITH N.MI623034-1 SEALED BY SHIPPER LMCU 054388/8 WITH N.MI623033-1 SEALED BY SHIPPER LMCU 054192/5 WITH N.MI623146 - SEALED BY SHIPPER	CNTR 20 OT CNTR 20 OT CNTR 20 OT CNTR 20 OT	1 1 1 1	SAID TO CONTAIN: TARE: 20 OT 88 PIECE EGYPTIAN MARBLE SLABS 2 CM POLIS HED SQM2: 423.94 SAID TO CONTAIN: TARE: 20 OT 90 PIECE EGYPTIAN MARBLE SLABS 2 CM POLIS HED SQM2: 425.94 SAID TO CONTAIN: TARE: 20 OT 85 PIECE EGYPTIAN MARBLE SLABS 2 CM POLIS HED SQM2: 425.70 SAID TO CONTAIN: TARE: 20 OT 91 PIECE EGYPTIAN MARBLE SLABS 2 CM POLIS HED SQM2: 422.01 =====TOTAL SQM2: 1700 24 NIF NUMBER 001035072564177 FREIGHT PREPAID - <<SERVICE B/L>> GOODS TO BE DELIVERED UPON PRODUCTION AND WITHDRAWAL OF THE	2640 FREE OUT 26000 2550 26000 2550 26000 2550 26000 SERVICE B/L	

ALGER
02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU

021 71.93.27/66
021 71.93.14
021 71.93.54

وكالة:

عنوان:

هاتف:

البريد الإلكتروني:

فاكس:

إشعار رقم

6 - 549

971

رقم الشامل:

N° GROS

تاريخ:

27/03/2016

2016/ 35/012001/ 380021

G0644030

سند الشحن رقم:

المرجع:

26/03/2016
MA GE CO

في:

لنا الشرف أن نعلمكم بأن البضاعة الخاصة بكم المعينة في سند الشحن والتي وردت في بيان الحمولة

GENOA

MCP KYRENIA

القادمة من:

ALGER

الراسية بالرصيف رقم:

للباحرة:

إلى ميناء:

وكالة جيما تدعوكم إلى التقدم لشباكها مرفوقين بسند الشحن الأصلي من أجل القيام بإجراءات السحب الوثائقي للبضاعة التي تم تشخيصها

99243.92 DA
710000.00 DA

المبلغ التقديري العام:

0.00 DA

(0.00)

أجرة النقل FRET:

مبلغ الكفالة النقدية الخاص بالحاوية:

قيد D1

تعيين البضائع

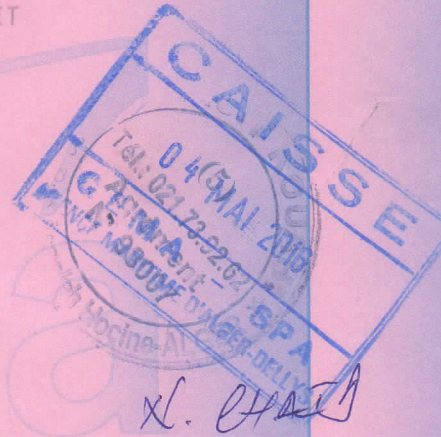
نوع البضائع

العدد

82-00 CLS DC MACHINES EQUIPEMENTS, TECHNOLOGIE ET SERVICES, TECHNIQUES POUR UNE USINE DE PRODUCTION ET CONDITIONNEMENT DE JUS CONCENTRES DES DATTES ET DE MARMALADE DES DATTES (NEUFS) CH DS 2 TCS

TCS PLEINS

22



N. HADJ

الحجم الكلي:
Volume Global

11141.00

الوزن الإجمالي:
Poids Total

هام:

*انظر المواد والشروط الخاصة بالنقل البحري المتواجد في سند الشحن.
*انظر المواد والنظام الذي تخضع له الحاويات {معاهدة جينيف} والمواد المتواجدة في سند الشحن.
*ندعوكم إلى إرجاع الحاوية أو الحاويات فارغة قبل إنقضاء المدة المحددة للأعفاء من الدفع.
*الإستلام مشروط بالتفريغ الفعلي للبضاعة.

G.E.M.A'
 AGENCE : ALGER
 02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU

Id Fisc.: 099916000857642
 R.C. : 0008576 B 99
 Tel: 021 71.93.27/66
 Tlx: 021 71.93.14
 Fax: 021 71.93.54

DESTINATAIRE

SARL BRIQUETERIE TUILERIE
 IZERKHEF BTI/Z-I OUED AISSI
 ALGER
 CODE : 111715

FACTURE SURESTARIES

No : 2016 - 1208

No D'AVIS : 2016 - 538
 TRANSITAIRE : 101002 - MALEK TRANSIT INTERNATIONAL
 REF. NAVIRE : MCP KYRENIA No VOY : 101 A ALGER LE 26/03/2016
 VENANT DE : GENOA
 ARMATEUR : 380065 - IGNAZIO MESSINA & C SPA
 ESCALE : 2016 - 35 B/L. No : G0643988
 DEVISE : EUR
 REDUCTION : 0.00 %

No CONTENEUR	TYPE CONTEN.	DATE DEBARQUEM.	DATE RESTITUT.	FRAN. JOURS	JOURS SURE.	TAUX PAR JOUR	COUT DEVISE	TOTAL
LMCU9111273	40"	27/03/16	17/04/16	21	1	3222.61	123.9466	3222.61
TCKU9220202	40"	27/03/16	17/04/16	21	1	3222.61	123.9466	3222.61
TEXU5526717	40"	27/03/16	17/04/16	21	1	3222.61	123.9466	3222.61
LMCU9110235	40"	27/03/16	17/04/16	21	1	3222.61	123.9466	3222.61
TOTAL SURESTARIES							D.A.	12890.44
FRAIS FIXES							D.A.	4000.00
T.V.A. SUR FRAIS FIXES							D.A.	680.00
TOTAL GENERAL							D.A.	17570.44

Arretee la presente facture a la somme de :
 DIX SEPT MILLE CINQ CENT SOIXANTE DIX DA
 ET 44 Cts

Le :

CAISSE
 28 AVR. 2016

ESPECE
 G.E.M.A - SPA
 AGENCE MARITIME D'ALGER-DELLYO

G.E.M.A - SPA
 AGENCE MARITIME D'ALGER
 Département Logistique
 Sec. Facturation
 Espèce Réglée par
 28/104716



OT, FR, FB Hi-Cube Tank Over L Over HLR Reefer Hazard

Bay 01

	04	02	00	01	03	
86	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	86
84	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	84
82	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	82
06	2.2	2.2	2.2			06
04	2.2	20.0	2.2			04
02	20.0	20.0	20.0			02
	02	00	01			

Bay 03-04(40')

	06	04	02	01	03	05	
86	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	86
84	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	84
82	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	82
06	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		06
04	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		04
02	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		02
	04	02	00	01	03		

Bay 05

	08	06	04	02	01	03	05	07	
86	2.2	*	*	*	*	*	*	2.2	86
84	2.2	*	*	*	*	*	*	2.2	84
82	2.2	*	*	*	*	*	*	2.2	82
06	*	*	*	*	*			06	
04	*	*	*	*	*			04	
02	*	*	*	*	*			02	
	04	02	00	01	03				

Bay 07

	06	04	02	01	03	05	07	
88	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2		88
86	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2		86
84	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2		84
82	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2		82
06	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2			06
04	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2			04
02	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0			02
	06	04	02	01	03	05		

Bay 09-10(40')

	08	06	04	02	01	03	05	07	
88			4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	88
86	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	86
84	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	84
82	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	82
06	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			06
04	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			04
02	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			02
	06	04	02	01	03	05			

Bay 11

	08	06	04	02	01	03	05	07	
88		*	*	*	*	*	*	*	88
86	*	*	*	*	*	*	*	*	86
84	*	*	*	*	*	*	*	*	84
82	*	*	*	*	*	*	*	*	82
06	*	*	*	*	*	*			06
04	*	*	*	*	*	*			04
02	*	*	*	*	*	*			02
	06	04	02	01	03	05			

Bay 13-14(40')

	08	06	04	02	01	03	05	07	
88			4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	88
86	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	86
84	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	84
82	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	82
06	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			06
04	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			04
02	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			02
	06	04	02	01	03	05			

Bay 15

	08	06	04	02	01	03	05	07	
88		*	*	*	*	*	*	*	88
86	*	*	*	*	*	*	*	*	86
84	*	*	*	*	*	*	*	*	84
82	*	*	*	*	*	*	*	*	82
06	*	*	*	*	*	*			06
04	*	*	*	*	*	*			04
02	*	*	*	*	*	*			02
	06	04	02	01	03	05			

Bay 17-18(40')

	06	04	02	01	03	05	07	
88		4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	88
86	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	86
84	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	84
82	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	82
06	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		06
04	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		04
02	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		02
	06	04	02	01	03	05		

Bay 19

	08	06	04	02	01	03	05	07	
88		*	*	*	*	*	*	*	88
86	2.2	*	*	*	*	*	*	*	86
84	2.2	*	*	*	*	*	*	*	84
82	2.2	*	*	*	*	*	*	*	82
06	*	*	*	*	*	*			06
04	*	*	*	*	*	*			04
02	*	*	*	*	*	*			02
	06	04	02	01	03	05			

Bay 21-22(40')

	08	06	04	02	01	03	05	07	
90									90
88	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	88
86	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	86
84	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	84
82	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	82
06	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			06
04	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4			04
02	4.4	4.4	4.4	4.4					02
	06	04	02	01	03	05			

Bay 23

	08	06	04	02	01	03	05	07	
90									90
88	*	*	*	*	*	*	*	*	88
86	*	*	*	*	*	*	*	*	86
84	*	*	*	*	*	*	*	*	84
82	*	*	*	*	*	*	*	*	82
06	*	*	*	*	*	*			06
04	*	*	*	*	*	*			04
02	*	*	*	*					02
	06	04	02	01	03	05			

Bay 25-26(40')

	08	06	04	02	01	03	05	07	
90									90
88									88
86									86
84									84
82									82

Bay 27

	08	06	04	02	01	03	05	07	
90									90
88									88
86									86
84									84
82									82

الشركة العامة للخدمات البحرية
SOCIETE GENERALE MARITIME

1

LA PRESENCE INDISPENSABLE
DU CHARGEUR A L'EMBARQUEMENT



N° 0000939

Siège Social: 2, Rue Bezier - Alger

Agence de GEMA
Remis par SPA: TDT/EMR
Pour compte de EPE MEGA BATNA
Pour être chargé sur MCP: KYRENIA
A destination de SALERNO

**CHARGEUR
DECLARATION
D'EXPEDITION**

Aux clauses et conditions des connaissement de l'Armement maritime dont le chargeur déclare avoir pris connaissance et qu'il accepte entièrement.

Marques	Numéros	Nbre	Nature des colis et contenu	Long	Largeur	Haut	Cubage	Poids	Valeur observation ou réserves
LMCU SEAL	10556777 M1103921	02	CONTAINER 20P CONTENANT 40 PALETTES PEAUX DOVINS TRAITES EN WET - BLUE						
LMCU SEAL	11106073 M1103929								
<p>DOUANES ALGERIENNES IDAC - ALGER PORT BRIGADE EXPORT ACCORD POUR ACCONAGE A QUAI NAVIRE: <u>MCP KYRENIA</u> QUAI N°: <u>2311</u> ALGER PORT LE: <u>28-03-16</u></p>							<p>MED AGENSEA Bon A Embarquer Service Export</p>		<p>P. NET : 37 400 KG P. BRUT : 38 280 KG TARRE : 4 400 KG</p>
<p>FRET PAYABLE A DESTINATION</p>							<p>SOCIETE GENERALE MARITIME = S. P. A. AGENCE MARITIME D'ALGER SERVICE EXPORT BON A EMBARQUEMENT</p>		

Cette déclaration, signée par le chargeur, doit être remise à la Société avant tout dépôt de marchandises à quai

Les marchandises sont remises aux conditions indiquées au verso, que les chargeurs déclarent accepter.

Agghaia le 28-03-2016
Signature et cachet du chargeur

UNE DECLARATION PAR CONNAISSEMENT

ACCORD POUR FORMALITE EXPORT
Date:.....



kyrenia 28 03 2016

International Transit Transport
FILTRANS
Agence d'ALGER

TRANSFERT NAVIRE

Dossier Nø : 410034.16
Navire : KYRENIA
Armateur : MESSINA

Du : 27/03/2016

* NøOrde * Marque * Numero * Entr,e * Sortie * Parc * sejour * sejour sup.
*

* 1 ! CAIU !3413611 !11/03/2016!27/03/2016! 0 ! 16 ! 0
*
* 2 ! CAIU !3580455 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 3 ! CAIU !3752446 !11/03/2016!27/03/2016! 0 ! 16 ! 0
*
* 4 ! CAIU !4119242 !17/03/2016!28/03/2016! 0 ! 11 ! 0
*
* 5 ! CAIU !8967262 !11/03/2016!28/03/2016! 0 ! 17 ! 0
*
* 6 ! CAIU !9061586 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 7 ! CAIU !9077582 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
*
* 8 ! CAIU !9344605 !11/03/2016!28/03/2016! 0 ! 17 ! 0
*
* 9 ! CAXU !6152869 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 10 ! CAXU !6912745 !06/03/2016!27/03/2016! 0 ! 21 ! 0
*
* 11 ! CAXU !6920170 !23/03/2016!27/03/2016! 0 ! 4 ! 0
*
* 12 ! CAXU !7251655 !06/03/2016!28/03/2016! 0 ! 22 ! 0
*
* 13 ! CAXU !7355412 !22/03/2016!28/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 14 ! CAXU !8006668 !08/03/2016!28/03/2016! 0 ! 20 ! 0
*
* 15 ! CAXU !8127206 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 16 ! CAXU !9170927 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 17 ! CAXU !9178342 !13/01/2016!28/03/2016! 0 ! 75 ! 30
*
* 18 ! CAXU !9220463 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 19 ! CLHU !3329239 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
*
* 20 ! CLHU !8127354 !24/03/2016!28/03/2016! 0 ! 4 ! 0
*
* 21 ! CLHU !8774221 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 22 ! CRSU !9028617 !23/03/2016!28/03/2016! 0 ! 5 ! 0
*
* 23 ! CRXU !3030460 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 24 ! CRXU !3045687 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
*
* 25 ! CXDU !1052226 !16/03/2016!27/03/2016! 0 ! 11 ! 0
*
* 26 ! CXDU !1930105 !11/02/2016!28/03/2016! 0 ! 46 ! 1

kyrenia 28 03 2016

*	*	27	!	CXDU	!	2250289	!	04/03/2016!	28/03/2016!	0	!	24	!	0
*	*	28	!	EISU	!	9013626	!	13/01/2016!	28/03/2016!	0	!	75	!	30
*	*	29	!	EISU	!	9014448	!	16/03/2016!	28/03/2016!	0	!	12	!	0
*	*	30	!	EISU	!	9116136	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	*	31	!	EISU	!	9973329	!	10/03/2016!	28/03/2016!	0	!	18	!	0
*	*	32	!	EMCU	!	3544284	!	06/03/2016!	27/03/2016!	0	!	21	!	0
*	*	33	!	FCIU	!	2733774	!	18/03/2016!	28/03/2016!	0	!	10	!	0
*	*	34	!	FCIU	!	8094752	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	*	35	!	FCIU	!	8305541	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	*	36	!	FCIU	!	8436310	!	13/01/2016!	28/03/2016!	0	!	75	!	30
*	*	37	!	FCIU	!	8464538	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	*	38	!	FCIU	!	8545080	!	09/03/2016!	28/03/2016!	0	!	19	!	0
*	*	39	!	FCIU	!	9274126	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	*	40	!	FSCU	!	9112607	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	*	41	!	GATU	!	8653171	!	13/01/2016!	28/03/2016!	0	!	75	!	30
*	*	42	!	GSIU	!	8164450	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	*	43	!	INBU	!	5270179	!	17/03/2016!	28/03/2016!	0	!	11	!	0
*	*	44	!	LMCU	!	0408701	!	09/03/2016!	27/03/2016!	0	!	18	!	0

Page: 1

♀

Navire : KYRENIA

Du : 28/03/2016

* NØOrde * Marque * Numero * Entr,e * Sortie * Parc * sejour * sejour sup.

*	*	45	!	LMCU	!	0446147	!	25/03/2016!	28/03/2016!	0	!	3	!	0
*	*	46	!	LMCU	!	0450785	!	23/03/2016!	27/03/2016!	1	!	4	!	0
*	*	47	!	LMCU	!	0452068	!	13/03/2016!	27/03/2016!	0	!	14	!	0
*	*	48	!	LMCU	!	0455365	!	24/03/2016!	27/03/2016!	1	!	3	!	0
*	*	49	!	LMCU	!	0461120	!	04/03/2016!	27/03/2016!	0	!	23	!	0
*	*	50	!	LMCU	!	0465321	!	07/03/2016!	27/03/2016!	1	!	20	!	0
*	*	51	!	LMCU	!	0466375	!	04/03/2016!	27/03/2016!	1	!	23	!	0
*	*	52	!	LMCU	!	0468362	!	09/03/2016!	27/03/2016!	0	!	18	!	0
*	*	53	!	LMCU	!	0472275	!	04/03/2016!	27/03/2016!	1	!	23	!	0
*	*	54	!	LMCU	!	0473163	!	09/03/2016!	27/03/2016!	0	!	18	!	0
*	*	55	!	LMCU	!	0476584	!	20/03/2016!	28/03/2016!	0	!	8	!	0

Pge p

kyrenia 28 03 2016

*	*	56	!	LMCU	!0476780	!23/03/2016!	27/03/2016!	0	!	4	!	0
*	*	57	!	LMCU	!0480500	!04/03/2016!	27/03/2016!	0	!	23	!	0
*	*	58	!	LMCU	!0482437	!04/03/2016!	27/03/2016!	1	!	23	!	0
*	*	59	!	LMCU	!0483027	!22/03/2016!	28/03/2016!	1	!	6	!	0
*	*	60	!	LMCU	!0483650	!14/03/2016!	27/03/2016!	0	!	13	!	0
*	*	61	!	LMCU	!0483670	!23/03/2016!	28/03/2016!	0	!	5	!	0
*	*	62	!	LMCU	!0487146	!06/03/2016!	27/03/2016!	0	!	21	!	0
*	*	63	!	LMCU	!0487906	!22/03/2016!	28/03/2016!	0	!	6	!	0
*	*	64	!	LMCU	!0546697	!16/03/2016!	27/03/2016!	0	!	11	!	0
*	*	65	!	LMCU	!0700884	!09/02/2016!	28/03/2016!	0	!	48	!	3
*	*	66	!	LMCU	!0706429	!09/02/2016!	28/03/2016!	0	!	48	!	3
*	*	67	!	LMCU	!0706590	!18/01/2016!	28/03/2016!	0	!	70	!	25
*	*	68	!	LMCU	!0809411	!18/03/2016!	27/03/2016!	1	!	9	!	0
*	*	69	!	LMCU	!0809751	!06/03/2016!	27/03/2016!	1	!	21	!	0
*	*	70	!	LMCU	!0810731	!20/03/2016!	27/03/2016!	0	!	7	!	0
*	*	71	!	LMCU	!0811189	!22/03/2016!	28/03/2016!	0	!	6	!	0
*	*	72	!	LMCU	!0812396	!22/03/2016!	28/03/2016!	1	!	6	!	0
*	*	73	!	LMCU	!0812879	!24/03/2016!	28/03/2016!	0	!	4	!	0
*	*	74	!	LMCU	!0814022	!08/03/2016!	27/03/2016!	0	!	19	!	0
*	*	75	!	LMCU	!0814948	!21/03/2016!	28/03/2016!	0	!	7	!	0
*	*	76	!	LMCU	!0816600	!06/03/2016!	27/03/2016!	1	!	21	!	0
*	*	77	!	LMCU	!0820128	!07/03/2016!	27/03/2016!	0	!	20	!	0
*	*	78	!	LMCU	!0820560	!21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	*	79	!	LMCU	!0820806	!24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	*	80	!	LMCU	!0821187	!22/03/2016!	28/03/2016!	0	!	6	!	0
*	*	81	!	LMCU	!0821253	!17/03/2016!	27/03/2016!	0	!	10	!	0
*	*	82	!	LMCU	!0823050	!07/03/2016!	27/03/2016!	0	!	20	!	0
*	*	83	!	LMCU	!0823256	!17/03/2016!	27/03/2016!	1	!	10	!	0
*	*	84	!	LMCU	!0823868	!20/03/2016!	27/03/2016!	0	!	7	!	0
*	*	85	!	LMCU	!0824484	!24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	*	86	!	LMCU	!0824801	!17/03/2016!	27/03/2016!	0	!	10	!	0
*	*	87	!	LMCU	!0825109	!07/03/2016!	27/03/2016!	0	!	20	!	0
*	*	88	!	LMCU	!0825393	!21/03/2016!	28/03/2016!	0	!	7	!	0
*	*	89	!	LMCU	!0825475	!17/03/2016!	27/03/2016!	0	!	10	!	0

kyrenia 28 03 2016

* 90 ! LMCU !0827420 !08/03/2016!27/03/2016! 0 ! 19 ! 0
* 91 ! LMCU !0828474 !21/03/2016!28/03/2016! 0 ! 7 ! 0
* 92 ! LMCU !0829887 !22/03/2016!28/03/2016! 0 ! 6 ! 0
* 93 ! LMCU !0829953 !17/03/2016!27/03/2016! 0 ! 10 ! 0
* 94 ! LMCU !0830466 !21/03/2016!28/03/2016! 0 ! 7 ! 0
* 95 ! LMCU !0831014 !21/03/2016!28/03/2016! 0 ! 7 ! 0
* 96 ! LMCU !0831020 !22/03/2016!28/03/2016! 0 ! 6 ! 0
* 97 ! LMCU !1054897 !17/03/2016!27/03/2016! 1 ! 10 ! 0
* 98 ! LMCU !1062697 !24/03/2016!27/03/2016! 1 ! 3 ! 0

Page: 2

♀

Navire : KYRENIA

Du : 27/03/2016

* NøOrde * Marque * Numero * Entr,e * Sortie * Parc * sejour * sejour sup.

*

* 99 ! LMCU !1064431 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
* 100 ! LMCU !1066075 !21/03/2016!27/03/2016! 1 ! 6 ! 0
* 101 ! LMCU !1086106 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
* 102 ! LMCU !1086702 !23/03/2016!27/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 103 ! LMCU !1096090 !23/03/2016!27/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 104 ! LMCU !1096790 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 105 ! LMCU !1097179 !04/03/2016!27/03/2016! 0 ! 23 ! 0
* 106 ! LMCU !1098299 !23/03/2016!27/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 107 ! LMCU !1116134 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 108 ! LMCU !1120495 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 109 ! LMCU !1122250 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 110 ! LMCU !1123025 !23/03/2016!27/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 111 ! LMCU !1139459 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 112 ! LMCU !1140510 !06/03/2016!27/03/2016! 0 ! 21 ! 0
* 113 ! LMCU !1148168 !20/03/2016!27/03/2016! 0 ! 7 ! 0
* 114 ! LMCU !1152213 !23/03/2016!27/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 115 ! LMCU !1160306 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
* 116 ! LMCU !1160630 !17/03/2016!27/03/2016! 0 ! 10 ! 0
* 117 ! LMCU !1162905 !14/03/2016!27/03/2016! 0 ! 13 ! 0
* 118 ! LMCU !1166855 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0

*

kyrenia 28 03 2016

*	119	!	LMCU	!	1170834	!	17/03/2016!	28/03/2016!	0	!	11	!	0
*	120	!	LMCU	!	1171471	!	24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	121	!	LMCU	!	1173324	!	23/03/2016!	27/03/2016!	0	!	4	!	0
*	122	!	LMCU	!	1173746	!	24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	123	!	LMCU	!	1175203	!	24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	124	!	LMCU	!	1176299	!	17/03/2016!	27/03/2016!	0	!	10	!	0
*	125	!	LMCU	!	1178814	!	21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	126	!	LMCU	!	1183493	!	14/03/2016!	27/03/2016!	0	!	13	!	0
*	127	!	LMCU	!	1192793	!	21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	128	!	LMCU	!	1202211	!	23/03/2016!	27/03/2016!	0	!	4	!	0
*	129	!	LMCU	!	1211620	!	04/03/2016!	27/03/2016!	0	!	23	!	0
*	130	!	LMCU	!	1215538	!	21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	131	!	LMCU	!	1220262	!	24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	132	!	LMCU	!	1220745	!	17/03/2016!	27/03/2016!	0	!	10	!	0
*	133	!	LMCU	!	1228495	!	21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	134	!	LMCU	!	1228812	!	23/03/2016!	27/03/2016!	0	!	4	!	0
*	135	!	LMCU	!	1238174	!	21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	136	!	LMCU	!	1242132	!	08/03/2016!	27/03/2016!	0	!	19	!	0
*	137	!	LMCU	!	1246457	!	14/03/2016!	27/03/2016!	0	!	13	!	0
*	138	!	LMCU	!	1247129	!	24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	139	!	LMCU	!	4002407	!	18/03/2016!	27/03/2016!	0	!	9	!	0
*	140	!	LMCU	!	4003620	!	23/03/2016!	28/03/2016!	0	!	5	!	0
*	141	!	LMCU	!	4003804	!	13/03/2016!	27/03/2016!	0	!	14	!	0
*	142	!	LMCU	!	4004251	!	04/03/2016!	27/03/2016!	0	!	23	!	0
*	143	!	LMCU	!	4006357	!	23/03/2016!	27/03/2016!	0	!	4	!	0
*	144	!	LMCU	!	4007585	!	08/03/2016!	27/03/2016!	0	!	19	!	0
*	145	!	LMCU	!	7001549	!	24/03/2016!	27/03/2016!	0	!	3	!	0
*	146	!	LMCU	!	7002057	!	14/03/2016!	27/03/2016!	0	!	13	!	0
*	147	!	LMCU	!	7002231	!	09/03/2016!	27/03/2016!	0	!	18	!	0
*	148	!	LMCU	!	9100216	!	13/03/2016!	28/03/2016!	0	!	15	!	0
*	149	!	LMCU	!	9102097	!	14/03/2016!	28/03/2016!	0	!	14	!	0
*	150	!	LMCU	!	9105291	!	24/03/2016!	27/03/2016!	1	!	3	!	0
*	151	!	LMCU	!	9109960	!	16/03/2016!	28/03/2016!	1	!	12	!	0
*	152	!	LMCU	!	9110174	!	04/03/2016!	28/03/2016!	0	!	24	!	0

kyrenia 28 03 2016

♀

Navire : KYRENIA

Du : 28/03/2016

* NøOrde * Marque * Numero * Entr,e * Sortie * Parc * sejour * sejour sup.
*

* 153 ! LMCU !9111144 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
* 154 ! LMCU !9112032 !20/03/2016!28/03/2016! 0 ! 8 ! 0
* 155 ! LMCU !9112053 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
* 156 ! LMCU !9112599 !10/03/2016!28/03/2016! 0 ! 18 ! 0
* 157 ! LMCU !9116700 !11/03/2016!28/03/2016! 0 ! 17 ! 0
* 158 ! LMCU !9117585 !10/03/2016!28/03/2016! 0 ! 18 ! 0
* 159 ! LMCU !9118600 !10/03/2016!28/03/2016! 0 ! 18 ! 0
* 160 ! LMCU !9124711 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 161 ! LMCU !9124814 !24/03/2016!28/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 162 ! LMCU !9125050 !11/03/2016!28/03/2016! 0 ! 17 ! 0
* 163 ! LMCU !9126313 !14/03/2016!28/03/2016! 0 ! 14 ! 0
* 164 ! LMCU !9131109 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 165 ! LMCU !9131752 !17/03/2016!28/03/2016! 0 ! 11 ! 0
* 166 ! LMCU !9133009 !17/03/2016!28/03/2016! 0 ! 11 ! 0
* 167 ! LMCU !9135634 !24/03/2016!28/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 168 ! LMCU !9137236 !22/03/2016!28/03/2016! 0 ! 6 ! 0
* 169 ! LMCU !9150074 !15/03/2016!28/03/2016! 0 ! 13 ! 0
* 170 ! LMCU !9150599 !16/03/2016!28/03/2016! 0 ! 12 ! 0
* 171 ! LMCU !9150789 !21/03/2016!28/03/2016! 0 ! 7 ! 0
* 172 ! LMCU !9153089 !17/03/2016!28/03/2016! 0 ! 11 ! 0
* 173 ! LMCU !9155203 !06/03/2016!28/03/2016! 0 ! 22 ! 0
* 174 ! LMCU !9155733 !15/03/2016!28/03/2016! 0 ! 13 ! 0
* 175 ! LMCU !9155820 !15/03/2016!28/03/2016! 0 ! 13 ! 0
* 176 ! LMCU !9156093 !09/03/2016!28/03/2016! 0 ! 19 ! 0
* 177 ! LMCU !9158202 !04/03/2016!28/03/2016! 0 ! 24 ! 0
* 178 ! LMCU !9158882 !24/03/2016!28/03/2016! 0 ! 4 ! 0
* 179 ! LMCU !9159873 !21/03/2016!28/03/2016! 0 ! 7 ! 0
* 180 ! LMCU !9161422 !16/03/2016!28/03/2016! 0 ! 12 ! 0
* 181 ! LMCU !9167924 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
* 182 ! LMCU !9168582 !16/03/2016!28/03/2016! 0 ! 12 ! 0

kyrenia 28 03 2016

*	*	183	!	MIGU	!	8011390	!	24/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	3	!	0
*	*	184	!	SGCU	!	1891325	!	18/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	9	!	0
*	*	185	!	SGCU	!	4121159	!	04/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	24	!	0
*	*	186	!	SGCU	!	5111221	!	01/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	27	!	0
*	*	187	!	SGCU	!	5111622	!	24/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	4	!	0
*	*	188	!	SGCU	!	5111812	!	14/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	14	!	0
*	*	189	!	SGCU	!	6013195	!	24/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	3	!	0
*	*	190	!	SGCU	!	6060704	!	16/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	12	!	0
*	*	191	!	SGCU	!	6491574	!	06/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	22	!	0
*	*	192	!	SGCU	!	8048483	!	16/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	12	!	0
*	*	193	!	TCKU	!	3091767	!	22/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	5	!	0
*	*	194	!	TCKU	!	9607845	!	14/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	14	!	0
*	*	195	!	TCKU	!	9658441	!	16/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	12	!	0
*	*	196	!	TCKU	!	9718089	!	10/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	18	!	0
*	*	197	!	TCNU	!	9324937	!	24/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	3	!	0
*	*	198	!	TCNU	!	9402813	!	16/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	12	!	0
*	*	199	!	TCNU	!	9440639	!	17/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	11	!	0
*	*	200	!	TCNU	!	9767977	!	24/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	3	!	0
*	*	201	!	TCNU	!	9806013	!	24/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	4	!	0
*	*	202	!	TCNU	!	9955193	!	08/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	20	!	0
*	*	203	!	TEXU	!	5630320	!	16/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	12	!	0
*	*	204	!	TGHU	!	1516154	!	18/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	9	!	0
*	*	205	!	TGHU	!	2719979	!	08/03/2016	!	27/03/2016	!	0	!	19	!	0
*	*	206	!	TGHU	!	4674744	!	09/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	19	!	0

Page: 4

♀

Navire : KYRENIA

Du : 28/03/2016

* NØOrde * Marque * Numero * Entr,e * Sortie * Parc * sejour * sejour sup.
*

*	*	207	!	TGHU	!	5022078	!	20/01/2016	!	28/03/2016	!	0	!	68	!	23
*	*	208	!	TGHU	!	5026474	!	17/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	11	!	0
*	*	209	!	TGHU	!	7645523	!	24/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	4	!	0
*	*	210	!	TGHU	!	8856135	!	24/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	4	!	0
*	*	211	!	TGHU	!	8942130	!	08/03/2016	!	28/03/2016	!	0	!	20	!	0

Pge p

kyrenia 28 03 2016

*	*	212	!	TGHU	!	8963452	!	13/01/2016!	28/03/2016!	0	!	75	!	30
*	*	213	!	TTNU	!	2175768	!	09/03/2016!	27/03/2016!	0	!	18	!	0
*	*	214	!	TTNU	!	3847050	!	21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	*	215	!	TTNU	!	4188830	!	10/03/2016!	28/03/2016!	0	!	18	!	0
*	*	216	!	TTNU	!	9582554	!	22/03/2016!	28/03/2016!	0	!	6	!	0
*	*	217	!	XINU	!	1414670	!	21/03/2016!	27/03/2016!	0	!	6	!	0
*	*	218	!	XINU	!	8153650	!	15/03/2016!	28/03/2016!	0	!	13	!	0

Total conteneurs transf,r,s : 218
Total séjour : 2960
Franchise : 15
Total séjour supplémentaire : 205

→



الشركة العامة للخدمات البحرية
SOCIETE GENERALE MARITIME
E.P.E / GEMA .S.P.A
AGENCE MARITIME D'ALGER
DEP / LOGISTIQUE



C A R G O M A N I F E S T

Des Marchandises Expédiées à GENES

Par le Navire : M/S MCP KYRENIA

Alger le 30/03/2016

Numéro des connaissemen ts	Expéditeurs ou Chargeurs	Destinataires Consignataires	Marques & Numéros	Nombre de Colis	Nature de la Marchandise	Poids ou Volume
AG160303	GEMA AGENCE D'ALGER	MESSINA	Divers	218	TCS VIDES EN RETOUR	

الشركة العامة للخدمات البحرية
Société Générale Maritime
GEMA EPE / SPA
Agence Maritime d'Alger
Département Logistique
Export Conteneurs Vides
BON A EMBARQUEMENT



الشركة العامة للخدمات البحرية
SOCIETE GENERALE MARITIME
E.P.E / GEMA .S.P.A
AGENCE MARITIME D'ALGER
DEP / LOGISTIQUE



B/L N°
AG160303

BILL OF LADING

Shipper GEMA AGENCE D'ALGER					
Consignés MESSINA ITALY					
Notify party (for the Carrier's reference) MESSINA ITALY					
Vessel VOY 101 MCP KYRENIA		Port of loading GENOA			
Port of discharge ALGIERS		Destination ITALY		Freight payable at (only if not stated below)	
Unit N° : Marks & Nos DIVERS		N° of Units Or pkgs 218	Kind of units or packages Description of goods TCS VIDES EN RETOUR	Gross weight VIDES	Measurement
TOTAL NUMBER OF UNITS OR PACKAGES (In words)					
Freight & charges charged on		Rate	per	Prepaid	COLLECT
Place of B (s) L .Issue		Dated	Prepaid at		Payable at

FOR the master

ACCORDING TO CLAUSES AND CONDITIONS OF THE SUBJECT VESSEL'S OWNERS



gema Algiers Agency

SOCIETE GENERALE MARITIME

ADDRESS 05 QUAI D'AGDES ALGIERS/ PORT

BP. 95 1ST NOVEMBER ALGIERS

PHONE : +213 21 423 826 / +213 21 423 321 / 324

FAX : +213 21 423 330 / 334

e-mail : gemalger@gema-groupe.com / gemashp@gema-groupe.com **web**: www.gema-groupe.com

SAILING - REPORT

TO : IGNAZIO MESSINA // ITALY
KIND ATT.
CC : MR.MASSIMO SEMEC
KIND ATT.
FROM : GEMA ALGIERS AGENCY

REF : MV « MCP KYRENIA » PRESENTLY AT ALGIERS

Cargo on bord for Algiers port: 70X20' (incl 04imo) + 189X40' (incl 16 imo)

UNLOADING COMPLETED	28/03/2016	08H48 LT
LOADING COMPLETED	29/03/2016	11H15 LT
CARGO DISCHARGED	ALL	
REMAIN ON BOARD	NIL	
SHORTAGE	NIL	
CARGO LOADED	62x20" + 156x40" MESSINA EMPTIES	
	04x20" MESSINA FULL	
	15x40" TARROS EMPTIES	
	09X40" TARROS FULL	
CONTROLE IMMIGRATION ORDRED	29/03/2016	13H00 LT
EXPECTED SAILING	29/03/2016	15H30 LT
NEXT PORT	GENOVA	
ETA NEXT PORT	01/04/2016 PM MASTER WILL UPDATE	
BUNKERS ON DEPARTURE	DO : 62,88 MT	IFO : 264,26 MT
DRAFT ON DEPARTURE	FWD : 3,30 M	AFT : 5,35 M

BEST RGDS
OPS DEPT
MR.HANI

kyrenia 28 03 2016

International Transit Transport
FILTRANS
Agence d'ALGER

TRANSFERT NAVIRE

Dossier Nø : 410034.16
Navire : KYRENIA
Armateur : MESSINA

Du : 27/03/2016

* NøOrde * Marque * Numero * Entr,e * Sortie * Parc * sejour * sejour sup.
*

* 1 ! CAIU !3413611 !11/03/2016!27/03/2016! 0 ! 16 ! 0
*
* 2 ! CAIU !3580455 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 3 ! CAIU !3752446 !11/03/2016!27/03/2016! 0 ! 16 ! 0
*
* 4 ! CAIU !4119242 !17/03/2016!28/03/2016! 0 ! 11 ! 0
*
* 5 ! CAIU !8967262 !11/03/2016!28/03/2016! 0 ! 17 ! 0
*
* 6 ! CAIU !9061586 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 7 ! CAIU !9077582 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
*
* 8 ! CAIU !9344605 !11/03/2016!28/03/2016! 0 ! 17 ! 0
*
* 9 ! CAXU !6152869 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 10 ! CAXU !6912745 !06/03/2016!27/03/2016! 0 ! 21 ! 0
*
* 11 ! CAXU !6920170 !23/03/2016!27/03/2016! 0 ! 4 ! 0
*
* 12 ! CAXU !7251655 !06/03/2016!28/03/2016! 0 ! 22 ! 0
*
* 13 ! CAXU !7355412 !22/03/2016!28/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 14 ! CAXU !8006668 !08/03/2016!28/03/2016! 0 ! 20 ! 0
*
* 15 ! CAXU !8127206 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 16 ! CAXU !9170927 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 17 ! CAXU !9178342 !13/01/2016!28/03/2016! 0 ! 75 ! 30
*
* 18 ! CAXU !9220463 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 19 ! CLHU !3329239 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
*
* 20 ! CLHU !8127354 !24/03/2016!28/03/2016! 0 ! 4 ! 0
*
* 21 ! CLHU !8774221 !13/03/2016!28/03/2016! 0 ! 15 ! 0
*
* 22 ! CRSU !9028617 !23/03/2016!28/03/2016! 0 ! 5 ! 0
*
* 23 ! CRXU !3030460 !21/03/2016!27/03/2016! 0 ! 6 ! 0
*
* 24 ! CRXU !3045687 !24/03/2016!27/03/2016! 0 ! 3 ! 0
*
* 25 ! CXDU !1052226 !16/03/2016!27/03/2016! 0 ! 11 ! 0
*
* 26 ! CXDU !1930105 !11/02/2016!28/03/2016! 0 ! 46 ! 1

N° 160301

Demande d'heures Supplémentaire en Douane T E L

Pour la journée du 27/03/2016

NAVIRE : MCP KYRENIA DU 26/03/2016, Voy 101

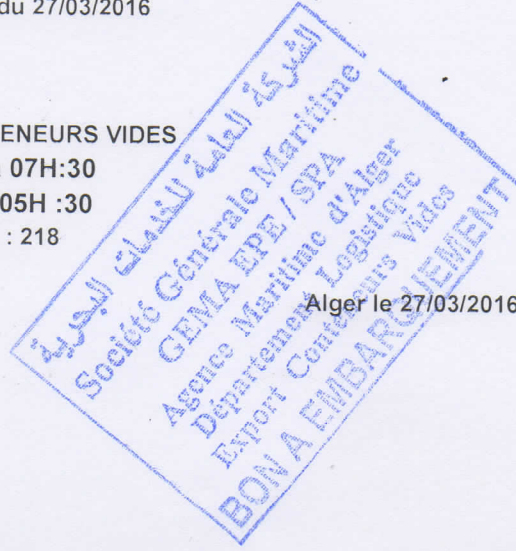
QUAI : 23/1

NATURE DU TRAVAIL : EMBARQUEMENT CONTENEURS VIDES

HEURE DE DEBUT D'OPERATION : le 27/03/16 à 07H:30

HEURE DE FIN D'OPERATION : le 29/03/16 à 05H :30

NOMBRE TCS 62X20' 156 X40' TOTAL : 218



SHIPPER BITOLEA SPA CHIMICA ECOLOGICA VIA S. INTINI 2 27015 LANDRIANO PV		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">1921</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-left: 5px;">Ignazio Messina & C.</div> </div>	
CONSIGNEE (Carrier not responsible for failure to notify). BANOUE AL BARAKA D'ALGERIE AGENCE ROUBA 106, 35 RUE DES FRERES ABDESLAMI KOUBA, ALGIERS (DZ) ALGERIE COMPTE NR. 006 00106 303 02412 4982		Ignazio Messina & C. S.p.A. a Socio Unico Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento da parte di "Gruppo Messina S.p.A." 16121 GENOVA - Via G. D'Annunzio, 91 - Phone +39 010.53.961 Fax + 010.5396264 - WEB-SITE : www.messinaline.it - E-mail : info@messinaline.it REA GE N° 463848 - Reg. Imprese, C.F. e P. IVA (IT) 02150010995	
NOTIFY PARTY (Carrier not responsible for failure to notify). GROUPE RAHMANI EURL ZEA ROUAG BP 1537 RP M'SILA (DZ) ALGERIE NIF: 000328056264530		Number of original Bs/L <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 3 (THREE) <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> BILL OF LADING </div> B/L No. G0641392 </div> <small>Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and conditions (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated below stated by the Shipper to comprise the cargo specified below, for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on the reverse hereof and the terms of the Carrier's applicable tariff) from the place of acceptance or the port of loading, whichever applicable, to the port of discharge or final destination whichever applicable. On presentation of one original of Bill of Lading (fully endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the Holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule or common law or statute rendering them binding upon the Shipper, Holder and Carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder on through the Contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. In witnesses whereof the number of original Bills of Lading stated herein all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.</small>	
Port of loading GENOA		Port of discharge ALGIERS	
Pre-carriage by (¶)		Forwarding Agent U. DEL CORONA & SCA	
Place of acceptance by pre-carrier (¶)		Booking No. 16/005502	
Vessel MCP KYRENIA		Voyage No. 101	
Final destination (¶)			

Marks and numbers	Packages		Description of goods	Weight declared Kos	Measurement Cbm
	Quantity	Kind			
CAXU 734788/6 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1619860	1	CNTR 40 BX	SAID TO CONTAIN: IMO: 3 - UNGD: 1265 40 PALLETS CONTAINING: 160 DRUMS	TARE: 3710 22560	
LMCU 045854/9 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1619855	1	CNTR 40 BX	SAID TO CONTAIN: IMO: 3 - UNGD: 1265 40 PALLETS CONTAINING: 160 DRUMS	TARE: 3960 22560	
LMCU 047130/3 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1619812	1	CNTR 40 BX	SAID TO CONTAIN: IMO: 3 - UNGD: 1265 40 PALLETS CONTAINING: 160 DRUMS	TARE: 3960 22560	
LMCU 400126/8 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1619962	1	CNTR 40 BX	SAID TO CONTAIN: IMO: 3 - UNGD: 1265 40 PALLETS CONTAINING: 160 DRUMS	TARE: 4000 22560	
LMCU 045422/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1618958	1	CNTR 40 BX	SAID TO CONTAIN: IMO: 3 - UNGD: 1265 40 PALLETS CONTAINING: 160 DRUMS . + N-PENTANE 95 CONFORME FACTURE PROFORMA NO 038/PF/2016 DU 15/02/2016 CONTRAT: CFR PORT ALGER NR. 800 FUTS SUR 200 PALETTES . MARKS:	TARE: 3960 22560	

Total No. of Packages for LCL

Total No. of Containers for FCL

REMARKS (*) Applicable only when this document is used Through Bill of Lading.		Freight PREPAID AT GENOA
Weight, measure, marks, number, quality, contents and value, if mentioned in this Bill of Lading, are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of Bill of Lading by Carrier is not to be considered as such an agreement.		Place and date of issue GENOA 23 Mar 2016
In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulation, whether written, typed, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. The Shipper according to and by the effect of articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code declares specifically to approve the conditions of this Bill of Lading Nos. 2c) 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 12 - 15a) 15b) 16a) 16b) 17 - 21 - 22 - 23 of which he declares his knowledge. (Terms, Ed. 09/02).		THE SHIPPER
Special provisions overleaf printed under letter B E to apply		IGNAZIO MESSINA & C.S.p.A. A SOCIO UNICO AS CARRIER
Special clauses hereunder printed Nos 1 10 15A 16 to apply		

SPECIAL CLAUSES (only those expressly stated on front page with relevant number are applicable) - (Ed. 09/02)

- | | | | |
|--|--|---|--|
| 1) Free out.
2) Ex ramp (liner out).
3) F.A.S. delivery.
4) Free Terminal delivery.
5) F.O.T. at Port Container Terminal delivery.
6) Door Delivery.
7) Through Bill of Lading. If this document is used as a Through Bill of Lading it is agreed that the issuing sea Carrier accepts responsibility for the sea carriage only and acts as Agent for the Shipper in arranging carriage and in handling the goods to the | subsequent Carrier. Therefore pre-carriage/on-carriage even if arranged by ship Agent (or subcontractors), are at risk and expenses of the Merchant.
8) Custom clearance, transit taxes, transit port storage dues, overtime, truck demurrages at site and fees whatsoever for account of Consignee.
9) Said to contain. Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
10) Said to contain. Shipper's pack, load, stow and count. | Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
11) Remarks as per attached checking lists which are to be considered as part of this Bill of Lading.
12) Being perishable the goods declared by shipper, carrier is not responsible for damages to cargo arising from rot, deterioration sweating condensation and/or other similar causes. Moreover due to nature of the goods same to be withdrawn by receiver within 48 hours from its arrival at the place of delivery; eventual delay exempts | carrier from any responsibility for damages.
13) This ship is not owned/operated by Israeli Company nor black listed and never scheduled or called at any Israeli port.
14) Merchant is aware that in accordance with conditions of this B/L Carrier is not responsible for damages to empty trailers/containers and vehicles (Merchant's own equipment) while on return voyage, unless Merchant proves that such an equipment has been reloaded in sound conditions, Master having no means to check it.
15) Empty trailers/containers to be returned free of freight:
A) at Free InV.F.A.S. condition.
B) at F.A.S./F.A.S. condition.
C) at Ramp/F.A.S. condition.
D) at Ramp/Ramp condition.
16) Dangerous/Hazardous cargo. Shipper/Receivers responsible for direct delivery upon discharge and for eventual return freight. |
|--|--|---|--|

Guide d'entretien

Tout d'abord on vous remercie du temps accordé pour réaliser cet entretien, le but de mon étude étant de cerner le phénomène des contentieux dans le secteur maritime, et savoir les causes, et les conséquences des accidents qui coïncident avec une escale ou les avaries liées à la marchandise transportée, pour cela on vous posera quelques questions concernant ce sujet.

- Question 1 : Tout d'abord, quel a été votre formation de base, et qu'elles sont les critères pour exercer ce métier ?
- Question 2 : D'accord, et qu'est-ce qu'on entend par « expertise maritime » ?
- Question 3 : Comment définiriez-vous la chaîne logistique maritime ?
- Question 4 : Pouvez-vous citer le rôle du consignataire des navires « GEMA » dans la chaîne logistique maritime ?
- Question 5 : Par qui l'expert maritime peut être employé ?
- Question 6 : Est-ce que la présence d'un expert maritime, est-elle obligatoire pour le bon fonctionnement de l'escale ?
- Question 7 : Dans quel cas, la société GEMA fait intervenir son expert maritime ?
- Question 8 : Dans le cas des dommages, quelles sont les procédures à suivre par le consignataire des navires GEMA ?
- Question 9 : Est-ce que GEMA suit le circuit des conteneurs de débarquement jusqu'à l'embarquement ?
- Question 10 : En tant qu'une compagnie maritime, y a-t-il une possibilité de détecter le responsable des dommages ?
- Question 11 : Dans le contexte des contentieux, existent-ils des solutions afin de les diminuer ?
- Question 12 : Sur quelle échelle, le domaine de l'expertise maritime en Algérie est-il évalué ?

Table de matières

Dédicace

Remerciement

Résumé

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des acronymes et abréviations

Sommaire

Introduction générale.....2

Chapitre I : Le transport maritime et les principales notions de la logistique.....6

Introduction.....6

Section 01 : le transport maritime.....7

1.1. Le contexte théorique du transport maritime.....7

1.1.1. La définition du mode de transport maritime.....7

1.1.2. L'évolution du transport maritime de marchandises.....8

1.1.3. Les intervenants du transport maritime international.....10

1.1.3.1. Les acteurs principaux.....10

1.1.3.1.1. Le chargeur.....10

1.1.3.1.2. Le transporteur interne.....10

1.1.3.1.3. Le courtier d'affrètement.....10

1.1.3.2. Les acteurs intermédiaires.....11

1.1.3.2.1. Le transitaire.....11

1.1.3.2.2. Le transporteur maritime.....11

1.1.3.2.3. L'agent consignataire.....12

1.1.3.2.4. L'entrepreneur de manutention.....12

1.1.3.2.4.1. La manutention bord.....12

1.1.3.2.4.2. La manutentionnaire terre.....12

1.1.3.2.5. Le port sec.....13

1.1.3.3. Les acteurs administratifs.....13

1.1.3.3.1. Les banques.....13

1.1.3.3.2. La douane.....13

1.1.3.3.3. Les assurances.....14

1.2. Le contexte technique du transport maritime de marchandise.....14

1.2.1. Les différents types de navire.....14

1.2.1.1. Les navires spécialistes.....14

1.2.1.2. Les navires non spécialistes.....15

1.2.2. Les techniques d'expédition des conteneurs.....	17
1.2.2.1.FCL (full container load).....	17
1.2.2.2.LCL (less than a container load)	17
 Section 02 : les fondements de la logistique.....	 19
 2.1. La notion de la logistique.....	 19
2.1.1. Définition et caractéristique de la logistique.....	19
2.1.2. Approche Historique	20
2.1.2.1. Origine militaire.....	21
2.1.2.2. Révolution du juste-à-temps et École de Toyota.....	22
2.1.2.3. La logistique intégrée.....	23
 2.2. Gestion de la logistique.....	 24
2.2.1. Les différentes logistiques.....	24
2.2.1.1. La logistique de la production	24
2.2.1.2. La logistique de soutien.....	24
 2.2.1.3. La logistique de distribution.....	 25
2.2.1.4. La logistique inverse.....	26
2.2.2. Les ressources de la logistique.....	27
2.2.2.1. La gestion de l'information.....	27
2.2.2.2. La gestion de stock.....	28
2.2.2.3. La gestion de transport.....	29
2.2.2.4. La gestion d'entreposage.....	30
2.2.2.5. La gestion de trésorerie.....	31
 Conclusion.....	 33
 Chapitre II : La Consignation Maritime.....	 34
 Introduction.....	 36
 Section 01: Généralité sur la consignation des navires.....	 36.
 1.1. Le cadre conceptuel de la consignation maritime.....	 36
1.1.1. Définition de la consignation maritime.....	36
1.1.2. Evolution de la consignation maritime.....	37
 1.1.3. Le métier d'un consignataire des navires.....	 39
 1.2. Fonction commerciale du consignataire maritime.....	 39
1.2.1. La structure commerciale des navires à l'international.....	39
1.2.1.1. Le transport maritime en ligne régulière.....	39
1.2.1.2. Le consignataire d'un navire au tramping.....	39
1.2.2. Les différentes formes de consignation.....	40

1.2.2.1. Le courtier maritime.....	40
1.2.2.2. L'agence offrant un service d'armement.....	40
1.2.2.3. Ship Husbanding.....	41
1.2.2.4. Le consignataire indépendant.....	41
1.2.3. La démarche contractuelle de la consignation maritime.....	42
1.2.3.1. Le connaissement maritime B/L.....	42
1.2.3.1.1. Les différents types de connaissement.....	43
1.2.3.1.2. Les documents du transport combiné.....	43
1.2.3.2. Les différents types de contrat d'affrètement.....	44
1.2.3.2.1. L'affrètement coque nue.....	44
1.2.3.2.2. L'affrètement à temps.....	44
1.2.3.2.3. L'affrètement au voyage.....	45
1.2.3.2.4. Le manifeste cargo.....	45
1.3. La consignation maritime en Algérie.....	45
Section 02 : Aspect technique de la consignation.....	48
2.1. Les tâches accomplies par un consignataire maritime.....	48
2.1.1. Les tâches relatives à l'escale du navire.....	48
2.1.1.1. A l'import.....	48
2.1.1.1.1. Avant l'arrivée du navire.....	48
2.1.1.1.2. A l'accostage du navire.....	49
2.1.1.2. A l'export.....	49
2.1.2. Les tâches relatives à la marchandise.....	49
2.1.2.1. A l'import.....	49
2.1.2.2. A l'export.....	50
2.2. Le rapport entre la consignation maritime et les autres intermédiaires.....	50
2.2.1. La relation entre le consignataire et le transporteur maritime.....	50
2.2.2. La relation entre le consignataire et le réceptionnaire.....	51
2.2.3. La relation entre le consignataire et la douane.....	51
2.2.4. La relation entre le consignataire et l'entreprise portuaire.....	52
2.2.5. La relation entre le consignataire et l'expert maritime.....	53
2.3. Les obligations et les responsabilités d'un consignataire.....	53
2.3.1. Les obligations d'un consignataire.....	53
2.3.2. Les responsabilités d'un consignataire.....	54
2.3.2.1. Les responsabilités contractuelles.....	54
2.3.2.2. La responsabilité délictuelle.....	55
2.4. Les contentieux en matière de transport maritime.....	57
2.4.1. Le conteneur maritime, source de contentieux.....	57

2.4.2. Les causes principales des litiges dans le mode de transport maritime.....	58
2.4.3. Les assurances.....	59
2.4.4. Responsabilités des acteurs impliqués dans les litiges en matière de transport maritime en Algérie.....	60
Conclusion.....	62
Chapitre III : la chaine logistique au sein de GEMA.....	63
Introduction.....	64
Section 01 : présentation de GEMA.....	65
1.1. La création de GEMA.....	65
1.1.1. La dénomination :.....	65
1.2. Les activités de GEMA.....	66
1.2.1. La Consignation des Navires.....	66
1.2.2. La Consignation Des Conteneurs.....	67
1.2.3. L'Affrètement Maritime En Ligne Régulière.....	67
1.3. L'environnement institutionnel de GEMA.....	68
1.3.1. Les clients de la société GEMA.....	68
1.3.2. La présence de GEMA au niveau des ports.....	69
1.3.3. Les filiales et les prises de décision.....	69
1.3.3.1. Les Filiales.....	69
1.3.3.2. Les Prises De Participation.....	70
1.3.4. Les concurrents de GEMA.....	71
1.4. Le pouvoir de GEMA.....	71
1.4.1. Moyens et matériels du groupe GEMA.....	71
1.4.2. Certification de GEMA.....	72
1.4.3. Politique de tarification.....	73
1.5. Plan de développement du Groupe GEMA.....	73
2. La structure de l'entreprise.....	73
2.1.1. Le Statut Organique.....	73
Section 02 : l'intervention du consignataire GEMA dans la chaîne logistique intermodale.....	78
2.1. L'acheminement des marchandises et l'aménagement des conteneurs.....	78
2.2. La méthodologie de recherche.....	81
2.1.1 Objectifs de l'enquête.....	81
2.1.2. L'approche de recherche.....	81
2.1.3. Méthode de collecte des données.....	81

2.1.3.1. Etude de cas.....	81
2.1.3.1.1. Caractéristiques techniques du navire étudié.....	82
2.1.3.1.2. Préparation de l'escale et programmation du navire.....	83
2.1.3.1.3. L'accostage du navire.....	85
2.1.3.1.4. La gestion commerciale des marchandises et des conteneurs.....	85
2.1.3.1.5. L'apurement de l'escale.....	87
2.1.3.1.6. Embarquement des conteneurs vides.....	89
2.1.3.1.7. L'exportation des conteneurs vides.....	91
2.1.3.2. L'entretien.....	92
2.1.3.2.1. Analyse de l'entretien.....	93
2.1.3.2.2. Synthèse général des résultats de l'enquête.....	97
Conclusion.....	100
Conclusion générale.....	101
Bibliographie	
Annexes	
Table des matières	