

**ECOLE DES HAUTES ETUDES
COMMERCIALES**

EHEC

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

Spécialité : Affaires Internationales

THEME :

**L'auxiliaire au transport maritime :
Place et rôle dans le commerce international**

ETUDE DE CAS :

SARL ICTC

Présenté par :

M. AMARI Lamine

Encadreur :

Mme. DJEMAA Hassiba

03^{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 : Affaires Internationales

THEME :

**L'auxiliaire au transport maritime :
Place et rôle dans le commerce international**

ETUDE DE CAS :

SARL ICTC

Présenté par :

M. AMARI Lamine

Encadreur :

Mme. DJEMAA Hassiba

03^{ème} Promotion

Juin 2016

DEDICACES

Que ce travail témoigne de tous mes respects :

A mes parents :

Grasse à leurs tendres encouragements et leurs grands sacrifices en créant un climat affectueux et propice à la poursuite de mes études.

Cette dédicace ne peut suffire pour exprimer tout mon respect et considérations ainsi que mes tendres sentiments envers eux.

Tout en priant dieu de les bénir, de veiller sur eux et qu'ils soient toujours en bonne et parfaite santé pour continuer à recevoir les bonnes choses de leurs part.

A mon frère et à ma sœur et à toute la famille AMARI :

Qu'ils trouvent ici toute mon affection ainsi que l'expression de ma plus profonde considération, de respect pour leur soutien quotidien et indéfectible

A tous mes professeurs et enseignants :

Pour leur générosité aussi je tiens à leur témoigner tout mon profond respect et ma loyale considération et reconnaissance.

*Enfin à toute l'équipe de la **société ICTC** de Bejaia qui par leurs conseils précieux leur disponibilité et sérieux ont contribué à l'élaboration de ce travail.*

REMERCIEMENTS

Je tiens à profiter de la présentation de ce travail à remercier toutes les personnes qui m'ont accompagnée et contribuer par leurs conseils, leur disponibilité et la confiance qu'ils ont placés en moi.

Aussi tous mes remerciements et ma gratitude vont à mes parents, mes professeurs les enseignants ainsi que l'équipe de l'agence ICTC pour leur confiance, leur soutien ainsi que leurs encouragements.

Je tiens à remercier le jury de m'avoir honoré en acceptant de juger mon modeste travail, trouver ici mon témoignage de mon profond respect.

Liste des tableaux

Chapitre II

Tableau II. 1 : parties au contrat et leurs obligations

Chapitre III

Tableau III. 1 : extérieurs de l'Algérie 2014/2015

Chapitre IV

Le tableau IV. 1 : résume le compte d'escale du navire DIEZBOURG

Tableau IV. 2 : Nombre de navires et temps d'attente en Rade

Tableau IV. 3 : trafic de marchandises de 2001 a 2012 (milliers de tonnes)

Tableau IV. 4 : Taux de disponibilité moyen par jour des engins de servitude

Tableau IV. 5 : résumé d'Analyse SWOT

Tableau IV. 6 : représentatif de différents types de bois

Tableau IV. 7 : représentatif de différents types de bois

Tableau IV. 8 : représentatif de différents types de bois

Tableau IV. 9 : représentatif de différents types de bois

Liste des graphes

Chapitre III

Graphe III. 1 : évolution du commerce extérieur 2014/2015

Graphique IV. 1 : Nombre de navires et temps d'attente en Rade

Graphique IV. 2 : trafic de marchandises de 2001 à 2012

Graphique IV. 3 : Taux de disponibilité moyen par jour des engins de servitude

Graphique IV. 4 : histogramme représentatif de différents types de bois

Graphique IV. 5 : histogramme représentatif de différents types de bois

Graphique IV. 6 : histogramme représentatif des différents types de bois

Graphique IV. 7 : histogramme représentatif de différents types de bois

La liste des abréviations

L.C.L: Less than Container Load

C.M.I: Comité Maritime International

E.V.P: Equivalent Vingt Pied

T.E.U: Twenty Feet Equivalent Unit

O.M.I : Organisation maritime internationale

CNUCED : Conférence des nations pour le commerce et le développement

CMA : code maritime Algérien

COMAUNAM : Compagnie Mauritanienne de Navigation Maritime

COBENAM : Compagnie Béninoise de Navigation Maritime

CALTRAM : Compagnie Algéro-libyenne de Transport Maritime

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

DST : droit de tirage spécial

B/L : Le connaissance bill of lading

ICTC : International Consulting & Trading Company

ENTMN : L'entreprise nationale de transport maritime de voyageurs

GEMA : société générale maritime

NASHCO : la national shipping company

M.T.A : la maghrébine de transport et auxiliaires

JORA : journal officiel de la république algérienne

UMA : Union du maghreb arabe

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

E.T.A : Estimate Arrival Time

GLOSSAIRE DES TERMES MARITIMES ET PORTUAIRES

- **Armateur**

Personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire

- **Capitainerie**

Service dépendant de l'autorité portuaire et chargé de coordonner les mouvements de navires dans le port et de la police.

- **Chargeur**

Personne qui expédie de la marchandise sur un navire. Personne physique ou morale (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et remet, dans la plupart des cas, la marchandise au transporteur.

- **Connaissance B/L (en anglais)**

Titre représentant la propriété de la marchandise confiée par le Chargeur à un Armateur. Le connaissance est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise auprès de l'armateur.

- **Lamanage**

Opération qui consiste à mettre les amarres d'un navire sur des bollards ou des ducs d'Albe et inversement.

- **Ligne régulière**

(Par opposition aux navires affrétés ou « tramping ») : service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés. La desserte maritime est organisée selon un itinéraire fixe, les ports identifiés à desservir l'étant à une fréquence déterminée. Le chargeur (industriel ou commerçant) désirant utiliser ces lignes s'accorde avec l'armateur sur les conditions de transport.

- **Pilotage**

Assistance fournie par un pilote au capitaine de navire pour entrer ou sortir un navire du port.

- **Rade**

Plan d'eau ayant un accès à la mer et pouvant servir de mouillage.

Résumé

L'organisation de ces opérations relatives à l'escale des navires est indispensable et constitue par conséquent un facteur primordial. Car, face à un contexte économique international caractérisé par une compétition acharnée entre les différents ports maritime. Il est devenu nécessaire pour un port d'être de plus en plus en compétitif. Il apparait ainsi, que l'organisation d'escale des navires permet à un port d'atteindre la compétitivité dans la mesure où les prestations destinées aux navires peuvent entraîner la diminution des coûts de l'armateur.

D'autant plus qu'un navire mettant plus de temps au sein d'un port, cela revient très cher en termes de redevances. Il est alors impératif que l'ensemble des opérations d'escale des navires soit performant.

Ainsi, il s'agit pour nous de savoir si cette gestion d'escale des navires au sein du port de Bejaia est performante. Cette étude vise à aider les autorités portuaires à mieux prendre compte l'escale des navires et à apporter des améliorations.

Abstract

The organization of these operations relative to the stop ships is essential and is therefore an important factor. For, facing an international economic environment characterized by fierce competition between maritime ports. It has become necessary for a port to be more and more competitive. It thus appears that the organization of call of ships enables a port to achieve competitiveness insofar as the benefits for vessels can lead to the cost reduction of the shipowner. Especially that putting more time ship in a port, it is very expensive in terms of fees. It is then imperative that all ground handling operations of vessels or performance. So it is for us to know if the management of call of the ship in the port of Bejaia is performing. This study aims to help port authorities to take better account of call of ships and to make improvements.

Sommaire

	Page
Introduction générale.....	2
Première partie : La réglementation et législation de l'activité d'auxiliaire au transport maritime.	
Chapitre I : Législation du transport maritime.	
Section 1 : législation nationale.....	8
Section 2 : législation internationale.....	14
Section 3 : connaissance.....	21
Chapitre II : l'auxiliaire au transport maritime et le contrat de consignation	
Section 1 : l'auxiliaire au transport maritime.....	30
Section 2 : le contrat de transport.....	36
Section 3 : répartition des responsabilités.....	42
Deuxième partie : étude de l'activité d'auxiliaire au transport maritime	
Chapitre III : présentation de l'organisme d'accueil et l'évolution de l'activité	
Section 1 : l'organise d'accueil, l'évolution de l'activité des consignataires de navires.....	51
Section 2 : évolution et évaluation du système portuaire algérien.....	58
Section 3 : Les opérations juridiques.....	67
Chapitre IV : le cas pratique et opérationnel de l'escale d'un navire	
Section 1 : la gestion d'escale du navire.....	73
Section 2 : diagnostic de la gestion d'escale.....	82
Section 3 : le trafic du bois au sein de l'agence.....	88
Conclusion générale.....	95

Introduction générale

Introduction générale

Le monde du 21^e siècle est largement dominé par la libéralisation des échanges. Ces échanges touchent tous les domaines de l'activité économique mondiale. La nécessité de déplacer les marchandises et aussi les personnes, aura donné une place prépondérante au secteur des transports de nos jours.

A cet effet, le transport maritime est une activité économique concernant le transport des marchandises et des passagers. Le transport des personnes a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale, il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux : les traversées courtes et les croisières.

Toutefois, la montée en puissance de certains frets, comme le pétrole a plus que compensé la perte du trafic voyageurs. De plus, des matières premières comme les minerais, le charbon, le bois, les céréales et d'autres denrées alimentaires constituent des frets majeurs en augmentation constante. Le transport des produits manufacturés a connu un essor rapide depuis la seconde guerre mondiale.

En établissant des liaisons intercontinentales, le transport maritime génère un trafic couvrant environ 95% de la demande de transport international de fret. La force du transport maritime ne repose guère sur sa vitesse, mais bien sur sa capacité et sur la continuité de son trafic. Le rail et la route sont incapables de supporter un trafic d'une telle échelle géographique et d'une telle intensité.

Au demeurant, le transport maritime constitue l'épine dorsale du commerce international et par conséquent de l'économie mondiale. Ce type de transport joue un rôle majeur dans le développement des pays car, il reste un lien crucial permettant d'établir des relations commerciales entre les différentes parties du monde très éloignées. L'économie mondiale et le commerce créent de la demande de transport maritime satisfaite par le moyen de navires. Le contrat de transport maritime est matérialisé par un connaissement aussi bien dans le cadre d'un transport en ligne régulière que dans celui d'un affrètement qui passe par l'exploitation des navires qui font le tramping.

Dans le cas de l'affrètement, le connaissement est émis parallèlement à l'existence de la charte-partie qui matérialise le contrat en question. Dans cette optique, le connaissement peut alors jouer deux rôles : celui d'un simple reçu par le capitaine de la quantité exacte des marchandises mises à bord ; celui d'un titre représentatif de la marchandise que l'affréteur entend remettre au véritable propriétaire.

En revanche, régi par la convention de Bruxelles (de 1924) et la convention de Hambourg (De 1978), l'acheminement des marchandises par voie maritime implique la participation des principaux acteurs qui sont le chargeur, le transporteur et le réceptionnaire.

Introduction générale

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 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.

Algérie dispose d'une façade maritime de 1 200 kilomètres, 95 % de son commerce extérieur emprunte la voie maritime et l'Europe est son principal partenaire, notamment la France avec 25 % du total des importations. Le trafic maritime se caractérise aux exportations par la part dominante des hydrocarbures. Ils représentent 95 % du total du trafic de 80 millions de tonnes qui transite par les trois ports pétroliers.

Le commerce étant le moteur principal d'un développement économique, de l'ALGERIE, dans le but d'obtenir des résultats favorables de sa balance commerciale, ne reste pas en marge de ce secteur d'activités, et dispose de plusieurs principaux ports.

Cependant, afin de réceptionner les navires au port de BEJAIA, il y'a plusieurs opérations qui sont mises en œuvre. Elles sont dévolues d'une part à l'autorité portuaire et d'autre part aux différents opérateurs. Et, ces opérations visent non seulement à remorquer, piloter, amarrer le navire à un poste à quai. Mais éventuellement, le chargement ainsi que le déchargement de la cargaison.

La problématique de l'absence de réglementation encadrant l'activité des transports et ses auxiliaires (Transitaires, chargeurs, commissionnaires en douane et mandataires), a toujours suscité des débats dans les milieux des professionnels en la matière.

Ainsi, et afin de mettre un terme à l'anarchie qui règne depuis plusieurs années dans ce secteur, notamment le problème des auxiliaires, un décret exécutif fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires du transport maritime vient d'être publié sur le Journal officiel. Le premier chapitre identifie l'auxiliaire comme étant le consignataire du navire, le consignataire de la cargaison et le courtier maritime. L'article 7 dudit décret explique que l'activité d'auxiliaire au transport maritime constitue une profession réglementée au sens de la législation et de la réglementation en vigueur, dont l'exercice est exclusif de toute autre activité rémunérée.

Cependant, dans le cadre de l'exercice de sa profession, l'auxiliaire au transport maritime doit s'acquitter de ses obligations envers ses clients conformément aux prescriptions du décret et selon les usages de la profession, fournir la meilleure qualité de service, respecter les lois et règlements régissant l'activité, inscrire, sur un registre coté et paraphé par les

Introduction générale

services compétents du ministère chargé de la marine marchande, l'ensemble des opérations qu'il exécute.

Ce registre doit être conservé pendant une période de cinq ans au moins, et présenté, ainsi que les autres documents, à tout agent de l'Etat habilité à les contrôler. Les articles 36 à 47 stipulent que dans l'exercice de ses activités, tout auxiliaire au transport maritime doit porter en permanence la carte professionnelle, et doit tenir un registre de réclamation mis à la disposition des clients, coté et paraphé par les services compétents du ministère chargé de la marine marchande.

L'auxiliaire du transport maritime, dûment agréé, est tenu de fournir annuellement au ministre chargé de la marine marchande un rapport chiffré sur ses activités. Aussi, l'auxiliaire est tenu de se soumettre aux contrôles des agents habilités de l'administration chargée de la marine marchande et de tout autre agent légalement habilité, et de leur présenter tout document lié à l'objet de son activité.

Dans ce contexte, l'objet de cette modeste présente étude consiste à:

- fournir un aperçu d'ensemble actualisé des changements et développements récents survenus dans la logistique et le commerce maritimes au niveau des ports algériens ;
- déterminer précisément l'impact des auxiliaires au transport maritime dans la chaîne de transport maritime international, leurs rôles et leur emplacement stratégique dans le processus logistique par rapport aux autres acteurs clés;
- faire des recommandations et donner des solutions.

Pour respecter les objectifs posés nous allons répondre à la problématique suivante:

Quelle est le rôle et la place de l'auxiliaire au transport maritime (consignataire de navire) dans la chaîne de transport maritime international et dans l'économie national ?

Tout au long de cette étude nous essayerons de répondre à trois questions fondamentales énoncées comme suit :

- Qui est l'auxiliaire de transport maritime ?
- Que contient le contrat de consignation de navire ?
- Quels sont les activités de l'auxiliaire de transport maritime ?
- Quelle est le rôle du consignataire dans le transport maritime international face à la problématique de l'évolution portuaire ?
- On quoi consiste la gestion d'escale des navires ?

Pour nous aidé à répondre a cette problématique nous avons émis deux hypothèses:

Introduction générale

- La consignation de navire à un rôle déterminant et contribue à la bonne gestion du navire durant sa période d'escale et apporte la satisfaction des opérateurs portuaire et de l'armateur;
- La gestion portuaire augmente la productivité des opérations d'escales des navires et par conséquent garantie aux armateurs, exploitants des navires, chargeurs et opérateurs économique la qualité de service, gage d'une prospérité des opérations commerciales.

Pour réaliser ce travail, nous avons suivi la méthode d'analyse analytique d'optimisation et une méthodologie basée sur :

- La recherche documentaire approfondie, via la consultation de plusieurs ouvrages clés liés à notre sujet d'étude, mais également a travers la consultation de périodiques, et de sites internet spécialisés ainsi que des travaux universitaires.
- Les observations faites durant notre stage pratique, afin de pouvoir identifier le déroulement du processus de consignation de navire et sa gestion d'escale.

Nous avons structuré notre travail de recherche en quatre chapitres réparties en deux parties :

- ❖ La première partie théorique qui traite la réglementation et la législation de l'activité, qui est répartie en deux chapitres :
 - ✓ Chapitre I : la législation du transport maritime national et international.
 - ✓ Chapitre II : l'auxiliaire au transport maritime et le contrat de consignation de navire.
- ❖ La partie deuxième pratique intitulée étude de l'activité de consignation de navire, qui est divisé en deux chapitre :
 - ✓ Chapitre III : présentation de l'organisme d'accueil et l'évolution de l'activité
 - ✓ le chapitre IV : le cas pratique et opérationnel de l'escale d'un navire.

**Première partie : La réglementation et législation de l'activité
d'auxiliaire au transport maritime.**

**Chapitre I : la législation du transport
maritime**

Introduction

Dans l'histoire du droit de la république algérienne, une loi du 31 décembre 1962 avait reconduit dans tous les domaines la législation en vigueur à l'époque « sauf dispositions contraires à la souveraineté nationale » ... « ou d'inspiration colonialiste ou discriminatoire ... ou portant atteinte à l'exercice normal des libertés démocratiques ».

Cette loi de 1962 avait donc pour effet de reconduire la législation maritime française en vigueur au 31 décembre 1962 qui était ancienne puisqu'elle s'inspirait du livre II du code de commerce, rédigé en 1807, promulgué en 1808. Par la suite, une ordonnance du 5 juillet 1973 est venue abroger la loi du 31 décembre 1962, et prévoir que toute législation devrait être algérianisée au 5 juillet 1975.

L'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime a paru au Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire du dimanche 10 avril 1977.

L'avènement d'un nouveau code maritime était à cette époque un événement, et d'autant plus, en la circonstance, qu'il s'agissait d'une codification entreprise par l'un des pays leaders du tiers monde. Cette codification répondait à une nécessité évidente : l'économie algérienne dépendait de son commerce extérieur et celui-ci s'effectuait par voie maritime.

Dans ce chapitre, nous allons, tout d'abord, rechercher les origines de la législation du transport maritime, étudier son histoire, son évolution, essayer de clarifier et de mettre en évidence la législation nationale et internationale, ensuite, nous déterminerons son champ d'application, évoquer ses différentes formes, ses enjeux ainsi que ses missions. En conclusion nous procéderons à l'étude de ses avantages et limites. Pour cela nous avons divisé ce chapitre en trois sections nommées comme suit :

- Section 1 : législation nationale
- Section 2 : législation internationale
- Section 3 : connaissance

Section 1 : législation nationale

1. Caractères principaux du CMA

Le premier caractère qui ressort de la lecture du CMA est son caractère internationaliste. Le législateur algérien s'y est procédé en très nombreuses occasions par référence directe aux règles des conventions internationales existantes et la loi française.

Le CMA ne s'aligne pas nécessairement sur les conventions internationales les plus «modernes» lorsqu'il existe plusieurs moutures réglant le même domaine ; d'autre part, il peut se faire que l'Algérie ait adhéré ou ratifié une convention internationale et s'inspire de la

concurrente de celle-ci pour organiser sa législation interne. Ainsi, l'Algérie a adhéré à la convention de Bruxelles de 1924, mais s'inspire du protocole 1968 pour organiser ce domaine. Le CMA renvoie purement et simplement à la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 dans sa version originelle pour ce qui concerne les transports maritimes sous connaissance ratifiée par l'Algérie mais il fait référence au protocole modificatif de 1968¹, il renvoie directement à la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires².

2. Notion du navire

La navigation maritime c'est celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires tels qu'ils sont définis de la présente ordonnance, que la navigation maritime comprend :

- La navigation auxiliaire relative au transport de marchandises et des passagers
- La navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le chalutage, le dragage, le sondage ainsi que la recherche scientifique en mer
- La navigation de pêche
- La navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément.³

Le CMA apporte des solutions quant à la qualification de certains objets et engins flottant en navire car d'une part, tout ce qui est affecté à la navigation maritime est considéré comme navire (un bateau de rivière est un navire), et d'autre part, les engins remorqués sont considérés comme navires.

2.1. Individualisation du navire

Les éléments d'individualisation des navires sont : le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité⁴.

A/ Nom

L'art.16 du CMA dispose que chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer. Et les navires jusqu'à 10 tonneaux de jauge brute, sont caractérisés par un numéro comme ils peuvent porter un nom⁵.

Suivant les dispositions de l'arrêté du 5 avril 1989 fixant les conditions d'attribution et de changement de nom de navires, le nom du navire est inscrit sur le registre algérien des navires par l'autorité administrative maritime, cette administration se réserve le droit de rejeter toute demande d'attribution ou de changement de nom de navires dans les cas suivants :

¹ art.805 du code maritime Algérien 25 juin 1998

² art.96 du code maritime Algérien 25 juin 1998

³ L'art.13 du code maritime Algérien 25 juin 1998

⁴ L'art. 14 du code maritime Algérien 25 juin 1998

⁵ L'art. 19 du code maritime Algérien 25 juin 1998

- Lorsque le nom proposé par l'armateur ou le propriétaire du navire est porté par un autre navire ;
- Lorsque l'armateur ou le propriétaire est dans l'incapacité de justifier la propriété du navire.

Quant au choix des noms des navires de commerce, devront être dénommés essentiellement en considération de nom⁶ :

- De martyrs de la Révolution Algérienne ou de grandes figures de l'histoire algériennes
- De montagnes algériennes
- De gisements algériens
- D'oueds algériens
- De villes algériennes
- De poissons.

B/ Tonnage

Le deuxième élément de l'individualisation des navires, tonnage et jauge, qui est défini comme l'expression de la capacité intérieure du navire⁷. La jauge du navire a une importance considérable quant à son exploitation, car elle permet de déterminer les droits et taxes inhérents au passage des navires dans un port.

Elle permet aussi de calculer le plafond de limitation de responsabilité du propriétaire de navire. L'opération de jaugeage est effectuée par l'autorité administrative compétente ou par le service des douanes.

Le CMA dans son art. 22 stipule que : « le jaugeage est effectué conformément aux règlements spéciaux fondés sur les dispositions des conventions internationales, auxquelles l'Algérie est partie, mais en réalité l'Algérie n'est pas adhérente à la convention de 1969 sur le jaugeage des navires, la seule convention se rapprochant au jaugeage dont l'Algérie a ratifié est la convention de Londres de 1930 sur les lignes de charges».

Un certificat de jauge est délivré au propriétaire de navire qui le dépose au bureau d'immatriculation.

C/ Port d'attache

Le port d'attache est celui du lieu de son immatriculation⁸. Généralement, le choix du port d'attache dépendra souvent des taxes professionnelles et comme en l'Algérie, le seul armateur propriétaire est l'état, cette notion n'a pas d'importance car ses navires ont été immatriculés dans les années 70, à l'époque socialiste où le régime fiscal était différent.

⁶ L'art.10 de l'arrêté du 5 avril 1989

⁷ L'art.18 du code maritime Algérien 25 juin 1998

⁸ L'art. 17 du code maritime Algérien 25 juin 1998

Le nom du port d'attache du navire doit être indiqué sous le nom du navire qui figure sur la poupe en caractère arabe et latin.

« L'inscription d'un navire algérien sur un registre étranger ne peut avoir lieu avant la radiation de celui-ci du registre algérien d'immatriculation des navires, pour les navires inscrits sur un registre étranger ne peut obtenir l'inscription sur le registre d'immatriculation des navires avant d'être radiés du registre étranger»⁹.

D/ Nationalité du navire

D.1. Conditions d'algérianisation des navires

D .1.1. Conditions de propriété

La convention de 1986¹⁰ dans son art.7 laisse la possibilité à l'état d'immatriculation de choisir dans sa législation nationale, soit les dispositions concernant la propriété, soit celles relatives à l'équipage des navires ou même les deux à la foi.

Le législateur algérien s'est inspiré de la convention de 1986, puisque : « pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit appartenir pour 51% au moins à des personnes physiques ou morales de nationalité algérienne »¹¹.

- **Personnes physiques**

Art.28 du nouveau code exige une part à 100% algérienne pour les personnes physiques. Ce qui confirme l'impossibilité pour les étrangers de posséder des navires, surtout que l'état algérien est le seul propriétaire de tous les navires de commerce¹².

La propriété à 100% était utilisée en France selon l'acte de navigation du 21 septembre 1793 jusqu'en 1845 dans l'intérêt de protéger la construction navale à cette époque puisqu'on autorisait l'attribution du pavillon français qu'aux navires construits en France, propriété exclusive de français, et armé par un équipage français pour l'essentiel, mais les textes actuels qui sont inscrits dans la loi du 3 janvier 1967 sont moins rigoureux et ils exigent une propriété européenne à 51%.

- **Personne morales**

Le nouveau code a modifié les conditions d'attributions du pavillon algérien aux personnes morales, et il exige la nationalité :

⁹ L'art. 47 du code maritime Algérien 25 juin 1998

¹⁰ Non-entrée en vigueur – l'Algérie a donné sa signature le 24 février 1987

¹¹ L'art.28 du code maritime Algérien 25 juin 1998

¹² L'art.28 du code maritime Algérien 25 juin 1998

- dans les sociétés de personnes, les sociétés en nom collectif ou les associés commanditaires ;
- dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de majorité des parts
- dans les sociétés par actions, les propriétaires de la majorité du capital et, selon le cas, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ou le directoire et la majorité du conseil de surveillance.

Cet article a pris en considération les sociétés commerciales, qui n'ont pas été définies par l'ancien code, mais reste toujours un vide juridique quant aux sociétés mixtes qui détiennent des navires et dont la participation algérienne est minoritaire comme dans la COMAUNAM¹³ et la COBENAM¹⁴, la condition principale n'est pas remplie, à savoir une majorité algérienne, ce qui rend l'algérianisation de ces navires juridiquement impossible. Tout à fait pareil pour la CALTRAM¹⁵ Libye participent à égalité au capital.

D.1.2. Acquisition et perte de la nationalité

Pour obtenir la nationalité algérienne, la personne physique de nationalité algérienne ou la personne morale de droit algérien doit se conformer aux conditions de propriété et de la composition de l'équipage.

Inversement, un navire perd le bénéfice du pavillon algérien¹⁶ si :

- Il ne remplit plus les conditions de nationalité requise ;
- Il a été vendu à l'étranger (il ne peut plus arborer le pavillon algérien).

Le navire vendu à l'étranger va perdre la nationalité algérienne, ce qui va porter préjudice aux créanciers hypothécaires si l'hypothèque maritime n'existe pas dans cet état étranger, à cet effet, la CMA dans son art.71 considère que : « est nulle et de nul effet, toute opération qui entraîne la perte de nationalité algérienne par le navire hypothéqué »¹⁷.

3. Armateur

3.1. Notion d'armateur

L'art.572 du CMA considère l'armateur comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire.

¹³ Compagnie Mauritanienne de Navigation Maritime

¹⁴ Compagnie Béninoise de Navigation Maritime

¹⁵ Compagnie Algéro-libyenne de Transport Maritime

¹⁶ Art.9 de l'arrêté du 17 mai 1980

¹⁷ Cette sanction civile suppose que le navire soit ramené en Algérie

3.1.1. Armateur propriétaire

Le seul armateur propriétaire en Algérie est la CNAN¹⁸, dont son patrimoine actif et passif n'est que le patrimoine de l'état algérien.

A l'époque du monopole, cette notion d'armateur a perdu beaucoup de son intérêt car toutes les activités relatives à l'exploitation commerciale d'un navire sont déclarées monopole d'état. Pis encore, cette propriété publique a conduit les tribunaux étrangers à saisir les navires en se fondant sur la théorie de l'émanation.

Le droit international, notamment la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires¹⁹ stipule que les navires de l'état qui s'engageaient dans des activités commerciales ne bénéficiaient pas ni de l'immunité de juridictions ni de l'immunité d'exécution, un créancier d'un état étranger peut saisir un navire de la CNAN.

3.1.2. Armateur non-propriétaire

Le CMA dans sa définition de l'armateur, fait référence à l'exploitant du navire non-propriétaire, et il stipule que : « est considéré comme armateur toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire ».

Or, « à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire » concerne l'affréteur à temps, l'affréteur coque nue qui peuvent être assimilés à des armateurs. Aujourd'hui aussi, on peut qualifier le gérant d'armateur, car même la convention internationale relative à l'unification de la responsabilité des propriétaires de navire l'inclut parmi les bénéficiaires du droit de la limitation aux côtés des propriétaires²⁰.

Un gérant peut être armateur surtout quand il gère un navire de commerce appartenant à une société nationale « le contrat de management est le contrat par lequel un partenaire qui jouit d'une réputation bien établie, dénommé gestionnaire, s'engage à gérer au nom et pour le compte d'une entreprise publique économique, ou d'une société d'économie mixte, moyennant une rémunération, tout ou partie du patrimoine de cette dernière, en y apportant un label, selon les normes et standards et à la faire bénéficier de ses réseaux de promotion et de vente »²¹. Ce texte touche toutes les sociétés nationales, et comme la CNAN est une société nationale, elle peut faire l'objet d'une gérance soit par un partenaire national ou étranger.

¹⁸ C.N.A.N. : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation, créée par Décret n°63-489 du 31 décembre 1963 (JORA du 17 janvier 1964)

¹⁹ Non encore ratifiée par l'Algérie.

²⁰ art.111 du CMA prévoit que : « les dispositions du présent chapitre (Responsabilité du propriétaire du navire) s'appliquent à ..., l'armateur gérant ... »

²¹ Art.1 de La loi n°89-01 du 7 février 1989

4. Le port

Le port, et il le classe selon sa désignation en port de commerce, en port de pêche, et en port de plaisance. Ainsi, sont réputés ports de commerce et classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toute les opérations d'embarquement et de débarquement de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime. Le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire (manutention acconage remorquage)²².

Section 2 : législation internationale

Convaincus que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, contribuent de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêt, ainsi qu'au bien-être de tous les peuples.

Reconnaissant que la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles en 1924, et ses protocoles, ainsi que la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer.

1. La convention de Bruxelles et ses différents amendements

1.1. La convention de Bruxelles

Cette convention, désignée parfois improprement sous la dénomination « *Règles de La Haye* », la date entrée en vigueur de Algérie été le 13.10.1964. A ce jour, soixante dix-huit états sont liés par cette convention.

Dans sa version de 1924, la Convention de Bruxelles édicte une règle simple :

« Les dispositions de la présente convention s'appliquent à tout connaissement créé dans un des États contractants »²³. Le texte de la convention de Bruxelles originel²⁴.

L'émission d'un connaissement dans un État contractant suffit donc pour que la Convention s'applique. Toutefois, elle peut également trouver application en cas d'émission d'un titre pour le transport de marchandises par mer similaire au connaissement²⁵. La Convention n'exige pas que le transport ait un caractère international elle devrait pouvoir s'appliquer en toutes circonstances²⁶.

²² art.889 du code maritime Algérien 25 juin 1998

²³ Convention de Bruxelles 1924, art. 10.

²⁴ Pour voir le texte intégrale consulté le site www.texteintegraledeconventiondebruxelle.fr (08/04/2016 à 11h20)

²⁵ Convention de Bruxelles 1924, art. 1 b.

²⁶ Rodière R., Affrètements et Transports, tome. 2, no743, note 1, p. 376.

Dès lors qu'un connaissement a été émis dans un État contractant, la Convention s'applique de plein droit même si le port de chargement et/ou le port de déchargement ne relèvent pas d'États contractants. Inversement, la Convention ne trouve pas de plein droit application lorsque le pays d'émission du connaissement n'y est pas signataire de la convention. Transports effectués entre ports relevant d'un même État contractant. Ces transports relèvent, en principe, de la loi nationale. Cependant, un transport entre deux ports Algériens est soumis à la Convention de Bruxelles dès l'instant qu'il comporte un élément d'extranéité²⁷.

La Convention de Bruxelles met en place un régime de responsabilité objective du transporteur maritime. Si la marchandise est endommagée à l'arrivée, le transporteur maritime est présumé responsable. Cette présomption n'est pas irréfragable, le transporteur peut la combattre et s'exonérer de sa responsabilité en invoquant un des cas exceptés prévus par la Convention. En outre, le transporteur bénéficie d'une limitation de responsabilité qui se traduit par un plafonnement de l'indemnisation de l'ayant droit, destinataire ou chargeur.

1.1.1. Le chargeur dans la Convention de Bruxelles

Le chargeur est cité dans la Convention de Bruxelles pour la première fois au titre de : « *Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur* »²⁸.

La responsabilité du chargeur peut également être mise en cause aux termes des dispositions de l'article 4, §2, de la convention de Bruxelles 1924.

Il s'évince le chapitre 4 que la fausse déclaration du chargeur exonère le transporteur maritime de toute responsabilité, quand bien même la cause de l'avarie ou des dommages ne trouverait pas son origine dans l'inexactitude de la déclaration.

Nous verrons dans le deuxième chapitre section 3 de ce mémoire que la répartition des responsabilités a généré d'autres éléments de nature à engager la responsabilité du chargeur.

1.1.2. Le transporteur de marchandises dans la Convention de Bruxelles

La convention de Bruxelles précise que « le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au

²⁷ Lamy du transport, tome 2, édition Lamy 1999, partie 4, chapitre 2, section 1, p. 332.

²⁸ Art. 3 §5 de convention de Bruxelles de 1924

déchargement des marchandises transportées »²⁹. Etant tenu à une obligation de résultat, le transporteur est présumé responsable dès lors que fait défaut ce résultat.

Cette présomption de responsabilité pèse sur lui de même que la charge de la preuve lui incombe il doit prouver que la non exécution de son obligation contractuelle ne lui pas imputable.

L'activité de navigation reste une aventure soumise aux aléas climatiques et autres caprices du temps. Le législateur en a tenu compte et a prévu un certain nombre de cas qui exonèrent la responsabilité du transporteur :

- la non navigabilité du navire

Le transporteur avait convenablement armé, équipé et approvisionné le navire et veillé à son exploitation commerciale (préparation et emménagement des cales, des parties destinée à réservoir la marchandise), donc fait preuve d'une diligence raisonnable.

-l'incendie

Tous actes impossibles à prévoir par le transporteur et qui ne peut lui être imputable, ou la « force majeure », les grèves, les déclarations inexactes du chargeur se rapportant à la marchandise, la faute nautique incombant au capitaine, au pilote ou à l'équipage, le secours porté en mer à des navires ou vies humaines et qui ont nécessité un détournement, ou occasionné un retard, etc.

Le transporteur se libère de son obligation de résultat s'il apporte la preuve qu'un cas de force majeure l'a empêché d'honorer son engagement. Il n'est pas pour autant libéré de toute responsabilité, dans la mesure où, désormais c'est au chargeur d'apporter la preuve que le préjudice subi était antérieur ou postérieur à l'événement exonératif de la responsabilité du transporteur.

1.1.3. Le champ d'application de la convention de Bruxelles

La Convention de 1924, non modifiée, définit son champ d'application. Elle s'applique à "tout connaissement (ou document similaire) créé dans un Etat contractant" (art. 10), si le transport est international, à la phase maritime du transport (art. 1e), à l'exclusion des animaux vivants et des marchandises transportées en pontée (art. 1 e).

Le transport international au sens de la Convention est celui qui est effectué entre deux ports appartenant à des Etats différents, ou celui dans lequel les parties figurant au connaissement n'ont pas la même nationalité³⁰. La phase maritime du transport, c'est le temps écoulé entre le début du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à la fin du déchargement. L'application de la Convention étant impérative, la réduction de la période où la Convention est applicable n'est pas contractuellement possible.

²⁹ Art. 3 de la convention de Bruxelles 1924

³⁰ Cass. Com. 20 déc. 1982 DMF 83, p. 526.

Par ‘‘Etat contractant’’, il faut entendre les Etats ayant ratifié la Convention et les Etats ayant adhéré à la Convention.

- **A l’exportation** : la convention s’applique entre un port Algérien et un port d’un Etat non signataire de la convention, si le litige est porté devant la juridiction algérienne par exemple. Le processus varie dans le cas contraire.
- **A l’importation** : entre le port d’un Etat non signataire de la convention, et un port Algérien, c’est la loi algérienne qui s’applique si le litige est confié, et une juridiction algérienne. Là aussi le processus n’est pas le même le cas contraire. Les règles universelle du droit ne veulent que le droit international prime sur le droit national entre ressortissent d’Etats signataires.

1.2. Différents amendements

Portant modification de la Convention Internationale pour l’unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924.

1.2.1. PROTOCOLE DU 23 FEVRIER 1968³¹

Appelé également Règles de Visby, ce protocole, signé le 23 février 1968, est entré en application le 23 juin 1977. Il a pour objet de modifier l’article 3, paragraphe 4, eu il y a lieu d’ajouter le texte suivant : « Toutefois, la preuve n’est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi ». A l’article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa sera supprimé et remplacé. L’article 3, il y a lieu d’ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6 bis ainsi qu’un article 4 bis a la convention de Bruxelles du 25 août 1924³².

1.2.2. CHAMP D’APPLICATION DU PROTOCOLE DE 1968

Le domaine d’application du protocole est plus large et plus clair que celui de la Convention de Bruxelles de 1924. Il s’appliquera (et la Convention de 1924 modifiée par le protocole de 1968 avec elle), à « tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux états différents (quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée) quand :

a) le connaissement est émis dans un état contractant, ou le transport a lieu au départ d’un port dans l’état contractant,

b) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet, régiront le contrat ».

³¹ www.protocoleduvisby1968.fr (10/04/2016 a 14h20).

³² Art. 375-02, illustration de la convention de Bruxelles, modifiée en 1968 ; transports maritimes, guide Lamy transports, tome 2, 4^{ème} partie, Ed Lamy aout 1999.

Ce dernier alinéa constitue un domaine facultatif important car de très nombreux connaissements le prévoient dans une clause Paramount. Le pays de destination n'a pas d'effet sur l'application du protocole.

La Convention de 1924 telle que modifiée par le protocole de 1968 s'appliquera notamment au départ d'un port d'un état contractant au protocole.

1.2.3. PROTOCOLE DU 21 DECEMBRE 1979³³

Portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968 entrée en vigueur le 14 février 1984.

L'abandon de l'or comme valeur étalon, en 1978 a conduit à adopter une nouvelle unité de compte afin que sa valeur suive l'évolution des principales monnaies et que la convention en monnaie nationale soit simple. Aux termes d'un second protocole modificatif signé à Bruxelles le 21/12/1979, applicable exclusivement à la version de la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968, le DST (droit de tirage spécial) est substitué en tant qu'unité de compte à la livre sterling or et à toute autre monnaie référencée par rapport à l'or.

Afin de combler sur le plan des transports maritimes internationaux, le vide juridique causé par les accords de la Jamaïque, le protocole de 1979 a adopté comme unité de compte le D.T.S. qui remplace ainsi l'or.

Désormais l'unité de compte est le Droit de Tirage Spécial (D.T.S.) tel que défini par le Fonds Monétaire International.

Le D.T.S. est un panier de monnaie composé de: dollar américain, deutschemark, yen japonais, livre sterling et franc français.

Sa valeur est fonction des variations des monnaies qui le composent et du pourcentage variable de ces monnaies. Le D.T.S. est quoté quotidiennement par le Fonds Monétaire International. Les modifications apportées.

L'Algérie n'a pas ratifié aux deux protocoles de modifications de la convention de Bruxelles de 1924 mais elle s'inspire de ces protocoles.

2. La convention de Hambourg

Il s'agit tout d'abord de la « *Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer* », également appelée « *Règles de Hambourg* » ou « *Convention de Hambourg* », du nom de la ville où elle a été signée le 31 mars 1978 par treize pays. Le dernier pays à y adhérer a été l'Albanie en juillet 2006 portant à 32 le nombre des Etats parties à cette Convention, l'Algérie n'a pas ratifié cette convention.

³³ www.protocole1979.fr (10/04/2016 à 17h)

Par rapport à la Convention de Bruxelles, la Convention de Hambourg inaugure un alignement progressif du droit maritime sur le droit terrestre, ses rédacteurs ayant entendu rééquilibrer le contrat de transport maritime au profit des chargeurs.

Les éléments les plus notables en sont :

- une extension de son champ d'application par rapport à celui de la Convention de Bruxelles,
- une extension de la période couverte par le contrat de transport (de la prise en charge jusqu'à la livraison),
- un système de responsabilité fondé sur la présomption de faute (le transporteur est responsable à moins qu'il ne prouve ainsi que ses mandataires - avoir pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences),
- l'introduction de la responsabilité du fait du retard,
- la suppression de tous les cas exceptés d'exonération de responsabilité et notamment de la faute nautique,
- l'introduction de règles spéciales concernant les marchandises dangereuses.

Il convient d'ajouter que tout état, parti à la Convention de Bruxelles, devra dénoncer cette dernière en adhérant à la Convention de Hambourg.

2.1. Le champ d'application.

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

- a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régisse les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

2.2. Les changements les plus significatifs

Durant les années soixante-dix, les pays en voies de développement et les principales nations de chargeurs ont exercé de lourdes pressions au sein de la Conférence des Nations Unies pour le Développement du Commerce et de l'Industrie (CNUDCI), organe de l'ONU, en faveur d'une refonte du système de responsabilité.

Cette initiative aboutit, le 18 mars 1978, à la signature de la "Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandise" dite "Règles de Hambourg".

Plutôt que d'amender les règles de la Haye-Visby, "les règles de Hambourg" ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime, au profit des chargeurs. « Elles inaugurent un alignement progressif du droit maritime sur le droit terrestre ». Les différences les plus notables sont les suivantes:

- Un champ d'application plus étendu (prise en compte des transports en pontée et des transports d'animaux vivants).
- Une extension de la période couverte par le contrat de transport (de la prise en charge à la livraison).
- Un système de responsabilité basé sur une présomption de faute du transporteur.
- L'introduction de la responsabilité du fait du retard.
- La suppression de tous les cas exceptés d'exonération du transporteur sauf le cas d'incendie non fautif.
- Une augmentation du délai de prescription de l'action en responsabilité. (Voir annexe 1)

3. Le projet de la CNUDCI

La Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI) travaille depuis l'an 2000 sur un projet de texte visant à remplacer la Convention de Hambourg jugée encore trop favorable aux transporteurs maritimes dans la mesure où ces derniers bénéficient d'une limitation de responsabilité, ce qui n'est pas le cas des chargeurs ; ces derniers se verraient par contre définir un certain nombre d'obligations, soit une novation importante par rapport à la Convention de Hambourg.

Section 3 : connaissance

Le connaissance (bill of lading BL) occupe une place de choix dans le transport maritime de marchandises et plus largement, il joue un rôle fondamental dans le commerce international.

C'est un titre qui est remis par le transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des biens confiés. Il définit les conditions du contrat de transport et représente les marchandises. Cette dernière fonction conférant la négociabilité au connaissance permet au vendeur-chargeur d'en transférer la propriété alors même que les marchandises sont en cours de voyage. Elle permet également de remettre le document à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le

remboursement d'un crédit documentaire. Le connaissement peut ainsi servir de support à une vente internationale ou à une opération de crédit documentaire.

En tant que titre représentatif, ce document confère à son porteur légitime le droit d'obtenir la livraison de la marchandise, et ce, indépendamment de toute justification concernant la propriété de celle-ci. Les Anglais disent que le connaissement est la clef qui permet d'ouvrir le lieu dans lequel elle se trouve³⁴. Une corrélation est donc faite entre le droit de recevoir la marchandise et la possession du titre qui la représente.

1. Spécificité juridique du connaissement

Le connaissement est une invention géniale, car il peut maintenant :

- Revêtir plusieurs formes
- Assumer plusieurs fonctions.

1.1. Les formes du connaissement

Le connaissement peut être établi³⁵ :

- Au nom d'un destinataire désigné par un connaissement à personne dénommé
- A l'ordre d'un chargeur ou d'une personne indiquée par lui au connaissement à ordre
- Au porteur.

Il ajoute aussi, que si dans un connaissement à ordre, la personne à l'ordre de laquelle le connaissement est établi, n'a pas été désigné, il est considéré comme établi à l'ordre du chargeur.

1.1.1. Le connaissement nominatif (A personne dénommée)

Il indique nommément qui est le destinataire, de ces avantages, il n'est pas exposé au risque de perte et de vol, car le connaissement désigne expressément le destinataire, ce qui oblige le transporteur à livrer à ce destinataire qui figure dans la case destinataire.

Ce connaissement présente un inconvénient du fait qu'il ne circule pas de façon commode, puisqu'il ne peut pas être transféré suivant les formes simplifiées du droit commun. Il peut être cédé selon les règles du droit commun³⁶.

1.1.2. Le connaissement à ordre

C'est un connaissement dans lequel il est indiqué le nom du destinataire, et lorsqu'il est émis à ordre, il est transférable par endossement et, le dernier endossataire devient destinataire.

³⁴ Lord Justice Bowen dans l'arrêt *Sanders v. Maclean & Co* (1883) 11 QBD p. 341

³⁵ L'art.758 du code maritime algérien du 1998

³⁶ Art.221 du c.civ.alg stipule que la cession n'est opposable au débiteur ou au tiers que si elle est acceptée par le débiteur ou si elle lui est notifiée par acte extrajudiciaire.

Le connaissement joue un rôle important dans le crédit documentaire.

Le CMA énonce que si un connaissement à ordre en blanc, le chargeur doit l'endosser, selon le professeur Scapel, cet endossement n'a aucune nécessité juridique, car en fait, c'est un connaissement au porteur³⁷.

1.1.3. Le connaissement au porteur

Ce connaissement a l'avantage de circuler en toute liberté, il se transmet par sa remise à une autre personne. Il se transmet aussi comme un billet de banque par tradition (TRADERE)³⁸.

CMA apporte une disposition tout à fait différente à celle du droit français, il précise que le transporteur est tenu de délivrer au chargeur autant d'exemplaires identiques du connaissement que ce dernier le juge nécessaire.

En revanche, prévoit que chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour la cargaison, mais il est souvent rédigé en quatre exemplaires : celui du capitaine, dit connaissement chef, celui de l'armateur et deux exemplaires pour le chargeur, les deux derniers ne sont pas négociables, les autres le sont³⁹.

L'art. 785 énonce que s'il se présente plusieurs détenteurs du connaissement pour réclamer les marchandises, le transporteur ne peut délivrer à aucun entre eux, mais doit pour le compte du destinataire légitime, consigner les dites marchandises en lieu sûr et en informer immédiatement ceux qui se sont présentés et le chargeur. C'est pratique difficile, car comme on le sait, le chargeur se situe à l'autre côté, et il est impossible de l'appeler pour se présenter, par ailleurs, il peut participer par un échange d'écrits⁴⁰.

2. Exécution du connaissement

2.1. Obligations du transporteur

Le transporteur maritime est tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable, c'est-à-dire, agir comme un bon père de famille, et ceci pour :

- Mettre le navire en bon état de navigabilité

La convention de Bruxelles ainsi que le CMA dans son art.770 dispose que le transporteur est tenu, avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, c'est-à-dire, convenablement armé, équipé et approvisionné le navire, mettre en bon état les cales, chambres frigorifiques et tout autres parties du navire où les marchandises seront chargées pour leur réception, leur transport et leur conservation. La diligence raisonnable est celle d'un bon père de famille. Cette notion de navigabilité comporte deux aspects : nautique et commerciales

³⁷ art.758 du CMA

³⁸ L'art.760 du CMA

³⁹ L'art.37 du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966

⁴⁰ C'est l'un des inconvénients de la pluralité d'exemplaires du connaissement.

A/ Navigabilité nautique : elle touche l'état de la coque du navire (étanchéité et solidité), les moyens de propulsion et de l'approvisionnement des soutes.

B/ Navigabilité commerciale: elle concerne les aménagements intérieurs du navire conçus pour la réception, le transport et la conservation des marchandises (cales -citernes – appareils frigorifiques – système de refroidissement).

- **Prise en charge**

La prise en charge est l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport⁴¹.

C'est donc au moment de la prise en charge, et seulement à ce moment, que le transporteur devient garant de la marchandise et que commence à jouer la Présomption de responsabilité découlant de l'art.802 du CMA. C'est à partir de cette réception que le transporteur est tenu de délivrer un connaissement à la demande du chargeur mais ce titre ne sera un connaissement embraqué qu'après le chargement de la marchandise à bord⁴².

- **Désarrimage Manutention Déchargement de marchandises**

Cette phase est la plus fertile sur le plan juridique et technique, car le transporteur ne peut pas se libérer en sous-traitant.

Le CMA a défini le déchargement comme l'opération qui consiste à enlever la marchandise du navire pour la mettre à quai. Il prend fin lorsque celle-ci se termine et que la chose transportée peut être acheminée d'une manière terrestre.

Il a été jugé par la chambre maritime de la cour suprême dans un arrêt du 26/5/1998 que « malgré que le déchargement se fait par l'entreprise portuaire, il est sous la responsabilité du transporteur » et ceci contre la décision de la cour d'appel d'Alger qui a statué que : « le transporteur n'est pas responsable des comportements de l'entreprise portuaire, et il n'a aucune relation avec cette entreprise monopolistique suivant l'art.875⁴³.

- **Livraison**

La livraison marque la fin juridique du contrat de transport maritime et de la responsabilité du transporteur maritime, en remettant la marchandise au réceptionnaire ou à son représentant légal.

⁴¹ T.Comm.Marseille, 21 juin 1994, BTL 1994, p.605, en extrait.

⁴² Art.751 du code maritime algérien du 1998

⁴³ Article abrogé par le nouveau code.

Le nouveau code maritime algérien a apporté une réponse à cette question du moment de la livraison et surtout du fondement de responsabilité du transporteur maritime, il l'a défini comme suit « la livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulations contraires au connaissement ».

Certains tribunaux algériens considéraient le déchargement comme moment de la livraison, jusqu'au 20 décembre 1993, où la cour suprême algérienne a statué dans un arrêt cassant et annulant la décision de la cour d'Alger que la livraison se fait au moment où le destinataire accepte la marchandise, et non au déchargement, d'une part, et d'autre part, les réserves doivent être notifiées au transporteur ou à son représentant au moment de la livraison et non au moment du déchargement⁴⁴.

2.2. Obligations du chargeur

- **Obligation au fret**

Par le contrat de transport de marchandises par mer, le chargeur s'engage à payer une rémunération appelée fret, rappelle l'art.738. Ensuite, L'art.797 énonce que le chargeur doit le prix du transport ou fret dont le montant et les modalités sont établis par convention entre les parties. Toutefois, en cas de fret payable à destination, le destinataire en est également débiteur s'il accepte la livraison des marchandises.

Si des marchandises ont été perdues par fortune de mer, aucun fret n'est dû, à moins qu'elles ne soient perdues par suite de vice propre, d'un emballage défectueux, ou par suite d'un fait imputable au chargeur.

- **Autres obligations du chargeur**

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou par l'usage du port de chargement. Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et au lieu indiqués, paiera une indemnité correspondante au préjudice subi par le transporteur, et au plus, égalé au montant du fret convenu⁴⁵.

Les autres obligations du chargeur sont des obligations de renseignements, c'est-à-dire, le chargeur est considéré avoir garanti au transporteur l'exactitude de sa déclaration concernant les marques, le nombre, la quantité, et le poids des marchandises à ce titre. Il répond envers le transporteur de toutes pertes, dommage et dépenses provenant ou résultant d'inexactitude sur ces points⁴⁶.

⁴⁴ Arrêt n° 111518 du 20/12/1993, Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, 1999.

⁴⁵ Art.772 du CMA

⁴⁶ Art.753 du CMA

3. L'interdiction de la livraison sans connaissance par les textes internationaux

La règle de présentation a été affirmée avec force à la fois par les Règles de Hambourg, et par le projet CNUDCI sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.

3.1. Les Règles de Hambourg

Les Règles de Hambourg définissent le connaissance comme « *un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur* »⁴⁷.

Nous reconnaissons ici la même obligation de livrer la marchandise à son destinataire contre présentation du connaissance.

Cette exigence est prévue du reste dans un autre texte international quoique non encore entré en vigueur.

3.2. Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer⁴⁸

Le projet CNUDCI régleme en détail la livraison de la marchandise. Ainsi, son article 11 inclus dans le chapitre 4 relatif aux obligations du transporteur énonce que « *le transporteur, dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire* ». La règle de présentation du connaissance est nettement posée par l'article 50, intitulé « *Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable* ».

Ce texte fait nécessairement référence au connaissance, lequel a l'apanage de la négociabilité. C'est d'ailleurs ce qui le distingue d'autres documents comme la lettre de transport maritime.

Ainsi selon l'article 50, en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable, le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur après que celles-ci soient parvenues au lieu de destination.

⁴⁷ L'article 1^{er} § 7 de la convention de Hambourg

⁴⁸ CNUDCI, Groupe de travail III, droit des transports, 21 session, Vienne, 14-25 Janvier 2008

Nous venons donc de le voir, la livraison sans connaissance est interdite aussi bien par le droit algérien que par le droit international. Ne pas respecter la règle de présentation reviendrait par conséquent à commettre une faute, du moins dans la majorité des cas car l'application jurisprudentielle de cette règle est plus nuancée.

4. Eléments constituent le connaissance

A partir de l'annexe n°2 vous pouvez visualiser les indications concernant le remplissage en suivant la numérotation :

1. Chargeur ; il s'agit de l'expéditeur réel ou de son mandataire
2. Date démission : date essentielle dans le cadre d'un crédit documentaire (validité du C/D)
3. Destinataire (a l'ordre de) : le destinataire est le plus souvent un intermédiaire (banquier) qui endossera le connaissance contre les sécurités de paiements. Si le connaissance est a personne dénommée (straight consigned), le nom de cette personne doit être indiqué et la mention "A l'ordre de" doit être barrée. Dans ce second cas le connaissance ne peut être négociable.
4. Arrivée à notifier à : personne a prévenir de l'arrivée de la marchandise.
5. De " pré-transport par" à "destination finale" : ces 6 cases sont à remplir en cas de transport multimodal ou de transports maritimes successifs (connaissance direct).
6. De "marques et numéros" à "volume" M₃ : il s'agit de la description de la marchandise transportée. Ces mentions si elles sont exemptes de réserves vont engager le transporteur vis-à-vis du ou des porteurs de bonne foi.
7. Fret et frais : le transporteur fera apparaitre soit la mention "reçu pour embarquement" s'il a pris la marchandise en charge sur le quai ou "embarqué" si la marchandise a été chargée a bord du navire.
8. Nombre d'originaux du connaissance : nombre d'originaux émis
9. Signatures : la signature du transporteur est obligatoire selon la convention de Bruxelles. Celle du chargeur est obligatoire dans certaines législations nationales.

5. Les différents types de connaissances :

- Le connaissance maritime (bill of leading), émis par une compagnie maritime, couvre un transport de port a port.
- Le connaissance de transport combiné (*combined transport bill of leading*), CTBL couvre le transport maritime mais aussi le pré- et post-acheminement.
- Le connaissance FIATA (fédération internationale des associations de transitaire et assimilés) émis par un transitaire couvre également des transports combinés.

Conclusion

Le CMA constitue la partie intégrale de la législation maritime algérienne. Cette nouvelle modification aura véritablement d'intérêt sur le plan interne, d'une part, comme la libéralisation des transports maritimes, les activités de consignation de navires, de cargaison et de courtage maritime dans le but d'encourager les investisseurs nationaux et étrangers, pour assurer une indépendance vis-à-vis des armements étrangers. Aussi la démonopolisation des activités de manutention et d'acconage constitue une grande chose dans l'exploitation portuaire algérienne, surtout qu'à une certaine époque, ces activités caractérisaient les transports vers l'Algérie. D'autre part, ce nouveau code marque un recul par rapport à l'ancien quant aux conditions d'algérianisation des navires et la participation de l'étrangère personne physique, et l'exercice des activités d'affrètement.

Sans que l'Algérie ait ratifié les nouvelles conventions internationales, elle s'inspire de leurs dispositions en les insérant dans le code maritime.

Ce nouveau code reste muet sur certaines questions importantes comme l'algérianisation des navires loués en crédit-bail ou affrétés coque nue par une personne physique ou morale algérienne, le caractère solennel ou d'ordre probatoire du contrat de manutention et d'acconage, l'avis du manutentionnaire quant à l'applicabilité des clauses de mandat insérées dans les connaissements.

Enfin, nous pourrions dire que l'Algérie a procédé à une grande étape dans le système de réforme engagé.

Chapitre II : l'auxiliaire au transport maritime
et le contrat de consignation

Introduction

L'agent consignataire de navire, mandataire salarié de l'armateur doit être distingué du consignataire de la cargaison, représentant des ayants droit à la marchandise. Tandis que l'agent consignataire de navire permet au bâtiment d'abrèger son escale, le consignataire de la cargaison prend livraison pour le compte du destinataire et hâte par conséquent le moment où les risques passent sur sa tête. Le consignataire de la cargaison prend proprement livraison de la cargaison des mains soit du capitaine soit de l'agent consignataire de navire. Il arrive même que l'agent consignataire de navire et le consignataire de la cargaison soient une seule et même personne.

L'axillaire au transport maritime représente l'armateur de navires au port. Il assure la préparation de l'escale, la réservation d'une place à quai et le bon déroulement des opérations à l'arrivée, à l'escale et au départ du navire. Il prend donc complètement en charge le navire : de la transmission du courrier à l'approvisionnement, en passant par les contacts avec les chantiers en cas de réparation, et à l'hospitalisation éventuelle d'un marin malade... axillaires de transport maritime est, en règle générale, lié par contrat à sa compagnie, il en est le mandataire salarié. Ponctuellement, il peut être amené à prendre en charge d'autres navires.

Dans ce chapitre on va définir l'agent consignataire de navire, mettre en évidence les missions de l'agent consignataire de navire Rôle et activité de l'agent consignataire Relation avec les autres professions et les administrations. Aussi du contrat de consignation et la répartition des responsabilités. Ce chapitre est en trois sections nommées comme suit :

- Section 1 : l'auxiliaire au transport maritime
- Section 2 : le contrat de transport
- Section 3 : répartition des responsabilités

Section 1 : l'auxiliaire au transport maritime**1. Définition de l'auxiliaire de transport maritime**

La problématique de l'absence de réglementation encadrant l'activité des transports et ses auxiliaires, a toujours suscité des débats dans les milieux des professionnels en la matière.

Ainsi, et afin de mettre un terme à l'anarchie qui règne depuis plusieurs années dans ce secteur, notamment le problème des auxiliaires, un décret exécutif fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires du transport maritime vient d'être publié sur le Journal officiel. Le premier chapitre identifie l'auxiliaire comme étant le consignataire du navire, le consignataire de la cargaison et le courtier maritime.

“Les auxiliaires au transport maritime sont, au sens du présent décret, le consignataire de navire, le consignataire de la cargaison et le courtier maritime“¹.

¹Art. 2 Décret exécutif n° 09-183 du 17 Jomada El Oula 1430 correspondant au 12 mai 2009 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime. Publié Dimanche 29 Jomada El Oula 1430 Correspondant au 24 mai 2009

“Le consignataire de navire exerce les tâches, missions et activités qui lui sont dévolues par les dispositions de l'article 610 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée”².

“Le consignataire de la cargaison exerce les tâches, missions et activités qui lui sont dévolues par les dispositions de l'article 621 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée”³.

“Le courtier maritime exerce les tâches, missions et activités qui lui sont dévolues par les dispositions des articles 631 et 638 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée”⁴.

Les nouvelles conditions pour l'exercice de la consignation maritime a été fixé par ce présent décret. L'augmentation de la facture des services maritimes est liée à la forte augmentation des importations de biens au titre des infrastructures publiques, ainsi que par certaines entreprises du secteur des hydrocarbures.

Pour la première fois, les autorités publiques élaborent une réglementation exhaustive sur l'exercice de l'activité de consignataire maritime évoluant dans le passé dans l'anarchie totale.

Selon ce décret, les auxiliaires au transport maritime sont le consignataire de navire, le consignataire de la cargaison et le courtier maritime.

2. Les métiers de l'auxiliaire au transport maritime

2.1. Le consignataire du navire

Le CMA, dans son art.609 définit le consignataire du navire, comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets émettre et signer les connaissement correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrats relatifs aux opérations annexes.

2.2. Consignataire de cargaison

Le consignataire de cargaison est le mandataire salarié des ayants droits à la marchandises, il s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises en leurs lieu et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et par le compte de

² Art. 3 idem

³ Art. 4 idem

⁴ Art. 5 idem

ses mandants, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire prend donc livraison des mains du transporteur ou de son représentant. Juridiquement, l'intervention d'un consignataire de cargaison est très importante, car elle libère le transporteur de sa responsabilité à l'instant où il lui livre la marchandise. En revanche, dans le cas où l'état et la quantité de la marchandise ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire doit émettre contre le transporteur ou son représentant, les réserves au moment de la livraison de la marchandise.

Faute de réserves, le consignataire de la cargaison est considéré, jusqu'à preuve du contraire, avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrite au connaissement ou dans tout autre document de transport. On constate qu'il y a une présomption irréfutable à l'égard des ayants droits de la marchandise ; et c'est une présomption simple dans les rapports du consignataire de cargaison et du transporteur.

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liés à son activité de mandataire, et sa responsabilité sera engagée dans les termes du droit commun. Sa responsabilité est aussi alignée sur celle du manutentionnaire. Ainsi, lorsque le manutentionnaire effectue des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus à sa faute.

2.3. Courtier maritime

Est un mandataire qui agit comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente des navires, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs à la commercialisation.

Il est renseigné en permanence sur le marché boursier du fret et des marchandises, et il essaie de mettre en contact un chargeur et un armateur, il est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qu'ils lui sont confiés et conformément aux instructions de son mandants.

Un courtier a été condamné pour avoir proposé un navire dont la géométrie des cales ne permettaient pas l'emplacement des marchandises (fardeaux de bois), alors que le l'affrèteur lui avait communiqué les caractéristiques.

Il a droit à une rémunération fixée par un tarif ou à défaut, par l'usage, et toutefois, le courtier n'a pas droit à cette rémunération si le contrat n'a pas été conclu par ses soins.

3. Le rôle de l'auxiliaire au transport maritime

Dans le cadre de l'exercice de sa profession, l'auxiliaire au transport maritime doit s'acquitter de ses obligations envers ses clients conformément aux prescriptions du décret et selon les usages de la profession, fournir la meilleure qualité de service, respecter les lois et

règlements régissant l'activité, inscrire, sur un registre coté et paraphé par les services compétents du ministère chargé de la marine marchande, l'ensemble des opérations qu'il exécute.

Ce registre doit être conservé pendant une période de cinq ans au moins, et présenté ainsi que les autres documents à tout agent de l'Etat habilité à les contrôler.

L'auxiliaire du transport maritime, dûment agréé, est tenu de fournir annuellement au ministre chargé de la marine marchande un rapport chiffré sur ses activités. Aussi, l'auxiliaire est tenu de se soumettre aux contrôles des agents habilités de l'administration chargée de la marine marchande et de tout autre agent légalement habilité, et de leur présenter tout document lié à l'objet de son activité.

Le rôle de l'auxiliaire au transport maritime est très variable, il prépare d'une part, l'escale du navire au port, et d'autre part, il accomplit pour le compte de l'armateur un certain nombre d'opérations commerciales : les opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieux et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales. La conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage, l'assistance au navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et d'autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port.

3.1. Relation avec l'armateur

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

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

- Facturer et collecter les recettes de frets auprès des clients qui vont charger ou décharger des marchandises du navire
- Engager des dépenses pour le compte de celui-ci.

Soit ces dépenses (dans le cadre d'une escale d'une ligne régulière) sont avancées par l'agent (des garanties bancaires sont données aux autorités et aux fournisseurs éventuels), soit ces dépenses intervenant dans le cadre d'une escale ponctuelle et isolée devront être versées au compte de l'agent avant l'arrivée du navire dans le port une facture pro forma de ces dépenses sera envoyé à l'armateur avant l'escale.

À tout moment, pendant l'escale du navire, l'agent devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels qu'il pourrait souhaiter.

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

3.2. Relation avec les intervenants locaux

Organiser les opérations en relation avec :

- La station de pilotage maritime
- Les autorités portuaires (sécurité, sûreté, contrôle par l'État du port)
- Les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise
- La manutention portuaire
- Les services de douane
- Les inspecteurs des sociétés de classification
- Les fournisseurs de combustible, eau douce, vivres, etc.

L'auxiliaire au transport maritime travaille au sein d'une équipe dont la mission est de prendre en charge un navire durant son escale. En tant qu'agent succursaliste, il représente les intérêts d'un armateur dans un port maritime et prend toutes les mesures d'ordre commercial, technique et administratifs nécessaires à la bonne exploitation des navires transitant au port. Il existe deux sortes de consignataires : l'agent de lignes régulières et l'agent au tramping. Le premier est le correspondant habituel d'un ou de plusieurs armateurs, le second est le consignataire occasionnel d'un navire.

Le rôle du consignataire de navires prend tout son intérêt à l'arrivée du navire, sa connaissance du port va permettre de traiter avec les différents auxiliaires intervenants au service du navire et cela en toute confiance. En effet, le consignataire devra notamment prendre contact avec les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs, fournisseurs ou toute autre entreprise dont les services s'avèrent nécessaires pour le navire.

A ce titre il devra faire un recensement des besoins du navire et des problèmes à résoudre, il pourra ainsi faire appel à un atelier de réparation ou à un fournisseur de matériel ou de vivres. La mission du consignataire de navires s'étend jusqu'aux besoins de l'équipage il devra notamment retenir les chambres où logeront à terre les officiers et l'équipage ou encore s'assurer de la visite médicale des marins.

4. Responsabilités de l'auxiliaire au transport maritime

Au terme de l'art. 3 al.1 de la convention de Bruxelles du 25 Août 1924, le transporteur maritime doit avant et au début du voyage mettre le navire en état de navigabilité.

Convenablement armer, équiper, approvisionner le navire, approprier le navire et mettre en bon état les cales, les chambres froides et frigorifiques...

Lorsque le navire est au port, l'auxiliaire au transport maritime doit constater son bon état de navigabilité.

Il doit coopérer avec le capitaine qui est le seul chargé de la gestion nautique du navire. L'agent doit surtout pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Cependant, l'auxiliaire au transport maritime peut avoir une responsabilité contractuelle que délictuelle.

Concernant sa responsabilité contractuelle, les règles relatives à la responsabilité du consignataire découlent tout naturellement de sa qualité de mandataire.

En effet, le consignataire de navire mandataire salarié de l'armateur ne prend aucun engagement personnel : c'est-à-dire qu'en concluant divers contrats (de transport par exemple) avec les tiers, il traite au nom et pour le compte de l'armement et ne prend ainsi aucun engagement personnel : les contrats de transport ainsi conclus créent des rapports contractuels directs entre l'armement et les chargeurs.

Le transporteur maritime reste seul responsable des dommages intervenus à la marchandise lorsque son consignataire l'a informé des risques présentés par le port de déroulement choisi par lui ; et que le transporteur n'en a pas tenu compte.

De même, la responsabilité contractuelle du consignataire ne peut être mise en jeu que par celui qui a requis ses services :

Il n'est donc responsable qu'envers son mandant, en l'occurrence l'armateur et lui seul. Il doit, notamment répondre, vis-à-vis de ce dernier des conséquences d'un dessaisissement de la marchandise entre les mains d'une personne non détentrice légitime du connaissance.

De même, le consignataire de navire qui conserve pendant plus de deux mois une marchandise mouillée par eau de mer sans prendre aucune mesure de sauvegarde de nature à limiter les effets de la mouille, commet une négligence inacceptable engage sa responsabilité.

Le consignataire de navires devra garder les marchandises jusqu'à ce que les destinataires porteurs des connaissements prennent possession de marchandises respectives, le déchargement ne mettant pas nécessairement fin au contrat de transport, il devra faire diligence tel que le ferait l'armateur ou le capitaine et dans le cas où il s'agit de marchandises périssables, le consignataire devra prendre toutes les mesures conservatoires utiles. Un bon à délivrer sera émis en échange du connaissance, permettant ainsi à l'ayant droit de prendre possession de la marchandise au lieu de stockage.

5. Le contrat de consignation

Le contrat de consignation est un accord entre deux parties qui sont l'armateur et le consignataire pour l'exécution d'un accord sur la consignation. Le contrat de consignation est un contrat commercial pour l'objet d'accomplissement de certains actes commerciaux et juridiques au nom et pour le compte d'un mandant pour les besoins du navire ou de ce qu'il transporte. Dans le contrat de consignation l'écrit n'est pas obligatoire sauf pour les lignes régulières.

"C'est un acte par le quel une personne donne a une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom, le contrat ne se forme que par acceptation du mandataire"⁵.

⁵ L'article 571 du code civil Algérien

5.1. Exécution du contrat

Les obligations a la charge du consignataire du navire et de l'armateur sont prévues par le contrat du mandant qui le lie. Le consignataire doit respecter toutes instructions donné par l'armateur est signées par les deux parties.

5.2. La durée du contrat

La durée du contrat est différente d'un contrat a un autre. Dans le cas de ligne régulière le contrat peut être a vie ou une durée illimité et cela sur la bon gestion de l'agence et l'agent consignataire pour son armateur ainsi son navire. Dans l'autre cas le contrat de consignation peut être limité, il prend fin des qu'il arrive a son terme convenus entres les deux parties.

5.3. Interruption du contrat de consignation avant son exécution

Il arrive des fois que le contrat n'arrive pas a sa fin avant son exécution cela dans les cas de décès de soit de mandant ou bien du mandataire, ou par la mauvaise gestion de l'agent consignataire sur le navire et non exécution des obligations sur le navire qui ne va pas facilité le séjour du navire au port .

Section 2 : le contrat de transport

Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à u autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret⁶.

Toutes les conventions admettent le principe de la consensualiste du contrat de transport. Celui-ci se forme par le seul échange des consentements. Certaines conventions ne disposent que l'absence de lettre de voiture ou autre document n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la convention.

Toutefois, l'existence du contrat se matérialise toujours par un écrit. Celui-ci fait foi, jusqu'à preuve contraire des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

⁶ Art. 738 du code maritime algérien

1. Les parties au contrat et leurs obligations

Tableau II. 1 : parties au contrat et leurs obligations

Partie	CHARGEUR	TRANSPORTEUR
Qui ?	<ul style="list-style-type: none"> - C'est l'expéditeur réel - L'agent le représente (Transitaire par ex.) - Le destinataire de la marchandise (Ou son représentant) 	<ul style="list-style-type: none"> - Son mandataire (consignataire par ex.)
Obligations	<ul style="list-style-type: none"> - Déclarer par écrit les éléments d'identification de la marchandise (nature, conditionnement et emballage, marchandises dangereuses, étiquetage) - Le chargeur est responsable de l'inexactitude ces mentions. - Paiement du fret 	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre le navire en état de navigabilité du navire. - Prendre en charge la marchandise. - Charger et arrimer la marchandise. - Emettre le B/L après vérification des mentions. - Transporter et veiller sur marchandise - Transborder si nécessaire - Décharger la marchandise - Livraison au porteur du B/L

2. Législations applicables

Le transport de marchandises par mer est régi aujourd'hui, tant par les conventions internationales que par le droit interne. Le transport de marchandise en Algérie est régi par le CMA (art.738 – 816).

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg. Elle apporte des modifications importantes au régime juridique du transport maritime de marchandises. L'Algérie n'a pas encore à ce jour ratifié les règles de Hambourg.

3. Sectionnement juridique du contrat

Suivant le CMA, les phases du transport maritime peuvent être schématiser en trois temps :

- Au port de départ, phase de pré embarquement de la marchandise à bord du navire (prise en charge par le transporteur maritime, entreposage, acheminement de la marchandise sur le terre-plein jusqu'au long du navire) ;
- Phase maritime proprement dite : chargement, déplacement, par voie de mer, déchargement

- Au port d'arrivée, phase postérieure au déchargement jusqu'à la livraison au destinataire.

La convention de Bruxelles ne couvre que la phase proprement maritime du transport, opérant un sectionnement juridique de la relation contractuelle. Elle considère aussi que le contrat de transport ne se termine au minimum que par le déchargement des marchandises, et elle a introduit un minimum légal que chaque état contractant doit au moins reprendre dans sa législation interne. Et la réduction de la période où la convention est applicable n'est pas contractuellement possible.

C'est pour ces raisons, que l'Algérie comme de très nombreux pays (France) ont introduit la livraison comme dernière étape du contrat de transport.

4. Responsabilité du transporteur

La convention de Bruxelles du 25 juillet 1924 relative à l'unification de certaines règles relatives au connaissement met en place des règles impératives concernant le contrat de transport maritime sous connaissement et interdit au transporteur d'y insérer des clauses exclusives de responsabilité.

Le CMA reprend le même principe

Art 802 CMA: Le transporteur est responsable de toute perte ou avarie de la prise en charge à la livraison :

- ✓ C'est une responsabilité de plein droit
- ✓ C'est une responsabilité présumée accompagnée d'une obligation de résultat
- ✓ C'est une responsabilité limitée.

Pour dégager sa responsabilité, le transporteur peut invoquer un des 12 cas exceptés énoncés par l'article 803 CMA (force majeure, péril de mer, vice de la marchandise, incendie, grèves etc.)

Quand bien même la responsabilité du transporteur est acquise, celui-ci ne doit qu'une réparation limitée.

La réparation sera intégrale (et non limitée) dans deux cas⁷:

- Quand la déclaration de la valeur de la marchandise est portée sur le B/L
- quand le transporteur commet une faute inexcusable.

Dans la Convention sur le transport international de marchandise du 31 mars 1978 (dite convention de Hambourg), la responsabilité du transporteur a pour fondement LA FAUTE PROUVEE. Le transporteur ne s'exonère que s'il prouve « qu'il a pris toutes les

⁷ Art. 805 du CMA

mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences »

Dans sa tentative de trouver un compromis entre les différents régimes de transport maritime international, le nouveau texte donne lieu à des solutions complexes, notamment en matière de preuve, qui méritent d'être clarifiées. Une véritable partie de tennis que les parties sont appelées, sans que l'on sache, au bout du compte, quel est le gagnant, sans que l'on sache si la responsabilité du transporteur sera partiellement écartée ou totalement retenue.

Le transporteur a droit à l'exonération totale ou, partielle de sa responsabilité, en fonction de la preuve de son absence de faute vis-à-vis du dommage, de la perte ou du retard, ou que le dommage résulte en total ou en partie d'un *cas excepté*, sauf si le demandeur établit que le dommage a été causé par la faute du transporteur.

5. Etendue de la responsabilité

Dans la convention de Hambourg et dans le CMA, la période de responsabilité du transporteur est plus longue que celle couverte par la convention de Bruxelles. Le transporteur est responsable même pendant les périodes terrestres (prise en charge chargement, déchargement livraison). Pendant ces périodes terrestres, la marchandise est manipulée par le manutentionnaire et l'acconier au vu du contrat de services passé entre eux.

En cas de perte ou avarie de la marchandise, le destinataire doit intenter une action contre le transporteur au titre du contrat le liant avec lui. Une fois le destinataire indemnisé, le transporteur pourra se retourner contre celui qui a causé le dommage (manutentionnaire ou acconier).

6. Les documents prouvant le contrat de transport maritime

La pratique maritime a élaboré une série de documents de transport maritime (delivery-order, lettre de transport maritime, l'arrêté de fret etc.), mais c'est le connaissement qui est le plus utilisé vu ses fonctions que l'on retrouve que partiellement dans les autres documents⁸:

- ✓ Il constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises
- ✓ Il constitue la preuve du contrat de transport
- ✓ Il constitue un titre pour disposer de la marchandise et en obtenir la livraison.

6.1. Emission du B/L.

- Le B/L est émis à personne dénommée ou nominatif : Seule cette personne pourra recevoir la marchandise; il n'est donc pas négociable.

⁸ Art. 749 du CMA

- ❑ Le B/L est émis **à ordre** Il devient transmissible par endossement (banque) cette formule est utilisée dans le crédit documentaire.
- ❑ Le B/L est émis **au porteur** sans mention de destinataire, il circule par simple tradition et la marchandise est remise à l'arrivée au porteur du B/L.

L'article 748 du CMA énonce que le connaissement doit porter des inscriptions propres à identifier :

- ✓ les parties,
- ✓ les marchandises à transporter,
- ✓ les éléments du voyage à effectuer,
- ✓ et le fret à payer,

7. Conclusion du contrat et obligations des parties

Le contrat de transport maritime est un contrat consensuel qui donne lieu à l'émission d'un écrit pour constater l'accord des parties et ses modalités. Cependant, le connaissement continue de jouer un rôle absolument essentiel dans le transport maritime.

L'art.748 du CMA impose au transporteur ou son représentant d'émettre un connaissement sur demande du chargeur ; c'est-à-dire, si le chargeur ne demande pas ce titre, le transporteur n'est pas tenu de le lui remettre.

8. L'affrètement maritime

C'est la forme la plus ancienne d'exploitation des navires de commerce Il représente un volume considérable dans les transports internationaux (90% du tonnage des vrac : liquide et sec).

C'est un contrat de gré à gré généralement conclu par l'intermédiaire de courtiers d'affrètement sur le marché international. C'est la convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur Il existe trois variétés d'affrètement⁹.

Juridiquement la distinction est fondée sur l'analyse des pouvoirs de gestion exercés sur le navire affrété :

- ✓ Dans l'affrètement au voyage (voyage-charter) la gestion nautique et commerciale est détenue par le fréteur
- ✓ Dans l'affrètement à temps (time-charter) la gestion nautique est entre les mains du fréteur tandis que la gestion commerciale passe à l'affrètement

⁹ Art.640du CMA

- ✓ Dans l'affrètement coque-nue la gestion nautique et commerciale est détenue par l'affréteur.

Remarque :

La gestion nautique est relative au fonctionnement nautique du navire : frais d'armement et d'entretien du navire, salaires de l'équipage, assurances corps etc.)

La gestion commerciale est relative au fonctionnement commercial du navire : soutes, taxes et droits d'escale ou de port, frais de pilotage etc.).

8.1. Support juridique du contrat d'affrètement (charter-party)

Elle consigne les obligations réciproques des parties Il existe une multitude de formes préétablies de chartes-parties. La plupart sont rédigées en anglais et datent du 19^{ème} siècle reflétant un rapport de force en faveur du frèteur-transporteur. Des organismes professionnels internationaux ont essayé de les réactualiser en fonction du type de la marchandise transportée.

8.2. Mentions contenues dans la charte-partie

- ✓ Mentions relatives à l'individualisation du navire
- ✓ Identification des parties
- ✓ Taux de fret, ports de chargement et de déchargement,
- ✓ Lieux et délai de chargement (affrètement au voyage)
- ✓ Durée du contrat (affrètement à temps)

8.3. Le prix de l'affrètement

Le fret de base se négocie librement mais il faut compter avec les contraintes du marché international. Il ne couvre pas les frais de chargement et de déchargement incombant à l'affréteur (Clause Free in-out).

9. Compétence territoriale

Le droit interne algérien apporte une réponse à la question de la compétence territoriale, l'action sera portée soit, selon les dispositions du droit commun juridiction du domicile du défendeur soit, selon les dispositions de l'art.745 du CMA, devant la juridiction du port de chargement ou de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national.

Dans ce sens, il a été jugé¹⁰ que le demandeur a le droit de choisir la juridiction pour qu'il soit indemnisé des pertes et dommages suite à un transport de marchandise par mer. Donc, les destinataires algériens intenteront des actions en justice contre le transporteur maritime devant les juridictions des ports algériens.

¹⁰ Arrêt n° 162697 du 16/12/1997, Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, 1999.

Nous pouvons constater aussi, d'après l'art.747, que le CMA prend garde de l'existence très fréquente des clauses d'attribution de compétence et des clauses compromissaires, clause Paramount, en stipulant que les dispositions du CMA ne sont applicables que dans la mesure où d'autres stipulations n'ont pas été expressément convenues. Ces clauses sont contractuelles, par lesquelles, les parties (transporteur) désignent un tribunal compétent, plus commode. D'après cette jurisprudence suscitée, ces clauses ne sont pas opposables aux tiers malgré qu'elles soient connues et acceptées par l'autre partie du contrat de transport, car même l'art.10 du CPC énonce que : « tout étranger, même non résident en Algérie, pourra être cité devant les juridictions algériennes, pour l'exécution des obligations par lui contractées en Algérie avec un algérien. Il pourra être traduit devant les juridictions algériennes pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des algériens ». Cet article confirme que même si le contrat de transport est s'exécute à l'étranger, et comme en droit maritime, on rencontre les problèmes de localisation des contrats, l'action en justice doit être intentée devant les tribunaux algériens.

La même chose pour la clause Paramount, qui est une clause par laquelle les parties soumettent volontairement leurs contrats de transport à une autre loi que celle qui a normalement vocation à le régir.

Le CMA dans son art.747 se déclare applicable que dans la mesure où d'autres stipulations n'ont pas été expressément convenues, nous pouvons constater que cet article confirme la validité d'une clause renvoyant à une convention autre que celle ratifiée par l'Algérie.

Section 3 : répartition des responsabilités

1. Etendue de la responsabilité du transporteur international

Le principe de la responsabilité est posé en des termes quasiment identiques par toutes les conventions internationales relatives aux transports, à l'exception de la convention de Bruxelles qui ne le dit pas expressément et des règles de Hambourg (présomption de faute).

"Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison"¹¹, sauf à démontrer qu'il a pris toutes les mesures pour éviter l'événement.

En revanche, l'article 4-1 de la convention de Bruxelles n'énonce pas expressément la responsabilité du transporteur mais l'admet de façon sous – entendu en déterminant des cas d'exonération spécifiques.

Toutes les conventions internationales admettent donc que le transporteur est redevable d'une obligation de résultat qui s'accompagne d'une présomption de responsabilité. Le seul fait que la marchandise parvienne en quantité insuffisante, avariée ou en retard suffit à rendre le transporteur responsable, sauf à établir que le dommage est dû à une cause spécifique d'exonération.

¹¹ L'article 5 des règles de Hambourg

2. Causes exonératoires

Transport soumis à la convention de Bruxelles : le transporteur maritime cesse d'être présumé responsable s'il prouve que le dommage subi par la marchandise provient de l'une des causes d'exonération énumérées par la convention.

La convention de Bruxelles énumère dix-sept cas appelés cas exceptés. La liste comprend entre autres : l'acte de Dieu ; les faits de guerre ; les faits d'ennemis publics ; la contrainte du prince ; les restrictions de quarantaine, qui sont regroupés dans le droit français sous l'appellation de "faits non imputables au transporteur".

Pour la liste des dix-sept cas exceptés de la convention de Bruxelles : voir art. 41 et 2 de l'annexe n°1.

Transport soumis aux règles de Hambourg : le régime de la responsabilité du transporteur est profondément modifié par rapport à la convention de Bruxelles et la liste des cas exceptés a été abandonnée.

Les règles de Hambourg prévoient que le transporteur est responsable des pertes et avaries, ainsi que du retard, à moins qu'il n'établisse que lui-même, ses préposés et ses mandataires ont pris toutes "les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences" (art. 5-1). Le transporteur doit donc apporter la preuve de sa diligence raisonnable, ce qui semble à première vue, moins sévère que le régime de Bruxelles.

L'incendie dans les règles de Hambourg donne lieu à un traitement spécial, qui constitue en soi un contresens puisque les règles de Hambourg ont voulu poser une règle générale et ne plus s'encombrer des cas exceptés. Il constitue une présomption simple en faveur du transporteur : le transporteur est responsable des pertes ou dommages causés par l'incendie, si le demandeur "prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur" (art. 5-4).

Toutes les conventions internationales relatives aux transports sont d'ordre public et prohibent les clauses conventionnelles dérogeant à leurs dispositions.

Cela concerne bien entendu les limitations de la réparation, à l'exception des règles de Hambourg en matière maritime (art. 6-4) qui admettent une indemnisation conventionnelle mais seulement si celle-ci est supérieure aux plafonds.

Les conventions de Bruxelles et de Hambourg prévoient une double limitation par colis et par kilogramme, dont la plus élevée des deux est applicable.

- Transport soumis à la convention de Bruxelles modifiée en 1968 et 1979 : la réparation est plafonnée à 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par Kg (art.4-5).
- Transport soumis aux règles de Hambourg : la réparation est plafonnée à 835 DTS par colis ou 2.5 DTS par Kg (art. 6-1).

Le DTS est l'unité de compte prévu par les conventions internationales, tel que défini par le fond monétaire international. Il est constitué d'une corbeille de monnaies dans laquelle le dollar américain est prépondérant.

3. Indemnité supérieure aux plafonds

L'ayant droit peut, dans certains cas, obtenir une indemnité supérieure aux plafonds qui sont prévus par les conventions internationales.

Tant dans la convention de Bruxelles amendée que dans les règles de Hambourg, il est prévu que le transporteur doit réparer intégralement la perte ou l'avarie lorsque celle-ci est due à son dol ou à sa faute inexcusable (convention Bruxelles, art. 4-5-e ; règles de Hambourg art. 8-1).

La faute inexcusable s'entend de la faute délibérée d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience¹². Sous l'empire de la convention de Bruxelles, le transporteur doit aussi une indemnité qui peut, si le dommage le justifie, être égale à la valeur déclarée par le chargeur lorsque celui-ci a mentionné une valeur sur le document de transport¹³.

En revanche, à l'inverse de cette dernière convention, les règles de Hambourg ne prévoient pas l'éventualité d'une déclaration de valeur par le chargeur. Celle-ci n'est cependant pas exclue par la convention et l'article 6-4 prévoit même que le transporteur et le chargeur peuvent convenir de fixer une limite de réparation supérieure à celles données par le texte.

4. Règlement des différends et contentieux

Dans la pratique, l'action est souvent exercée par l'assureur-facultés qui a indemnisé l'ayant droit à la marchandise et dans les droits duquel il est subrogé. Mais cette subrogation suppose que l'assuré indemnisé jouisse lui-même du droit d'agir contre le transporteur.

Le droit d'action contre le transporteur maritime appartient aux personnes suivantes :

- si le connaissement est à ordre: au dernier endossataire à l'exclusion des endossataires intermédiaires ;
- si le connaissement est au porteur: au porteur légitime ;
- si le connaissement est à personne dénommée: au destinataire mentionné comme tel.

En outre, la jurisprudence¹⁴ française a étendu le droit d'action au chargeur apparent ou au chargeur réel, lorsqu'il fait la preuve de cette qualité et qu'il est seul à supporter le préjudice, ainsi qu'au destinataire réel, sous les mêmes conditions que ci-dessus.

En application de la convention de Bruxelles, l'ayant droit doit intenter son action dans le délai d'un an, à compter de la livraison effective ou du jour où celle-ci aurait dû avoir lieu¹⁵.

¹² Définition donnée par la jurisprudence française : Cass.civ. 29 mars 1989, Gazette du Palais 1989.1.93

¹³ Art. 45 de convention de Bruxelles

¹⁴ Cass.ass.plénière 7 juillet 1992, Bull.transp. 1992.638, Droit Maritime Français

Les règles de Hambourg ont quant à elles, porté les délais de prescription à deux ans. Comme dans tous les autres modes de transport il s'agit d'un délai de prescription ordinaire et non d'un délai de déchéance, susceptible d'interruption et de suspension.

4.1. Compétence territoriale

La convention de Bruxelles relative à la compétence judiciaire entre les Etats membres a pris soin de préciser qu'elle ne dérogeait pas aux conventions internationales auxquelles les Etats sont parties et qui dans des matières particulières telles que le transport, règlent la compétence judiciaire.

Pour les transports soumis à la convention de Bruxelles : aucune disposition n'est prévue. Dans le silence de la convention, il convient de se référer à la loi applicable au contrat.

Transport soumis aux règles de Hambourg¹⁶ : l'ayant droit peut à son choix intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel il est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou port ci-après :

- l'établissement principal du transporteur ;
- le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le transporteur y ait un établissement ou une agence ;
- le port de chargement ou de déchargement ;
- tout autre lieu désigné dans le contrat par une clause attributive de compétence.

5. Répartition des dommages

5.1. Livraison et constatation des dommages

Les conventions internationales relatives aux transports sont muettes sur la notion de la livraison.

A défaut de définition expresse, la jurisprudence dans son ensemble admet que la livraison ne constitue pas un acte unilatéral du transporteur mais un accord de volonté entre le transporteur et le destinataire par lequel ce dernier manifeste son intention d'accepter la marchandise et en prend matériellement possession¹⁷.

5.2. Constatation des pertes et avaries

A l'exception de la convention de Montréal, toutes les autres conventions opèrent une distinction entre les dommages apparents et les dommages non apparents qui peuvent affecter

¹⁵ Art. 3-6 convention Bruxelles

¹⁶ Art. 21 de la convention de Hambourg

¹⁷ Trib.com. Bruxelles 13 mars 1969, Bulletins Transports Internationaux.

la marchandise lors de son arrivée à destination. De cette distinction résulte essentiellement des délais différents pour réaliser les formalités de constatation des dommages.

Ces formalités prévues par les conventions sont obligatoires et leur absence entraîne au profit du transporteur une présomption de livraison conforme aux indications portées sur le document de transport.

Elles ne concernent toutefois que les seules pertes partielles (manquantes) et les avaries et ne s'appliquent aucunement aux pertes totales puisqu'il n'y a pas eu livraison. Dans ce cas aucune formalité n'est nécessaire en transport international.

Selon la convention de Bruxelles, le destinataire qui constate à la livraison des pertes ou des avaries apparentes, doit en aviser immédiatement le transporteur art. 36 al.1.

Les règles de Hambourg étendent ce délai au premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire art. 19-1.

Si les pertes ou les avaries ne sont pas apparentes, le destinataire doit en donner avis au transporteur dans les trois jours de la livraison en vertu de la convention de Bruxelles et dans le délai de quinze jours dans les règles de Hambourg (jours fériés compris).

Comme pour tous les modes de transport, le défaut de réserves dans les conditions ci-dessus entraîne une présomption de livraison conforme.

5.3. Constatation des retards

Aucune convention internationale relative aux transports n'impose, comme en droit commun Algérien, une mise en demeure de livrer. Toutefois, l'ayant droit ne doit pas rester inactif et d'autres formalités sont requises par les textes.

Le régime de la convention de Bruxelles de 1924 ignorant totalement le retard et par conséquent en l'absence de disposition, il y a lieu lorsque le transport maritime est à destination de l'Algérie et que la loi algérienne est applicable de se reporter au droit commun algérien. Celui-ci impose à l'ayant droit de mettre le transporteur en demeure de livrer dès l'expiration du délai de livraison convenu ou, à défaut, du délai normal d'acheminement.

Certains transporteurs maritimes exigent d'ailleurs dans leurs connaissements une mise en demeure de livrer par lettre recommandée.

A l'inverse du régime précédent, les règles de Hambourg abordent expressément la question du retard.

Elles prévoient qu'un avis doit être donné par écrit au transporteur dans un délai de soixante jours à compter de la date de la remise des marchandises au destinataire (art.19-5).

6. Arbitrage

A défaut de précision dans la plupart des conventions (convention de Bruxelles, et ses protocoles de modification), la possibilité de déférer à des arbitres des litiges relatifs à la responsabilité du transporteur dépend du droit commun de l'arbitrage.

Seules deux conventions ont expressément prévu la validité des clauses d'arbitrage : la convention de Montréal en aérien et les règles de Hambourg en maritime.

Quant aux règles de Hambourg, elles disposent que les parties peuvent prévoir par écrit que tout litige sera soumis à l'arbitrage (art.22).

Dans le cas où la clause compromissoire ne désigne pas le lieu de l'arbitrage, le demandeur peut l'engager soit dans le pays du défendeur, soit dans celui de la conclusion du contrat ou dans celui où se situe le port de chargement ou de déchargement.

Conclusion

Auxiliaire de transport, il est aussi auxiliaire de l'armement. Son intervention peut être occasionnelle ou régulière. Cependant, quelque soit l'objet de cette intervention navire, marchandise ou passager, ses activités sont nombreuses. Le consignataire de la cargaison se définit comme étant le mandataire des ayants droit à la marchandise.

L'agent consignataire joue un rôle très remarquable dans le transport maritime. Il facilite les opérations, étant intermédiaires entre le donneur d'ordre, le bord et les autorités portuaires, il s'engage juridiquement devant ces dernières. Devant les autorités portuaires qui ne connaissent pas l'armateur, le seul responsable pour le navire est l'agent consignataire.

Nous pouvons donc nous interroger sur la place de la notion de consignataire de transport telle que nous l'entendons dans notre législation. En effet, l'utilité d'une convention internationale relevant de la responsabilité de l'organisateur du passage entre deux modes de transport qui intégrerait les exigences de la logistique se fait sentir. Il revient alors de faire en sorte que cette convention s'imprègne des textes de lois. Mais l'enjeu n'est pas seulement politique il en va de toute économie lié au transport.

Nous avons tenté de démontrer les problèmes dont souffre le régime international de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises sous contrat et son évolution actuelle qui semble inévitable, tout en étant dérangeante.

Il ressort que toutes les conventions qui gèrent ce régime, en partant de la Convention de Bruxelles, jusqu'aux Règles de Rotterdam récemment adoptées en 2009, ont échoué dans l'atteinte de leur objectif principal : l'uniformisation de la loi, en vue de la réalisation de la prévisibilité et de la sécurité juridiques. La responsabilité fondée sur la présomption de responsabilité est assurée avec la Convention de Bruxelles, mais non sans dégager une longue liste de cas exonérateurs du transporteur vers un régime basé sur la présomption de faute avec la Convention de Hambourg, vers un double régime de responsabilité basé sur la faute avec

les Règles de Rotterdam. L'on se retrouve à mi-chemin entre les Règles de Hambourg et les Règles de La Haye/Haye-Visby.

Le régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles soulève plusieurs difficultés, souffre de décadence et tombe en décrépitude. Les régimes subséquents ont démontré l'évolution progressive de ce régime de responsabilité, sans toutefois réaliser la sécurité juridique attendue.

**Deuxième partie : étude de l'activité d'auxiliaire au transport
maritime**

Chapitre III : présentation de l'organisme d'accueil
et l'évolution de l'activité

Introduction

Les résultats globaux obtenus en matière de réalisation des échanges extérieurs de l'Algérie pour la période de l'année 2015 font ressortir un déficit de la balance commerciale de 13,71 milliards de dollars US, contre un excédent de 4,31 milliards de dollars US enregistré durant l'année 2014. Cette tendance s'explique simultanément par la baisse des importations et des exportation enregistrées durant la période sous citée. En termes de couverture des importations par les exportations, les résultats en question, dégagent un taux de 73% en 2015 contre 107% enregistré en 2014.

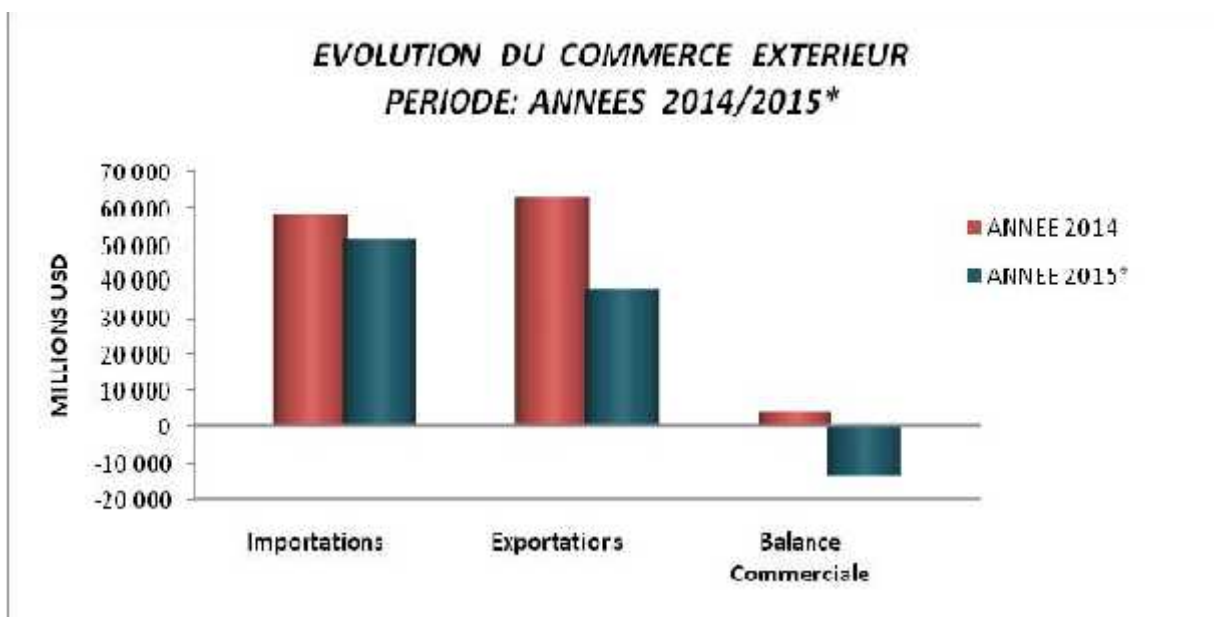
Tableau III. 1 : extérieurs de l'Algérie 2014/2015

	<i>Valeurs en millions</i>				<i>Evolution (%)</i>
	<i>Année 2014</i>		<i>Année 2015*</i>		
	<i>Dinars</i>	<i>Dollars</i>	<i>Dinars</i>	<i>Dollars</i>	
<i>Importations</i>	4 719 708	58 580	5 173 301	51 501	-12,08
<i>Exportations</i>	5 065 671	62 886	3 795 139	37 787	-39,91
<i>Balance Commerciale</i>	345 963	4 306	-1 378 162	-13 714	
<i>Taux de Couverture (%)</i>	107		73		

** RESULTATS PROVISOIRES*

Source Ministère des Finances, Direction Générale des Douanes, *STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEURS DE L'ALGERIE Période : Année 2015*

Graphe III. 1 : évolution du commerce extérieur 2014/2015



L'évolution de l'activité de shipping a connu plusieurs transformations, dans les années 70, les différents monopoles ont été confié a l'armement national et a cette époque la,

l'auxiliaire aux transports maritimes, appelé agent consignataire national unique (navire et cargaison) traitait jusqu'à 1200 navire/an, et recevait environs 20 millions de tonnes de marchandises hors hydrocarbures, équivalent à l'échange de 500.000 connaissements.

Dans ce chapitre on va présenter l'organisme d'accueil, et mettre en avant l'évolution de l'activité des consignataires de navires. Aussi on va exposer l'évolution et l'évaluation du système portuaire Algérien. En fin ce chapitre est en trois sections nommées comme suit :

- section 1 : l'organisme d'accueil, l'évolution de l'activité des consignataires de navires
- section 2 : évolution et évaluation du système portuaire algérien
- section 3 : Les opérations juridiques

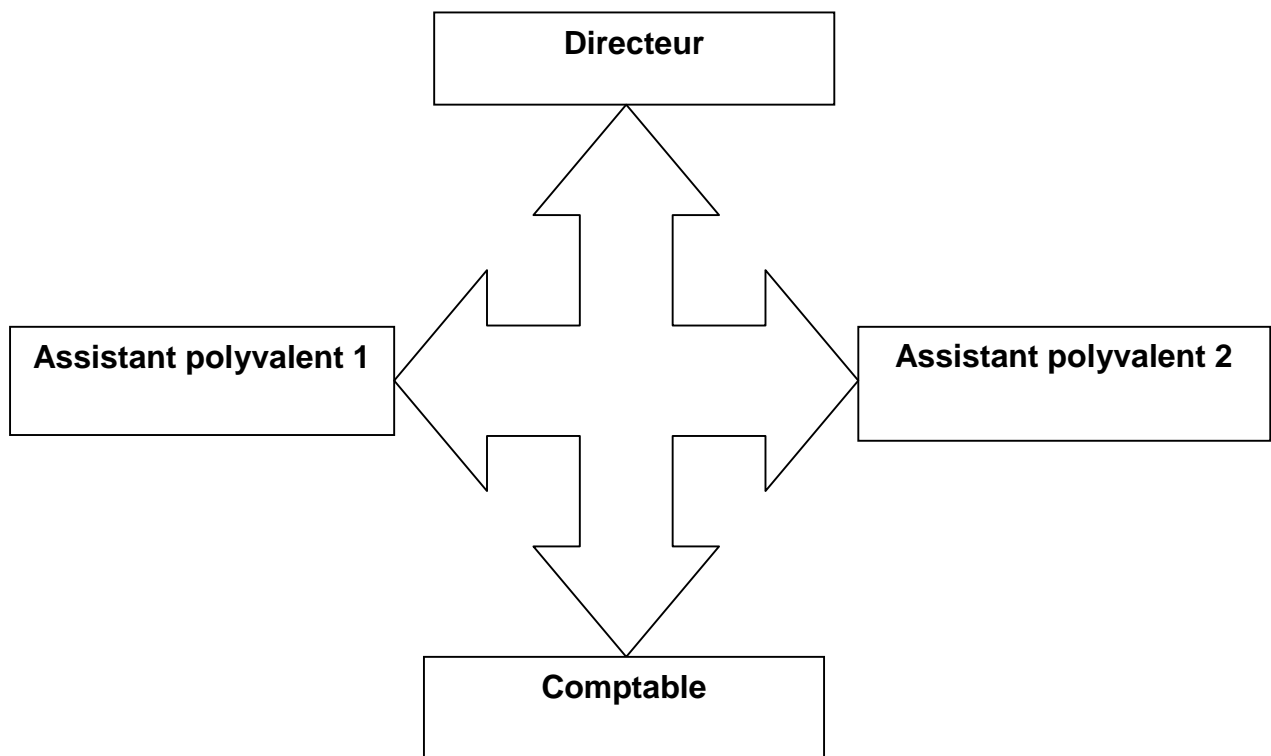
Section 1 : va présenter l'organisme d'accueil, l'évolution de l'activité des consignataires de navires

1. Présentation de l'agence International Consulting Trading Company (ICTC)

1.1. Caractère juridique et siège social

L'agence ICTC est une société à responsabilité limitée (SARL), avec un capital social de 1.500.000,000 DA. Son siège social, sis à 8 rues cheikh Amar Bejaia.

1.2. Organigramme



Source : document interne à ICTC

- Le directeur a pour mission de suivre et de superviser l'escale du navire et a pour rôle assurer la relation avec le donneur d'ordre.
- Assistants du directeur aident le directeur dans toutes les tâches et opérations concernant les escales des navires.
- Le comptable fait la transcription de la facture et des chèques sur le registre de comptabilité.

1.3. Mission et objectif de l'agence ICTC

La mission de l'agence est de bien assurer la consignation des navires (facilité l'escale du navire) et son objectif est d'assurer la meilleure prestation possible afin d'attirer et de fidéliser les clients.

1.4. Domaine d'activité

L'Entreprise ICTC intervient dans le marché de la consignation de tous types de navires dans tous les ports de commerce d'Algérie (ro/ro, porte-conteneurs, vraquiers etc...), la gestion des conteneurs, des marchandises réfrigérées, des marchandises en vrac, des colis lourds. Elle porte aussi aide et assistance pour des études de marché à toute compagnie désirent investir le domaine des transports maritimes en Algérie.

ICTC a développé de solides relations avec l'industrie du transport maritime telle que : les terminaux à conteneurs, les chargeurs, les sociétés de manutention, les ports secs, les autorités portuaires et douanières etc.

2. Evolution de l'activité des consignataires des navires

2.1. Aperçu historique sur l'évolution de l'activité maritime en Algérie

En 1964 est créée la compagnie nationale Algérienne de navigation CNAN, qui se voit attribuer le monopole du transport maritime (marchandises ; passagers et hydrocarbures) ainsi que le remorquage, la manutention portuaire et les activités annexes au transport maritime (consignation maritime avitaillement de navires, etc.) A cette époque les ports sont gérés par un organisme d'état unique : L'ONP. Au milieu des 80, la CNAN est divisée en trois compagnies : la SNTM /CNAN, L'ENTMV et la SNTM /HYPROC.

Quand au remorquage, il est attribué aux ports. La manutention et l'accostage portuaire de tous les ports sont dévolus à la SONAMA. Les ports deviennent des SPA autonomes qui prendront aussi en charge la manutention et le remorquage. La consignation maritime quant à elle a été à L'ENCATM qui prendra plus tard le nom de GEMA et qui gardera le monopole de son activité jusqu'en 1997. La SONATMAG pour le transit et le magasinage dont l'appellation prendra plus tard le nom de MTA.

2.2. Evolution de l'organisation des activités maritimes

Les transports maritimes étaient sous le contrôle du ministère des transports (MT) qui agit par l'intermédiaire de la direction de la marine Marchande. La compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN) a été la première entreprise publique créée après l'indépendance ; elle avait plusieurs activités dont celle d'agent consignataire de navires, d'armateur et de manutentionnaire.

La CNAN a été restructurée à plusieurs reprises depuis sa création et a donné naissance à de nouvelles entreprises publiques à partir de certaines de ses activités :

- la SNTM/HYPROC en 1982 pour le transport des produits pétroliers, du GNL, du GPL et des produits chimiques ;
- L'ENTMV pour reprendre l'exploitation des cars ferries ;
- L'ENCATM en 1987 pour reprendre les activités d'agence et autres services annexes ;
- L'ERENAV pour reprendre l'exploitation des chantiers de réparation navale ; le remorquages et la manutention portuaire ont été transférés aux entreprises portuaires en 1971
- La SONATMAG : entreprise publique chargée du transit des marchandises

2.2.1. La compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN)

Dans le cadre l'adaptation à l'économie de marché, la CNAN est passée à l'autonomie en 1997. Grace propres à ses propres bateaux et aux navires qu'elle affrète ,la SNTM/CNAN contrôle 23 % environ du fret maritime. L'affrètement tient une part importante dans les activités de la compagnie.

Le vieillissement avancé de la flotte acquise dans les années 60-70 affecte gravement les finances de compagnie. Rien qu'en 2000, la remise à niveau des navires a coûté 3 milliards de dinars (environ 33 millions d'euros).

Cette situation de coût de maintenances et de réparation la cession de 21 navires (4 ont déjà été mis en vente). Les dettes de cette compagnie ont atteint 1,8 milliard de dinars alors que le découvert est estimé à 2,3 milliards (soit 25 millions d'euros)

Le redressement financier de la compagnie, avant l'ouverture de son capital exige, selon ses dirigeants, au moins 4,1 milliards de dinars (environ 45 millions d'euros), montant cumulé de son découvert et de son endettement.

2.2.2. La société Nationale des Hydrocarbures et Produit Chimique (SNTM /HYPROC)

L'entreprise publique économique : société nationale de transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques, par abréviation SNTM/HYPROC, a été créée le 14 août 1982. Elle tient son expérience et ses traditions maritimes de la compagnie nationale algérienne (CNAN) dont elle est issue.

Elle possède une expérience dans le domaine du transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques de plus d'un quart de siècle.

Elle dispose et exploite en toute propriété une flotte composée de méthaniers et de transporteurs de produit de pétrole. L'entreprise est devenue en décembre 1995 une société par action au capital social de 2.200.000.000DA, détenue et entièrement libérée par la holding dénommée société d'investissement et de participation (S.I.P) dont les action appartiennent entièrement au groupe SONATRACH.

Les activités principales de l'entreprise sont le transport maritime, l'affrètement, les fonctions d'agent maritime (tant en Algérie qu'à l'étranger), la consignation et le courtage maritime, les travaux d'entretien des navires l'avitaillement, transit.

La SNTM.HYPROC exploite une flotte de 15 navires en propriété et emploie un effectif de 1500 personnes dont 75% de navigants, le chiffre d'affaire global réalisé par l'entreprise durant l'année 1999 de par son activité de transport maritime des hydrocarbures s'évalue à un montant d'environ 74 millions d'euros. La quantité globale transportée par les navires propriétés ceux affétés par l'entreprise et de 8,2 millions de tonnes tous produit confondus.

2.2.3. L'entreprise nationale de transport maritime de voyageurs(ENTMN)

L'ENTMV est issue de la restructuration de la CNAN ; elle est érigée en société par actions (SPA)

Elle gère actuellement une flotte de 05 cars ferries qui assurent le transport de passagers et de véhicules principalement entre l'Algérie et la France et l'Algérie et l'Espagne. Elle assure en moyenne 650 traversées par an.

En dehors du Tariq Ibn Ziad acquis récemment au près de chantiers navals Espagnols. Les 04 autres navires (acquis en 1971) de L'ENTMV ont plus de 30 années d'âge. Actuellement des efforts d'investissement l'acquisition de nouveaux navires, c'est ainsi que deux nouveaux navires ont été commandés à un chantier de construction naval espagnol.

2.3. Evolution en métier de consignation et transit

En 1987 dans le cadre de la restructuration de la CNAN a été créée l'entreprise nationale de consignation et des activités annexes au transport maritime (ENCATM)

Par la suite cette entreprise fut structurée en trois nouvelles entreprises : La société générale maritime (GEMA), la national shipping company (NASHCO), la maghrébine de transport et auxiliaires (M.T.A)

2.3.1. La Société Générale Maritime(GEMA)

La GEMA est agent maritime pour les lignes régulières et pour le tramping. C'est une société par actions, celles-ci sont détenues par la holding public °GESTRAMAR°. Cette

société a comme activité principale la consignation de la cargaison, et la société d'Avitaillement et de Catering (AVICAT) chargée principalement de l'Avitaillement.

2.3.2. La National Shipping Company (NASHCO)

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

2.3.3. Maghrébine de Transport et Auxiliaires(MTA)

Ses activités couvrent la consignation de cargaison et de navires, l'avitaillement, l'agrèage, le courtage terrestre et maritime, le magasinage et warrantage, le transit, le transport et la manutention *agent d'assurance* surveillance. Il existe un grand nombre d'opérateurs privés intervenant dans le domaine de la consignation, du transit et du transport.

2.4. L'évolution juridique de l'activité maritime

La loi 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, JORA numéro 47 du 27 juin 1998, prise conformément aux différentes conventions auxquelles l'Algérie a adhéré ou qu'elle a ratifiées, la loi 98-05 modifie et complète plusieurs dispositions de l'ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant le code maritime.

Ce texte consacre l'ouverture des activités maritimes au secteur privé avoir rappelé que le transport maritime est propriété publique, la loi 98-05 prévoit la possibilité de la concession.

Les services de transport maritime peuvent être exploités par les personnes physiques de nationalités algériennes, par des personnes publiques algériennes ou par personnes morales de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire algérien.

Il en est de même des activités auxiliaires au transport maritime comme la consignation de navires, la consignation de cargaison qui, dès 1991, pouvait être exercées par des personnes physiques ou des sociétés de droit algérien.

La loi 98-05 ouvert également l'exercice des activités d'affrètement de navires à toute personne physique de la nationalité algérienne et à toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activités se trouve sur le territoire algérien. A l'exception du pilotage et du lamanage qui est exercés par la seule autorité portuaire, le remorquage, la manutention et l'acconage constituent, avec le nouveau texte, des activités commerciales portuaires pouvant être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien.

L'appartenance en toute propriété à une personne physique de nationalité algérienne ou à une personne morale de droit algérien d'un navire est reconnu ; elle confère à ce dernier la nationalité algérienne, dans le cas de la personne morale de droit algérien, doivent avoir la

nationalité algérienne les associés en nom ou les associés commanditaires dans les sociétés de personne (Sociétés en Nom Collectif et les Sociétés en Commandité Simple), les propriétaires de la majorité des parts dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de la majorité du capital et le président du conseil d'administration ainsi que la majorité des administrateurs ou le directoire et la majorité des membres du conseil de surveillance dans les sociétés par actions, les dirigeants et l'ensemble des membres adhérents dans les associations. Le texte rappelle que le navire doit être pourvu d'un équipage dont la proportion en marins algériens est conforme aux dispositions de l'article 413 du code maritime algérien.

Section 2 : évolution et évaluation du système portuaire Algérien

La quasi-totalité des échanges extérieurs de l'Algérie passe par les infrastructures portuaires, ainsi l'approvisionnement de la nation dépend de secteur maritime à l'échelle de 96%. L'Etat algérien a donné une grande importance pour développer et améliorer les infrastructures et l'ensemble de l'activité portuaire qui englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leur chargement, leur déchargement et le stockage des marchandises, etc.

Le système portuaire algérien a connu dans son évolution et développement plusieurs phases et modes d'organisations et d'administration de ses activités toute en suivant une politique libérale qui limite à l'Etat ses interventions dans le domaine et encourage le privé à prendre l'initiative.

Si les ports ont joué un rôle très important dans l'économie d'extraversion coloniale, leur importance demeure dans l'orientation de l'espace algérien vers la mer. Toutefois, une nouvelle hiérarchie s'est établie.

1. La typologie des ports algériens

Depuis ces trois dernières décennies, les ports ont dû s'adapter à de véritables mutations qui ont revêtu trois aspects : l'augmentation de la taille des navires, l'apparition de l'utilisation des charges, et la spécialisation. En regard dans l'état actuel des infrastructures des ports algériens, il paraît évident de les classer dans la catégorie des ports traditionnels.

Quant au critère lié au trafic, il met en évidence une spécialisation par port. Néanmoins, un tel classement ne reflète pas exactement l'activité économique de chaque port car la valeur ajoutée à la marchandise à la cour de son passage dans le port, varie en fonction de la nature de la marchandise et des opérations qui lui sont afférentes. La valeur ajoutée pour la manutention d'une tonne de pétrole est beaucoup plus faible que celle relative à une tonne de marchandise diverse.

En utilisant ce critère, la typologie des ports algériens se présente comme suit :

- Huit ports à prédominance de trafic de marchandise général, il s'agit : Alger, Dellys, Oran, Annaba, Mostaganem, Djen-Djen, Ténès et Ghazaouet.
- Trois ports mixtes : Bejaia, Arzew et Skikda (ancien port).

- Deux ports spécialisés dans les hydrocarbures : Bethioua et Skikda (nouveau port).

L'organisation du TM des différentes routes sur les quelles l'avant pays repose, peut revêtir deux formes : celle d'une ligne régulière qui est le mode le plus utilisé, ce sont elles qui assurent la liaison avec les partenaires, la seconde forme est celle de tramping. Certains produits tels que les épices, le pétrole et le gaz qu'actuellement, ont spécialisés certaines routes, route des épices, route de pétrole, etc. Ce qui fait naître des ports spécialisés comme les ports sidérurgiques de Fos et Dunkerque en France, le port Hampton Roads (charbon) aux Etats-Unis.

La politique protectionniste suivie par l'Algérie, après l'indépendance en matière de TM, laisse présager que l'établissement de certaines lignes régulières obéit plus à des critères de coopération politique qu'à des critères de rentabilité. Par ailleurs la main dure du gouvernement algérien sur le commerce extérieur avant 1994 ne permet pas aux compagnies maritimes de se diriger vers le port de leur choix. Les impératifs de la planification prévoient dans les contrats d'importations CAF le port de destination, non en fonction des moindres frets, mais de la disponibilité des postes à quai.

La primauté des échanges avec la France demeure après l'indépendance jusqu'en 1970, ou le taux de participation française dépasse celui de l'ensemble européen. Mais suite à la dégradation des relations entre les deux pays en 1971 (la nationalisation des hydrocarbures¹ par l'Algérie) et la volonté de ce dernier de diversifier ses partenaires commerciaux. Cela a pour résultat la diversification de l'avant-pays et la naissance de nouvelles lignes maritimes. Ce qui fait la distinction entre deux zones d'activités, le premier est régional ou intra maghrébine L'UMA², et la deuxième internationale ou extra-maghrébine.

2. Evolution du système portuaire algérien

Le port est un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises. L'évolution de ces derniers est accompagnée d'une modification du rôle du port du commerce, plusieurs changements profonds ont été introduits dans ce système depuis l'indépendance.

2.1. Le système portuaire en Algérie

L'activité portuaire englobe toutes les activités qui sont liées à la réception des navires : leurs chargements, leurs déchargements, le stockage des marchandises, les moyens de transport terrestre pour l'évacuation des marchandises. Néanmoins dans notre cas, la réparation navale qui est liée à la fonction portuaire qui est considérée comme une base méthodologique de toute approche sur les ports maritimes³, ce triptyque compose de trois volets : l'arrière-pays, le port et l'avant-pays. Il englobe tous les facteurs de causalité qui

¹ La nationalisation des hydrocarbures le 24 février 1974 qui avait marqué la fin d'un processus de recouvrement de la souveraineté nationale sur l'ensemble des richesses naturelles du pays.

² Union du maghreb arabe.

³ VIGARIE, (A) ; les pays en développement et la mère. Cahier de sociologie économique, le havre, 1979.

modèlent les trafics. L'interrelation entre ces trois composantes permet de définir l'équation des coûts de circulation dont l'intérêt est d'aboutir à la chaîne la moins coûteuse.

Cependant, cette méthodologie n'est pas responsable pour les ports algériens qui sont des ports moyens. Les critères de détermination des ports moyens sont de trois ordres : Quantitatif (volume du trafic), qualitatif (nature du trafic, richesse créée par le port) et spatial (rayonnement du port à travers son arrière-pays et son avant pays).

En ce qui concerne l'Algérie, le critère qualitatif, montre que le trio Alger, Oran, Annaba, appartient à la catégorie des ports moyens, ayant un rôle régional. Pour les ports pétroliers Arzew, Skikda, Bejaia le rôle est international mais les marchandises n'ont pas la même valeur et ne créent pas la même richesse dans l'économie portuaire et le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire. La notion du triptyque portuaire reste valable mais les notions d'avant et d'arrière-pays ne doivent pas être interprétées comme pour les grands ports.

Pour les ports algériens, la transcription spatiale confirme qu'ils sont des ports moyens : un réseau maritime lâche, la présence d'un nombre restreint d'armements. Néanmoins, le cas algérien présente des spécificités vis-à-vis de ces concepts. L'Algérie est un pays socialiste, le caractère centralisateur politique et économique à la forte répercussion sur le transport. Les conditions de monopole et de contrôle renforcées par la bureaucratie ont eu pour conséquence que le port d'Alger, où siègent les sociétés nationales (les principaux chargeurs), rythme la vie du pays. Donc dans ce cas, les grappes ne sont pas liées uniquement au réseau du transport mais aussi à d'autres facteurs dont le monopole de l'état sur le commerce extérieur. Il ne s'agit pas non plus d'une fuite de trafic puisque les opérations d'importation et d'exportation sont planifiées par les pouvoirs publics et c'est le port national notamment Alger qui est choisi. Par ailleurs dans notre cas, les ports évoluent dans un contexte différent de celui des ports d'un pays à économie libérale : les ports algériens sont complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentielles⁴.

L'équipement des ports et celui de l'arrière-pays ne sont pas capables de saisir les opportunités offertes par les flottes de l'horizon marin, c'est ce qui explique le dysfonctionnement de la chaîne de transport en Algérie.

Par conséquent, il n'existe pas des conditions objectives offrant aux ports algériens une possibilité de choix pour la détermination de leurs impulsions océaniques et continentales. Le monopole de l'état sur le commerce extérieur, l'ossature de réseau du transport terrestre constituent des limites. Cependant celle-ci n'exclut la recherche des moindres coûts. Corollaire d'une optimisation des services portuaires. Il s'agira donc de rechercher des limites au-delà desquelles, le port ne peut prétendre vendre ses services à des coûts raisonnables.

⁴ MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes perspectives, OPU 2004, p53, 54.

L'approche méthodologique adoptée à ses limites. Il apparaît que l'application de ces concepts méthodologique ne peut trouver son origine que pour les ports des pays développés qui sont capable d'adapter une politique de conquête de marché et ceci dans le cadre d'une concurrence inter portuaire.

2.2. L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie

En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports autonomes et plus précisément à la parution des décrets :

§ N⁰63-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes ;

§ N⁰63-443 du 9 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes. Pour mieux illustrer l'organisation des ports en Algérie, nous avons remarqué que cette organisation est passée par cinq phases :

2.2.1. La première phase :

Elle se caractérise principalement par une séparation nette des fonctions d'investissements infrastructurels des missions proprement commerciales.

Au niveau des ports, deux intervenants sont présents :

- le ministère des travaux publics pour la première mission.
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

La distinction en termes d'intervention et d'attribution est commandée par le souci premier de ne confère à l'état et ses démembrements que les actions et en outre, ce souci s'explique par le fait que la durée de vie des infrastructures est telle qu'économiquement son amortissement ne peut revenir à un seule génération.

2.2.2. La deuxième phase

Elle approfondit l'approche dans plusieurs directions par le nom amalgame des grands ports et de ceux d'eux qui sont de dimensions marginales.

Ainsi, on trouve dans la première catégorie et dans le prolongement des décrets N⁰63-442 et N⁰63-444 de novembre 1963, les ports autonomes d'Alger (décret N⁰63-44 du 09 novembre 1963 portant modification du décret N⁰62-268 du 12 mars 1962 instituant le régime d'autonomie), d'Oran, d'Arzew (décret N⁰63-445 du 09 novembre 1963), enfin le port autonome d'Annaba. La deuxième catégorie quant à elle est constituée par les autres ports relevant de la chambre de commerce et du ministère des travaux publics. Elle confère aux port autonomes le statut d'établissement public performant par la même les relations hiérarchiques

propres aux institutions déconcentrées en rapport du tutelle l'administration centrale en outre, sur toutes les délibérations du conseil d'administration.

2.2.3. La troisième phase :

C'est l'ère de l'ordonnance N^o 71-29 du 13 mai 1971 avec l'avènement de l'office nationale des ports (ONP) et de l'ordonnance N^o 75-40 du 17 juin 1975 portant sur l'organisation des séjours de marchandises dans des ports dont les textes d'applications n'ont jamais connu le jour. La principale motivation apportée par ces textes à coté de l'ONP réside dans le fait que le nouvel établissement à caractère administratif.

Durant cette phase est crée la société Nationale des Manutentions (SONAMA). Quant au remorquage, il devient une structure rattachée à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN). Rappelons que jusqu'en 1971, la manutention était rattachée à la Compagnie Algérienne de Navigation.

2.2.4. La quatrième phase :

Cette phase s'inscrit dans le cadre de la politique de restructuration des entreprises et obéit scrupuleusement aux objectifs qui l'ont régi. Cette phase se caractérise par le slogan «mettre un terme à la rupture de la chaîne de transport» ; par là même la notion de responsabilité.

Cette phase a durée de 1982 à 1989 et a été couverte notamment par les décrets 82-283 14 Avril 1982 portant création des entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran , Ghazaouet.

2.2.5. La cinquième phase :

Cette étape est marquée par la mise en œuvre effective des lois sur l'autonomie spécialement :

§ La loi 88-01 du 12 1988 portant loi d'orientation des entreprises publiques économiques (EPE) ;

§ La loi 88-02 du 12 janvier 1988 relatives aux fonds de participation ;

§ Le titre LEPAL est transformé en société par action SPA.

3. Statuts et missions des autorités portuaires

Les nouvelles autorités portuaires assurent toutes les missions de service public lié à l'entretien, au développement, à la gestion, la préservation et la conservation du domaine public qui leur est affecté et sur lequel elles disposent d'un droit exclusif de jouissance, ainsi que l'exercice des services de pilotages et de lamanage. Désormais, le statu de ces autorités est défini comme un établissement public à caractère industriel et commercial, date d'une personnalité morale, administré par un conseil d'administration et géré par un directeur général.

Par ailleurs, tant en confiant à l'autorité portuaire des attributions d'animation et de coordination entre des différents intervenants dans l'activité portuaire et de promotion commerciale du ports dont elle a la charge, le texte suscite précise aussi les missions fondamentales énonces précédemment et dévolue à l'autorité portuaire.

3.1. Entretien et développement

Ces autorités auront à assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures et également l'intégralité du financement du développement des superstructures, des outillages portuaires et sont tenues, en outre, de jouer un rôle des actifs en matière de planification du développement de l'outil portuaire, à travers notamment une participation .Désormais consacré à l'élaboration des schémas de développement portuaire.

3.2. Gestion et exploitation

Cette mission se rapporte à l'utilisation du domaine public portuaire qui lui est affecté et composé d'infrastructures et de superstructures et de défense de grevées et de servitude au profit de la circulation maritime et de développement des ports et qu'elle a vocation à exploiter, entretenir et préserver et ce en conformité aux lois. Elle peut aussi exploiter directement certains ouvrages et installation spécifiques, jouit aussi de droit de regard sur les tarifs douaniers pratiqués, sur les investissements réalisés par des tiers sur le domaine portuaire. La loi lui confère à elle seule d'assurer les opérations d'avitaillement en eau douce, de pilotage et de lamanage et dans des circonstances particulière les activités commerciales nécessaire au fonctionnement des ports.

3.3. Préservation et conservation

Sur ce plan, l'autorité portuaire dispose à travers un corps d'agents habilités, d'un pouvoir de police pour régler la navigation et le stationnement des navires, et veille au respect des règles.

4. la situation de la flotte algérienne après l'indépendance

On se dotant d'une flotte de commerce, il est apparu vital à l'Etat algérien d'abolir le pacte colonial concernant le monopole du pavillon français. Posséder une flotte nationale permet d'atténuer les effets de domination exercés par les armateurs étrangers, de promouvoir les échanges de certains produits, de faciliter le contrôle de taux de frèt et d'apporter ou économiser des devises.

L'approche concernant l'étude des transports maritimes, se fera dans un cadre spécial, donc géographique. C'est une géographie des routes maritimes et des ports.

Une flotte marchande peut être l'objet d'une étude géographiques, puisqu'elle participe, au même titre que les flux qui l'animent, les routes qui la dirigent et, les ports qui l'accueillent, à la structuration de l'espace. L'approche géographique consiste à connaître la relation de l'espace avec ses acteurs. La géographie des transports tient compte de la formation des coûts,

les incidences des stratégies de développement .Il ne s'agit pas de quantifier les flux mais plutôt de les qualifier et connaître les conséquences spéciales de telle ou telle évolution.

L'objectif d'un armateur est de maîtriser l'espace dans lequel il évolue et s'il en a les moyens, il ira à la conquête d'un nouveau. Dans le cas de l'Algérie, c'est un armement d'un pays en développement, donc avec une flotte modeste et une assise financière mince, aggravé ici par le fait que c'est un armement d'Etat et celui -ci comme tout agent économique peut se tromper.

Nous verrons donc les moyens à mettre en œuvre pour qu'il puisse mieux maîtriser son espace et assurer sa pérennité. L'approche méthodologie adoptée consiste à connaître le comportement des acteurs (protectionnisme maritime, puissance navale, etc.) pour l'exploitation et la maîtrise de cet espace.

Le rôle d'un armement consiste à relier les espaces continentaux afin de satisfaire les besoins d'échanges des personnes et des marchandises. Il gère un réseau maritime, caractérisé par les routes et les ports qu'il fréquente. Sa performance dépend de deux facteurs : l'étendue de son réseau et son offre de services multimodaux. Dans le cas de l'armement algérien, son réseau maritime est régional, en l'occurrence méditerranéenne. Avec une flotte modeste, il ne peut pas prétendre d'introduire dans le réseau maritime mondial ni rivaliser avec ses concurrents présents sur la desserte. Nous n'étudions pas le cabotage national car il n'entre pas dans une logique de concurrence internationale.

Nous verrons donc le réseau maritime dans lequel il évolue, se que sous-entend l'étude de l'activité de lignes régulières parce qu'elle s'inscrit dans la durée. La ligne régulière est un service de transport maritime de marchandises diverses, destinée à l'ensemble des chargeurs. Elle assure des départs réguliers avec un itinéraire et des horaires fixes.

Parallèlement à son évolution, la CNAN a étendu son réseau de lignes régulières. A une fréquence mensuelle, elle dessert les Etats-Unis (Houston, Lake Charles Boston), l'Afrique (libre ville, Abidjan), le moyen orient (Dubai, Djedda), et l'Europe avec des dessertes multiples. L'ouverture des lignes régulières à destination de l'Afrique noire et du Moyen-Orient, n'obéit pas à une logique économique mais volonté politique, avec pour objectif de développer les relations Sud Sud. En revanche, la ligne maritime à destination des USA a précédé à l'établissement des courants commerciaux. Cette présence fait suite aux récents accords commerciaux entre les USA et l'Algérie : près de 2.2 Md dollars pour l'achat de produits américains, dont notamment 800 millions de dollars de produits alimentaires, le reste portant sur les biens d'équipements et de services. Ainsi la maîtrise des dessertes maritimes permet une diversification géographique plus aisée des échanges commerciaux. Notons néanmoins que malgré cette diversification, l'Europe notamment méditerranéenne demeure l'avant-pays maritime le plus important. L'UE⁵ est le premier partenaire commerciale de l'Algérie. De ce fait, il s'est tissé entre eux, une toile de lignes régulières, tant pour le fret que pour les passagers.

⁵ A la suite de plusieurs vagues d'élargissement, l'UE est passée de 6 à 27 Etats membre.

4.1. Une flotte nationale : outil du commerce extérieur

Les flottes de commerce occidental ont bâti leur prospérité au siècle dernier sur le trafic à l'intérieur de l'empire colonial qui leur revenait parce qu'elles bénéficiaient du privilège du pavillon mais les temps ont changé, de nombreux pays en développement se dotent d'une flotte du commerce, leur part est marginale, mais ils s'efforcent de lui donner vie. L'existence d'une marine marchande intéresse tous les états. Pour les pays développés, cette marine n'assure pas seulement les approvisionnements⁶, elle affirme aussi un certain niveau de puissance politique et de présence en mer. Pour les pays en développement, la marine marchande apparaît comme une garantie de leur indépendance, une étape de leur développement, une marque de maturité. Les principales motivations qui ont poussé les PVD à se doter d'une flotte de commerce reposent pour l'essentiel sur les arguments suivants : les raisons de prestige et de souveraineté nationale, la volonté d'indépendance économique, la nécessité d'équilibrer la balance des paiements, l'influence exercée au sein des conférences maritimes, la promotion des exportations, la diversification de l'emploi, un navire national permet d'assurer les approvisionnements en cas de crise. Cependant, la fin de la domination politique n'a pas toujours coïncidé avec la fin de la domination économique : ainsi, la nouvelle compagnie n'a pas pu s'implanter immédiatement dans le trafic des lignes régulières, c'est l'ex puissance coloniale qui continuait à canaliser la plupart du commerce extérieur de l'ex colonie.

Néanmoins, la CNAN a commencé à participer au trafic de lignes régulières avant la négociation du code de conduite des conférences. Participer à ce trafic, c'est non seulement s'investir d'un attribut des anciens maîtres mais c'est aussi affiché dans les ports lointains, une manifestation visible de prestige. Si les questions de souveraineté, de protection économique ou de maîtrise des approvisionnements plaident à l'évidence en faveur d'une flotte nationale, il n'en demeure pas moins que la recherche du profit est la motivation essentielle pour un armateur.

5. Perspectives et voies de développement

Il n'existe pas un modèle uniforme pour la réussite d'un projet maritime. Chaque pays constitue un cas particulier. Néanmoins, il existe des critères de bases pour assurer la réussite de son projet.

Dans le cas algérien, le développement du secteur maritime est conditionné par la mise en œuvre d'un cadre juridique fiable, de projets d'investissements cohérents et intégrés, portant sur tous les éléments de la chaîne de transport. Ceci ne peut se faire que de façon graduelle en tenant compte de la conjoncture internationale. Le caractère d'universalité du transport maritime constitue un de ses aspects fondamentaux, donc il est difficile de le concevoir d'une façon autarcique.

⁶ A.M.LUVAMBANO, mémoire D.E.S.S ; Organisation Mondiale de Commerce et le transport maritime, centre CDMT, université Aix Marseille, promotion 2000 p05.

5.1. Les ambitions portuaires de l'Algérie

Le ministre des travaux publics⁷ a élaboré un schéma directeur portuaire à l'horizon 2025 : c'est un ensemble d'axes, de grandes orientations dans le cadre d'une vision d'avenir concernant les ports. En plus de cette projection à l'horizon 2025, le schéma est conçu de telle sorte à permettre sa révision chaque quinquennat.

Il est prévu d'ores et déjà l'adaptation du cadre législatif et réglementaire, c'est à dire revoir les textes régissant les ports et les activités portuaires avec séparation entre les différents intervenants : autorité, gestion,...comme il préconise la modernisation, la mise à niveau du complexe portuaire national et un management. D'où découle la nécessité de modernisation de la gestion des ports de commerce, du développement de la «containérisation», du développement de la pêche industrielle et semi industrielle, de l'augmentation des capacités des ports pétroliers, du développement de la plaisance et, enfin, de répondre aux besoins nationaux croissants avec la prise en compte de l'évolution du contexte international et euro méditerranéen.

En 2006, l'activité de containerisation en méditerranée a réalisé 7,5 millions EVP⁸. A l'horizon 2015 le besoin sera de 21 millions EVP, mais les capacités actuelles ne dépassent pas les 12 millions d'unités (EVP). La part algérienne de cette activité est infinie, pour ne pas dire négligeable. Ce que le schéma préconise de dynamiser. « Les ports algériens doivent jouer un rôle méditerranéen pour la containerisation (transit) », a affirmé le ministre. Les ports d'Oran et de Jijel, appuyés par ceux de Bejaia et d'Alger, sont prévus pour cela en plus de transbordement.

En Algérie, le mouvement global (entrées et sorties) a été, en 2005, d'environ 734000 EVP. Alors que 96% des échanges extérieurs se font par voie maritime et 90% des échanges internes par voie terrestre (route). Le constat est que les infrastructures portuaires sont insuffisantes et avec des capacités très limitées, d'où la saturation.

Le schéma directeur annonce des prévisions optimistes. D'ici à 2010, le trafic atteindra à 1, 3 millions EVP, 2,3 en 2015, 2,8 en 2020 et 3,3 en 2025. Le trafic marchandise à l'exportation pourrait atteindre 100 millions de tonnes et augmentera jusqu'à 155 millions de tonnes à l'horizon 2020. À l'import, le volume passera de 264000 tonnes en 2005 à 680000 tonnes en 2025. Le flux passagers qui était de 85000 en 2005, devrait passer à 1170000 en 2025. Quant au flux véhicules, qui a connu un boom ces dernières années et qui a enregistré à la même période 282000 unités (véhicules), il est attendu qu'il passe à 390000 véhicules en 2025.

Le coût global de l'investissement est de 665 milliards de DA répartis sur deux périodes. 2005-2015, avec un investissement de 384 milliards de DA et 281 milliards de DA

⁷ Déclaration où Quotidien liberté du jeudi 8/O1/2007, p02

⁸ Équivalent Vingt Pieds : en anglais **TEU** ou Twenty Equivalent Unit. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

pour la période 2015-2025. Le schéma prévoit, dans le détail, le lancement de l'activité cabotage, carferry et marchandise, la construction de 7 gares maritimes pour un montant de 5 milliards de DA, de 4 terminaux à conteneurs pour 115 milliards de DA, de 6 ports et terminaux de marchandises pour le même montant et l'entretien des infrastructures pour une enveloppe de 53 milliards.

Evidemment, la réussite de ces projections nécessite la révision du mode de gestion des ports avec l'introduction de nouveaux partenaires, notamment le privé, la modernisation des structures, leur mise à niveau pour optimiser leur exportation et, comme le souligne le ministre, « capter une part de ce marché méditerranéen ».

Section 3 : Les opérations juridiques

1. Les opérations d'acconage

Les opérations d'acconage vont prendre le relais aux opérations de manutention, mais en quoi consistent-elles et qu'elle est leur nature juridique ?

1.1. Présentation des opérations d'acconage

Le code maritime algérien, sans recourir aux alinéas, cite dans l'article 920: «l'acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leur gardiennage.»

1.2. Enumération

De l'analyse du texte cité, l'acconage (au port de déchargement) se constitue de trois opérations essentielles: La réception des marchandises débarquées, la garde des marchandises et la livraison des marchandises aux ayants droit.

➤ La réception des marchandises débarquées

La réception des marchandises est une opération à la fois un acte matériel et un acte juridique: par l'acte matériel, le transporteur transfère la détention des marchandises au réceptionnaire et par l'acte juridique, transfère les risques à ce réceptionnaire. Ce dernier reste, selon les cas, responsable devant le transporteur si la livraison est renvoyée à plus tard ou responsable devant le destinataire si la livraison est simultanée à la réception. Afin d'y parvenir, le réceptionnaire doit procéder à la reconnaissance des marchandises et à leur pointage.

➤ La garde des marchandises

Le réceptionnaire qui se voit remettre les marchandises débarquées doit assurer leur garde(le gardiennage pour l'article 920 du code maritime algérien) tant qu'elles ne sont pas retirées par le destinataire. La garde de la marchandise est citée à titre principal par les l'article 80 du décret du 31 décembre et l'article 920 du code maritime algérien, elle est l'une des opérations des plus importantes dans le contrat d'acconage.

➤ **Livraison de la marchandise**

La livraison marque la fin juridique du contrat de transport maritime et de la responsabilité du transporteur maritime, en remettant la marchandise au réceptionnaire ou à son représentant légal, mais la question qui se pose est à quel moment cette opération doit-elle intervenir ? Est-ce au moment ?

- De la remise de la marchandise à l'acconier ?
- De l'échange du connaissement ?
- De l'enlèvement de la marchandise par le destinataire après obtention du bon de sortie délivré par l'acconier ?

Les textes internationaux (convention de Bruxelles du 25 août 1924 et les Règles de Hambourg de 1978) n'ont donné aucune définition à la livraison.

Le nouveau code maritime algérien a apporté une réponse à cette question du moment de la livraison et surtout du fondement de responsabilité du transporteur maritime, il l'a défini comme suit : « la livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulations contraires au connaissement ».

Le code maritime algérien opte clairement pour la conception matérielle de la livraison, même évolution apportée par la jurisprudence française qui énonce que « la livraison est l'opération par laquelle le transporteur remet la marchandise à l'ayant droit l'accepte », en précisant que le destinataire manifeste son acceptation en étant mis en mesure d'en vérifier l'état et, le cas échéant, d'assortir son acceptation de réserves, puis de prendre effectivement possession de la chose livrée. Il ne peut y avoir livraison que s'il y a remise matérielle c'est-à-dire qu'après obtention du bon de sortie et non après échange du connaissement contre un bon à livrer.

On ne peut admettre que le transporteur maritime soit dispensé de présenter effectivement la marchandise au destinataire ni attribuer au connaissement une vertu liée à sa seule restitution. Une telle conception irait à l'encontre de toute jurisprudence récente laquelle tend, au contraire, à limiter le rôle reconnu au connaissement⁹.

Le terme même du « bon à délivrer » manifeste bien que le transporteur ne considère pas le remise d'un tel bon au destinataire comme équivalent à la remise de la marchandise mais seulement comme impliquant pour ce destinataire le doit d'obtenir une telle livraison.

Il a été toujours considéré qu'il ne constitue pas livraison conforme, la remise des marchandises par le transporteur à l'acconier qui le représente, la situation du monopole d'acconage en Algérie a amené les tribunaux français à dire qu'il y a livraison dès que la

⁹ CHATILLON (S), Droit des Affaires Internationales, 3^{ème} édition Vuibert, p263

marchandise est confiée à une société monopolistique, et même parfois avant la mise à quai des marchandises.

Cette jurisprudence n'est pas conforme à l'article 1.e de la convention de Bruxelles de 1924 qui prévoit que le contrat de transport couvre le chargement des marchandises à bord jusqu'à leur déchargement.

Même certains tribunaux algériens considéraient le déchargement comme moment de la livraison ; jusqu'au 20 décembre 1993, ou la cour suprême algérienne a statué dans un arrêt cassant et annulant la décision de la cour d'Alger que la livraison se fait au moment où le destinataire accepte la marchandise, et non notifiées au transporteur ou à son représentant au moment de la livraison et non au moment du déchargement.

La livraison ne peut pas intervenir avant la fin des opérations de déchargement. C'est la fin du régime impératif mis en place par la convention ; c'est le moment où la livraison peut intervenir au plus tard : auquel cas le transporteur reste responsable dans les termes de l'article 802 pour toutes les opérations terrestres de manutention et de gardiennage jusqu'à ce que la marchandise soit livrée au destinataire ou à son représentant légal.

❖ **Livraison sous palan**

Le transporteur maritime stipule dans ces conditions générales sa responsabilité cesse dès la remise de la marchandise à une entreprise de manutention, et comme le connaissement est un contrat à trois personnes : le transporteur, le chargeur et le destinataire, reste la question de savoir est ce que cette clause est opposable au destinataire?

Le code maritime algérien dans son article 812 précise qu'une clause sous-palan peut autorisée, et que la responsabilité transporteur cesse lors de la livraison sous-palan au port de destination, cependant, cette clause n'autorise pas le transporteur à ne pas procéder aux opérations de déchargement.

2. La personne habilitée à prendre livraison

La convention de Bruxelles de 1924 et son protocole de 1968 ne définissent pas le destinataire. Par contre, l'article 1...8 des règles de Hambourg précise que le terme « destinataire désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ».

Le code maritime algérien, quant à lui dans son article 782 dispose : « le transporteur ou son représentant est tenu de livrer les marchandises au lieu convenu au destinataire légitime ou à son représentant réclamant la livraison au titre d'un exemplaire même unique du connaissement, ou si aucun connaissement n'a été émis, au titre d'un autre document de transport valablement établi. »

Pour le code maritime algérien cette identité doit être faite, soit par référence au connaissement ou par référence à un autre document de transport valablement établi.

Conclusion

La question de l'organisation portuaire en Algérie remonte bien sur aux premières années de l'Indépendance. Si au début sa perception, ne sortant pas de la conception universelle, se profilait à travers le schéma commun de la distinction entre les missions de service public et les activités commerciales, il en fût tout autrement à partir de 1982, avec la restructuration des entreprises publiques décidées à l'époque.

La création de 10 entreprises portuaires, assurant chacune à son niveau les missions de service public et exerçant les prestations commerciales, plutôt que d'amener les améliorations ciblées, a au contraire aggravé, au fil des années, la situation. En 2009, comme en 1978, 1982 ou 1995, la situation n'a pas beaucoup changé. Les files d'attente sur rade demeurent, les séjours à quai des navires toujours aussi lents, les espaces d'entreposage aussi désordonnés et obstrués qu'avant. En 1998, le code maritime révisé par acte législatif, a réintroduit dans le système portuaire national le principe de la séparation des missions de service public de celles dites commerciales. Le texte voté fut suivi de décrets d'application, qui en août 1999 érigèrent trois autorités portuaires devant prendre en charge les missions de service public.

Connaître l'évolution du transport maritime dans le monde au cours de ces trois dernières décennies, son impact sur les systèmes portuaires, pour enfin situer notre dispositif logistique global par rapport aux changements intervenus et ses capacités pour se redynamiser.

Deux facteurs importants sont cependant à relever :

1- Les entreprises portuaires ont évolué durant les deux dernières décennies, sans perspectives de changement, avec des instruments de gestion archaïques et des outils d'exploitation d'une ère disparue depuis quelques décades déjà.

2- A contrario, quelques brèches importantes se sont profilées dans le système au cours des quatre dernières années, la multiplication des concessions : l'une à la Société de Gestion de Terminaux à Hydrocarbures, les trois autres constituant une avancée certaine concernant la privatisation d'une activité portuaire pour la BMT, joint venture à capitaux mixtes et l'autre constitué avec DWPorts, établissement de l'Emirat de Dubaï. Ce qui indique un changement de fait, certes positif, mais déjà insuffisant.

Chapitre IV : le cas pratique et opérationnel
de l'escale d'un navire

Introduction

La compagnie maritime algérienne, la CNAN (Compagnie nationale algérienne de navigation), est présente sur ces lignes, mais elle assure un taux de couverture très faible. Elle n'a pas les moyens d'affronter la concurrence des armements européens qui sont intéressés par le marché d'importation algérien. C'est l'État qui vole au secours de la compagnie maritime qui a une assise financière fragile.

On entend par activité auxiliaire au transport maritime toute activité en marge du contrat de transport par voie de mer. L'intérêt visé à travers ce type d'activité est la réalisation, dans les conditions optimales, des résultats préalablement recherchés par les parties au contrat : l'armateur, le chargeur et le destinataire. Ces activités ont pour nom : transit, assurance, courtage maritime, acconage, consignation de cargaison et de navire, etc. Les intervenants ont fait leur apparition dans le commerce maritime de manière progressive et pour des raisons précisément liées aux nouvelles exigences et aux faiblesses dont faisait montre le secteur, de manière générale. Ils opèrent en fonction des besoins du navire ou de la cargaison. Ils n'interviennent pas toujours au même moment, encore moins sur les mêmes questions et leurs différentes prestations ont une influence significative sur l'ensemble de l'activité. Cela les oblige à s'inscrire dans une logique systémique, donnant ainsi au transport maritime une structure de chaîne, chaîne au sein de laquelle chacun doit jouer pleinement et méticuleusement son rôle.

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

Dans ce chapitre de notre mémoire nous allons présenter et analyser les résultats que nous avons pu obtenir à la suite de mon stage. En effet dans le cadre de notre travail nous avons émis des hypothèses sur l'activité de consignation maritime. C'est à l'issue de cette analyse que nous retiendrons les hypothèses valables et apporterons des solutions et ferons des recommandations. Ce chapitre est en trois sections nommées comme suit :

- Section 1 : la gestion d'escale du navire
- Section 2 : diagnostic de la gestion d'escale
- Section 3 : le trafic du bois au sein de l'agence

Section 1 : la gestion d'escale du navire

Cette section traite du processus de gestion d'escale des navires au sein du Port de Bejaia. L'escale est un arrêt que marque un navire dans un Port selon ses besoins.

1. Description du processus d'escale d'un navire au port de Bejaia

Nous avons essentiellement trois grandes étapes lors de l'escale d'un navire au port de Bejaia, c'est notamment: avant l'arrivée du navire, l'accueil du navire et le départ du navire du port. Pour décrire le déroulement de l'escale des navires il est nécessaire de présenter au préalable les différents intervenants qui y sont impliqué.

1.1. Les Différents intervenants au cours de l'escale du navire

Les différentes étapes de l'escale sont effectuées au niveau de la Division de la capitainerie du Port de Bejaia et d'autres services. Dans un premier temps nous avons :

- Le Service des Mouvements pour le dépôt de l' «ETA » et pour l'accueil du navire
- Les Service Terres pleins & Hangars et Service des Parcs et Terminaux à Conteneurs pour l'accueil des marchandises
- Le Service des Zones pour la surveillance de marchandises déposées sur les terre-pleins avant leur expédition chez leurs destinataires.

En second temps nous avons les auxiliaires de transport au Port de Dakar. En amont comme en aval de la dite escale, nous retrouvons à chaque fois ces intervenants car leur présence est importante et pour certains indispensable tant que le navire n'a pas quitté le port où il a fait escale. Comme intervenants nous citerons :

• Le consignataire

Il est le mandataire salarié de l'armateur. Il agit au nom et pour compte de son mandant, l'armateur, pour les besoins du navire.

En effet, il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition, prépare l'escale, assiste le navire et gère tous les problèmes consécutifs à l'escale. Il assure aussi la gestion des supports ou unités de transports multimodaux de la marchandise pour le compte de son armateur. Il reçoit tous les actes judiciaires ou extra judiciaires destinés à l'armateur que le capitaine est habilité à recevoir. Il accomplit toute autre mission confiée par l'armateur. Le consignataire peut être aussi chargé de la négociation et la conclusion des contrats, de la gestion des finances, de la clientèle, de relation avec les autorités en charge des problèmes maritimes et ce, dans la zone qui le concerne.

Représentant l'armateur du navire dans le port, il agit selon les instructions qu'il reçoit. Il sera aussi en mesure de facturer et collecter les recettes des frets auprès des clients qui vont charger des marchandises sur le navire, engager des dépenses pour le compte de celui-ci.

Le consignataire demande un dépôt de caution pour faire face aux frais portuaires. Ainsi, le consignataire est en relation avec de nombreux autres opérateurs portuaires suivants :

- L'armateur, qui est le mandant

- Les commissionnaires de transports et transitaires
- Les transporteurs
- Les entreprises de manutention portuaire (aconier, opérateur de terminaux)
- Les sociétés de lamanage, remorquage, et pilotage)
- Les conducteurs en douane
- Les avitailleurs
- Les courtiers d'assurances maritimes
- Les assureurs (P&I club)
- Les experts maritimes
- La douane, pour le contrôle des marchandises à quai placées sous sa responsabilité

• *Le Manutentionnaire*

Comme son nom l'indique est l'art de manier les marchandises. Son organisation, son hiérarchie et ses appellations sont variées suivant les pays et les ports. Suivant leurs rôles, on parle de conducteurs, grutiers, accordeurs, pointeurs caliers, caristes.

La manutention portuaire a pour principale mission les opérations de chargements, déchargements et de déplacements des marchandises sur les terminaux.

En outre son rôle est de gérer ces opérations à l'import ou à l'export destiné aux différents clients. Elle consiste également à exploiter correctement les plans de chargements effectués par le commandant et son équipe à la satisfaction totale des différents intervenants.

• **Le Transit**

Ce professionnel est appelé indifféremment agent de transit, transitaire ou commissionnaire en douane. Pendant l'escale du navire, il intervient dans le cadre de la prise en charge des marchandises à l'import et à l'export pour les différentes formalités. A l'import, le transitaire prend soin de la manutention multimodale entre la zone d'entreposage et l'approche à quai, le long du navire avant le chargement.

• **La Douane**

La douane travaille de concert avec le transitaire à l'import et à l'export pour toutes sortes de marchandises entrant puis sortant du territoire algérien. Elle est garante de l'économie algérienne et perçoit des taxes sur toutes les marchandises déclarées franchissant les frontières du pays.

2. Déroutement de l'activité de consignation au sein de ICTC

la consignation du navire « MV MOEZELBORG »

Durant notre stage pratique au sein de l'agence de consignation maritime **ICTC**, notre étude est basée sur les réponses obtenues des entretiens avec le directeur de l'agence ICTC et quelques professionnelles des différentes catégories de port de Bejaia. Afin d'enrichir notre travail de recherche, nous avons essayé de suivre l'escale du navire MOEZELBORG étape par étape transportant 5781.49 tonnes de bois rouges en prévenance du suède ayant escale au port de Bejaia. Nous avons étudié la situation de l'agence ICTC en ce qui concerne

l'importation du trafic du bois durant ces quatre dernières années, des statistiques détermineront l'évolution du bois pour cette agence ainsi que ses principaux clients.

2.1. La prise de contact

La prise de contact dont il s'agit ici, c'est la relation de communication établie entre le demandeur de service et la société de consignation. Cette relation dépend de l'antériorité des relations professionnelles entre les deux parties. C'est la phase préliminaire au laquelle l'armateur consulte différentes agences de consignation de navire, afin que celle-ci lui établissent un pro format d'escale, en fonction des informations envoyées qui concernent le navire, la marchandise ainsi que l'armateur.

Après la consultation de ce pro format l'armateur a choisi l'agence ICTC de Bejaia pour prendre en charge totale de l'escale du navire MOEZELBORG.

Après échanges de quelques documents concernant les caractéristiques du navire

Le contact se fait par e-mail, le 13/03/2016 l'armateur envoie un mail à l'agence pour lui établir un pro format et lui réserver un poste à quai. (Annexe N°3).

Nous avons pu consulter les coordonnées relatives au navire, LOA : 134.55 m ; draft 7.160/7.090 m, BOA : 16.50 m, GT/ NT : 6.540/3.464 DWAT : 9.141, (voir annexe N°4).

Juste après le départ du navire du suède, l'agent consignataire informe les parties concernées qui sont (L'EPB, transitaire, L'expert)

L'agent consignataire va assister quotidiennement à 10h00 à la conférence de placement pour défendre son navire et lui choisir un poste à quai.

2.2. Pro format

Après cette consultation, le consignataire envoie son offre dans un pro format indiquant les coûts d'escale de navire, qui est composé de trois parties :

- Les tarifs portuaires : c'est la somme de tous les frais relatifs aux mouillages, pilotin, pilotage remorquage, lamanage, défenses de quai, taxes de séjours à quai et en rade et les droits de navigation.
- La commission d'agence : c'est les frais qui résultent de l'accord des deux parties (consignataire, armateur) ;
- Autres frais éventuels tels que la fourniture d'eau, soutes, ravitaillement, assistance médicale, etc.

Le pro format s'effectue à partir de ces différentes étapes :

Cette pro format est calculé à la base du volume du navire :

Volume=la longueur hors tous *la largeur *draft

- Volume du navire :

LOA: 134.55 m

BOA: 16.50 m

DRAFT SUMMER/WINTER: 7.160 m

Total: 134.55 x 16.50 x 7.160 = 15895.737

- Tonnage :

BL: 3822.784

BL: 1958.705

Total: $3822.784 + 1958.705 = 5781.49$ USD

- Pilotage :

Entrée : $0.035 \times 15895.737 = 556,35$

Sortie : $0.035 \times 15895.737 = 556,35$

Total : 1110 USD

En cas de majoration (over time) +50%

- Mouillage :

$0.016 \times 15895.737 = 254,33$ USD

- L'amanage :

Entrée : amarrage 0.0217 (navire conventionnel) $\times 15895.737 = 344,93$

Sortie : désamarrage 0.0217 (navire conventionnel) $\times 15038.59 = 344,93$

- Pilotine /location vedette :

Entrée : 165 USD

Sortie : 165 USD

Total : $165 + 165 = 330$ USD

- Défense accostage :

$12(\text{tarif}) \times (\text{LOA}/18) \times 4(\text{nombre de jour})$

$12 \times 7 \times 4 = 336$ USD

- Remorquage :

Entrée : 2576

Sortie : 2576

Total : 5152

- TSP :

En rade : $0,365 \times 6219 \times 2 = 42$

A quai : $0,275 \times 6219 \times 1 = 16$

Total : 58

- Droit de quai :

GRT $6540 \times 10 = 65400$ DA

Tonnage $5781.49 \times 15.03 = 86896$ DA

Total : $(65400 + 86896) / \text{cour} (107) = 1425$ USD

- Grue de terre :

En n'a 3 shifts :

De 7h du matin à 13h :00 (6h) x 14500 = 87000.00

De 13h :00 à 19h :00 (6) x 14500 = 87000.00

De 19h :00 à 00h :30

TEL : 200

Frais d'agence :

Total : additionner toutes les opérations précédentes

2.3. La demande de cotation

Dans le domaine de la consignation, une demande de cotation consiste à un processus financier par lequel les offreurs de service de navigation sont amenés à faire des offres concernant des produits et services en particulier. Les demandes de cotation ne concernent pas uniquement une estimation du coût de la prestation par rapport à la durée d'escale, mais également les conditions de paiement, la cadence de manutention, la durée du contrat de consignation, les niveaux de qualité de l'assistance, entre autres. Toutes ces caractéristiques entrent en jeu dans les enchères, et chaque service proposé devra être décrit de manière spécifique afin qu'il n'y ait pas de confusion entre les deux parties.

La consignation de navire devant suivre une procédure particulièrement délicate de bout en bout, l'expérience du consignataire, sa maîtrise du port d'accueil, de la législation du pays et des pratiques courantes, peuvent être des éléments influents de la décision de l'armateur de nommer son consignataire.

La correspondance adressée à ICTC doit comporter certains éléments essentiels relatifs aux caractéristiques du navire, mais aussi le motif de l'escale. Ceux-ci nous permettront de répondre par une cotation adéquate, avec tous les renseignements supplémentaires exigés par l'armateur.

La demande de cotation doit comprendre les informations suivantes :

- Built : l'année de construction du bâtiment ;
- DWT : le dead weight : le poids maximum à charger sur le navire ;
- Draft : le tirant d'eau en charge ;
- GRT : gross register ton qui est le tonneau de jauge brut ;
- NRT : net register ton qui est le tonneau de jauge net ;
- LOA : la longueur du navire ;
- LBP : la longueur des cales ;
- BEAM : la largeur ;
- Le chargement, ou à défaut la marchandise à charger ;
- et la raison de l'escale : technique, commerciale ou en rade.

2.4. La nomination

On appelle nomination le procédé par lequel, un armateur désigne un consignataire pour la gestion de l'escale de son navire. La nomination est juridiquement le «contrat de

consignation » qui lie l'armateur et son agent. Ce contrat, même s'il ne donne pas lieu à une signature physique, est considéré comme juridiquement constitué.

L'armateur confirme l'acceptation du pro format de l'agence ICTC, pour défendre ses intérêts avec l'envoi d'un accord écrit. L'armateur informe par e-mail le consignataire, de l'arrivée du navire en donnant l'ETA (Estimated Time of Arrival) annexe n°5 et la date prévu d'arrivée du navire au port de Bejaia .

Le consignataire fait appel, au moins 24 heures à l'avance de l'arrivée de navire, a des entreprises de manutentions et acconage qui vont s'occuper des opérations de désarrimage. Déchargement, la garde et la livraison de la marchandise transportée dans le navire.

- Le 15 /03/2016 à 15h00 le navire Diezbourg arrive en rade, et à ce moment l'armateur délivre la notice of readiness.
- Le 21/03/2016 à 07h00 le navire accoste à son poste quai numéro 12 après une conférence de placement des navires, les opérations de déchargement ont commencé le même jour à 08h 20, l'opération a duré quatre jours successive.

2.5. Le mouillage

Le mouillage du navire MV MOEZELBORG est fait à l'instant de son arrivée en rade plus exactement le 18/04/2016 à 08h50 pour cause de non disponibilité d'un poste acquis. Le mouillage est un lieu abrité du vent et des vagues de long de la cote dans lequel un bateau peut s'arrêter en sécurité en s'amarrant sur son ancre.

A l'exception des cares ferries, tout navire arrivant au port de Bejaia est en attente dans la zone de mouillage (rade) durant une durée qui varie d'un navire à un autre.

2.6. Notice of readiness

L'agent consignataire reçoit un avis écrit de la part de l'armateur de navire, en informant que le navire est à la disposition du réceptionnaire la marchandise, et prêt pour les opérations de manutention ou il dégage de toute responsabilités, sur les tiers s'il y a un retard, tel qu'il est mentionné dans la charte partie. annexe n°6

Après avoir reçu la notice of readiness l'agent consignataire, se présente à la conférence de placement.

2.7. La conférence de placement des navires (CPN)

La réunion journalière d'exploitation de planification et de prévision des auxiliaires au transport maritime viennent défendre les prévisions contenues dans le document B/L pour avoir confirmation de ces prévisions par l'autorité portuaire. Cette réunion accueille les manutentionnaires, les consignataires, représentant de la capitainerie, un responsable d'EPB et BMT. La CPN se tient quotidiennement à 10h au niveau du port de Bejaia, cette conférence permet le placement des navires avec la participation d'un officier c'est le président de la conférence, des agents consignataires ayant des navires à faire accoster.

Pendant cette conférence le consignataire demande aux autorités portuaires l'obtention d'un poste a quai.

La mise a quai des navires ce fait selon les critères suivants :

- Les lignes régulières qui ont la priorité a accoster
- Selon les disponibilités des postes a quai et les caractéristiques du navire : la largeur, longueur, tirant d'eau
- Selon le type de marchandise.

Après, chaque consignataire ou manutentionnaire confirme l'arrivée de son navire et le poste à quai demandé. Il peut demander un autre poste ou donner des informations en plus comme par exemple modifier l'heure ou la date d'arrivée du navire. Celui-ci peut également annuler l'escale du navire. Dans ce cas on parle de l'exploitation.

3. L'accueil du navire

L'étape de l'accueil du navire commence dès que le navire appelle la capitainerie. Cette dernière, étant la tour de contrôle du port, est seule habilitée à autoriser un navire à emprunter le chenal d'accès pour entrer ou sortir du port. La communication entre la capitainerie et le commandant se fait par VTS (Vessel Traffic System) et doit être maintenue jusqu'à l'accostage effectif du navire.

3.1. Le pilotage

Le pilotage consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port et il est sous la charge de la direction capitainerie. Les dates et heures d'arrivée et de départ des navires doivent être connues suffisamment à l'avance, suivant les besoins du trafic par voie d'annonce ou d'affichage. A défaut d'annonce, ou de présentation par l'armateur ou son représentant habilité au bureau des mouvements de la capitainerie du port au moins six heures avant son arrivée en rade et une heure avant son départ du quai. Toutefois, il est dispensé, s'il signale son retard d'arrivée sur rade au moins trois heures avant l'heure initialement annoncée.

3.2. Le remorquage

Le remorquage est un contrat engageant l'amateur à effecteur des services de remorquage au moyen d'un ou plusieurs remorques, sont considérés comme service de remorquage notamment les manœuvres d'accostage, de déhalage, de poussage, de convoyage et d'appairage. Pour des raisons de sécurité, le commandant du port peut rendre obligatoire le remorquage dans les limites maritimes du port de commerce. Le nombre de remorqueurs à effectuer aux navires est laissé à l'appréciation du commandant du port.

3.3. Amanage

Lamanage consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage, les décences d'accostage des navires sont constituer par des formes de rondins en caouchtchouc, pour permettre d'amortir le choc de navire avec le quai, au moment d'accostage. L'Amanage est un terme du vocabulaire maritime et désigne des opérations d'assistance à

l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. L'équipage des navires étant limité et occupé, il a fallu créer un service à terre.

3.4. Accostage

Amener un navire le long d'un quai ou à côté d'un autre navire. On peut accoster un navire, un quai sans s'amarrer.

- A la fin de déchargement de la marchandise le 25/03/2016 à 01h00, le transitaire procède a son activité qui est la livraison de la marchandise aux clients finales, dont les délais de séjour des marchandises est fixé à 21 jours.
- A la sortir du navire le service courtage prépare le manifeste et le destiné à la douane pour l'autorisation de la sortie du navire.

4. Le compte d'escale

Conformément à l'article 610 du code maritime, les activités de consignataire du navire comprennent, outre le recouvrement du fret :

- les opérations de réception et de livraison des marchandises,
- 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 autres charges, dû à l'occasion de l'escale du navire dan le port.

Ces différentes activités génèrent des recettes et des dépenses que le consignataire du navire est tenu de comptabiliser dans le compte d'escale. Toutes les factures de l'EPB de chaque prestation cité au par avant, le compte d'escale comptabilise le montant des factures et le montant des frais d'agenceEtc.

Le tableau IV. 1 : résume le compte d'escale du navire MOEZELBORG

Désignations	Numéro de factures
<u>MV MOEZELBORG 181601</u>	
Facture port	061604
Autres facture : DHL	BEJAIA
Facture C/ E	X
Facture commission d'agence	X
Facture courtage	X
Avis de crédit réf	X
Quittance TEL	
<u>A40N°</u>	X
Manifeste entrée /sortie	

Section 2 : diagnostic de la gestion d'escale

Dans cette section, Il s'agit de faire une analyse de la performance de la gestion d'escale des navires au Port de Bejaia. Et pour cela, nous avons utilisé la méthode SWOT qui consiste à ressortir les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces.

1. Analyses de la performance de la gestion d'escale des navires

Nous avons porté notre analyse sur essentiellement deux aspects, notamment sur le traitement des navires ainsi que sur celui des marchandises.

1.1. Les forces

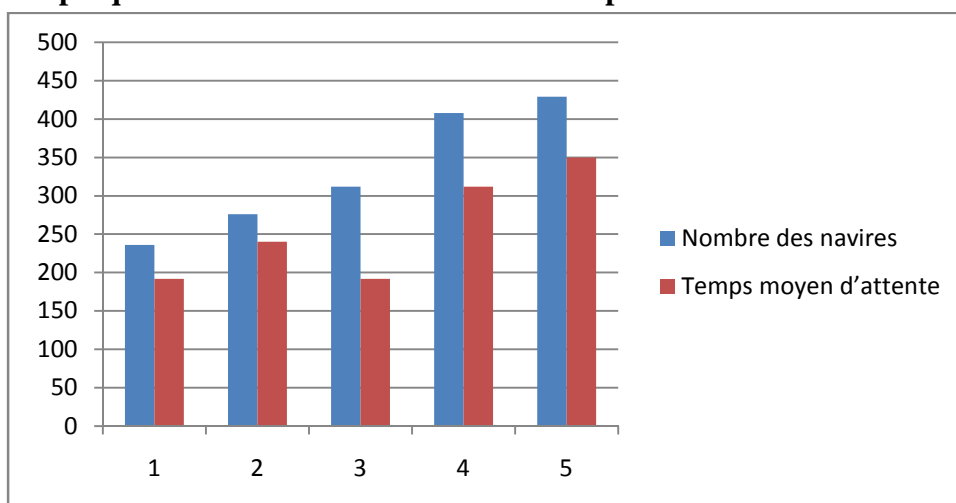
La mesure du rendement des prestations ainsi que des opérations de déchargement au cours de l'escale d'un navire permettent d'avoir une lisibilité de performance globale d'un port. Une telle évaluation prend en compte des indicateurs de service, de production et de productivité du port de Bejaia. Après nos entretiens avec les responsables de la capitainerie du Port de Dakar, on a relevé les données sur la gestion d'escale des navires entre 2009 et 2013 dans le tableau qui suit :

Tableau IV. 2 : Nombre de navires et temps d'attente en Rade

	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre des navires	236	276	312	408	429
Temps moyen d'attente	8 jours	10 jours	8 jours	13 jours	15 jours

Source : capitainerie du port de Bejaia

Graphique IV. 1 : Nombre de navires et temps d'attente en Rade



A la lecture de ce graphique, il ressort deux aspects importants. Nous avons le nombre des navires en rade extérieur et le temps moyen d'attente.

S'agissant du nombre de navires en attente, on remarque de 2009 à 2010, le Port de Bejaia a réceptionné 40 navires en plus. Cela signifie que y' a eu une augmentation de 16,94 %. Alors que de 2010 à 2011 on observe une augmentation de 36 navires en plus, soit 13,04. Par contre de 2009 à 2013, on relève une augmentation de 193 navires, soit 81,77%. Par conséquent, il ressort que l'augmentation du nombre des navires s'explique par le fait que le port de Bejaia a investi dans l'infrastructure, ce qui a entraîné un accroissement de la capacité d'accueil des navires.

Concernant le temps moyen d'attente, on remarque qu'il a augmenté en fonction du nombre croissant des navires. On note qu'en 2009 à 2010 le temps a augmenté de 2 jours, soit 25% et de 2010 à 2011 il est a diminué de deux jours. Tandis que de 2009 a 2013 on relève une augmentation de 7 jours, soit 87,5%. Toutefois, on note que le temps moyen d'attente est de 10 jours, ce qui permet au port de Bejaia d'être compétitif comparé aux autres ports de la région mais sachant que le port de Bejaia et le premiers port en Algérie.

Les forces de cette performance par apport autres port de l'Algérie relèvent de la qualité de service aux navires comme l'explique le Directeur Générale du port dans une interview¹ «le port de Dakar soit le port le plus compétitif en matière de qualité du service. A ce niveau, nous nous sommes fixés plusieurs objectifs. Le premier de ces objectifs est d'améliorer la qualité du service. Pour preuve, aujourd'hui, nous nous sommes fait certifier ISO par rapport à une prestation que nous maîtrisons complètement, le pilotage des navires à l'entrée et à la sortie du port» Ainsi, on note une maîtrise des services rendu aux navires grâce aux auxiliaires au transport maritime et aux entreprises portuaires qui ont été bien formés.

Mais la structure du trafic de marchandises de 2001 a 2012 (milliers de tonnes)

Tableau IV. 3 : trafic de marchandises de 2001 a 2012 (milliers de tonnes)

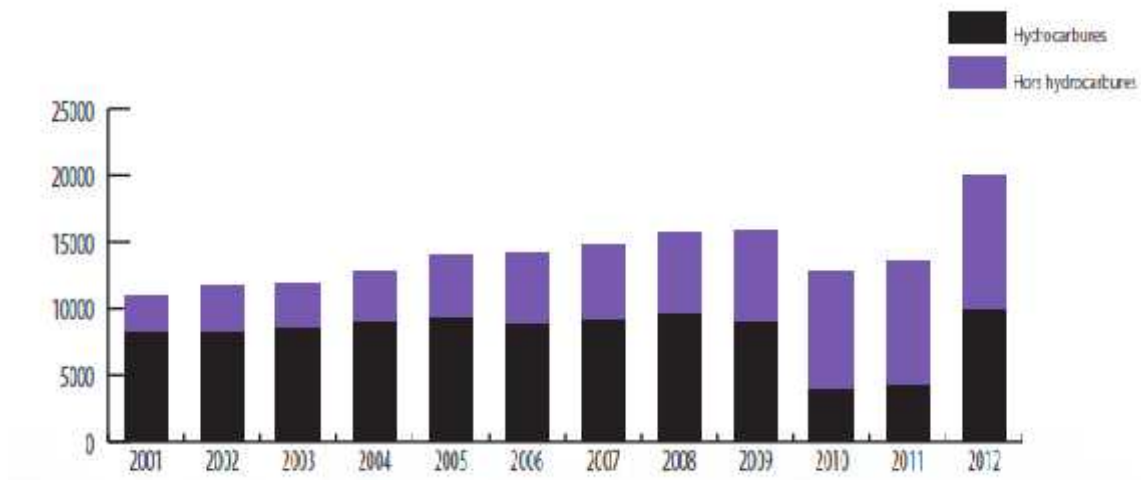
Unité : 1.000 tonnes / Unit : 1.000 tons

ANNEES / YEARS	TRAFIC HYDROCARBURES / HYDROCARBONSTRAFFIC	TRAFIC HORS HYDROCARBURES / OUT OF HYDROCARBONSTRAFFIC	TOTAL
2001	8 131	2 855	10 986
2002	8 250	3 393	11 643
2003	8 436	3 356	11792
2004	8 924	3 909	12 833
2005	9 308	4 694	14 002
2006	8 745	5 357	14 102
2007	9 152	5 663	14 815
2008	9 522	6 163	15 685
2009	8 888	6 960	15 848
2010	3 832	8 889	12 721
2011	4 211	9 394	13 605
2012	9 827	10 099	19 926

Source : capitainerie du port de Bejaia

¹ www.portdebejaia.dz/info (05/05/2016 a 10h20)

Graphique IV. 2 : trafic de marchandises de 2001 à 2012



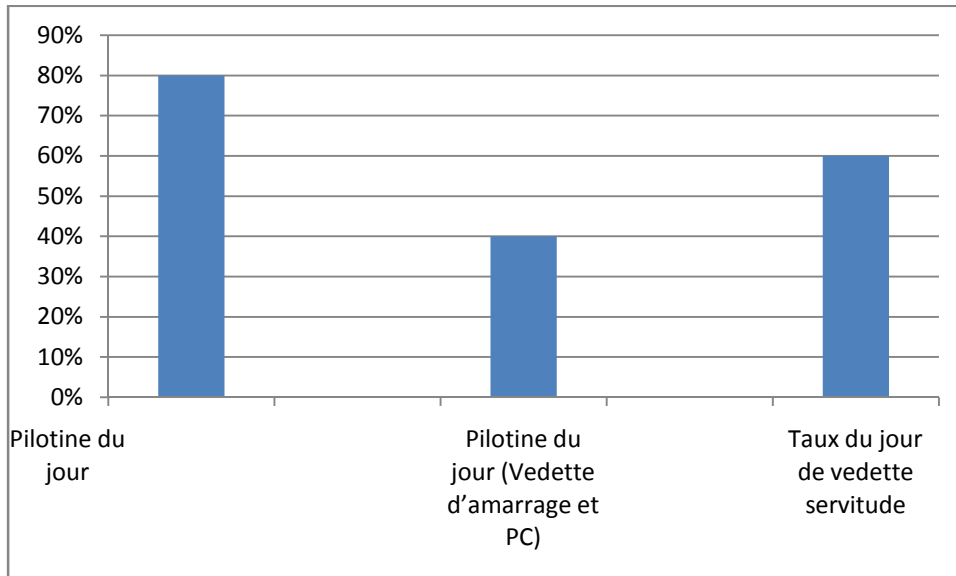
En l'espace de douze années, le volume global a évolué de plus de 81 %. Le taux de croissance moyen annuel est de 5,56 %. L'exercice 2012 confirme la tendance remarquable de la croissance des marchandises générales qui ont connu une hausse de 254 % par rapport à 2001, avec un taux de croissance annuel moyen de 12,16 %. L'année 2012 a clôturé avec un volume global de 19 925 707 tonnes, en progression de 46,45 % par rapport à 2011, avec une hausse très importante des hydrocarbures qui ont atteint des seuils inégalés par le passé en franchissant le cap des 9,8 millions de tonnes.

Par contre, les engins permettant d'assurer le service, d'après les informations que nous avons recueillies, le tableau suivant nous renseigne sur leur taux de disponibilité ou leur rendement.

Tableau IV. 4 : Taux de disponibilité moyen par jour des engins de servitude

Pilotine du jour	80%
Pilotine du jour (Vedette d'amarrage et PC)	40%
Taux du jour de vedette servitude	60%

Source : capitainerie du port de Bejaia

Graphique IV. 3 : Taux de disponibilité moyen par jour des engins de servitude

On remarque ces engins sont utilisés de façon efficace dans les divers opérations. Ainsi, on peut dire que le rendement de ces engins est considérable dans l'escale des navires. Outre les prestations destinées aux navires, il y'a également le traitement efficace des marchandises offert par les opérateurs privés au Port et ce grâce aux installations modernes et performants permettant d'effectuer les opérations en un temps record. Ce qui par conséquent permet de réduire le temps d'occupation des postes à quai.

Toutefois, à travers l'étude suivante nous pouvons voir si le port de Dakar est spécialisé dans la manutention d'un type de marchandise particulier ou encore si on y manutentionne des marchandises qui sont diversifiées. Pour ce faire, nous allons recourir à l'indice de spécialisation afin de savoir si les terminaux sont spécialisés dans le transbordement d'un type de marchandise particulier ou encore s'il transborde des marchandises qui sont diversifiées on peut calculer l'indice de spécialisation.

Cet indice peut être utilisé si l'on veut savoir si le terminal d'un port par exemple est spécialisé dans la manutention d'un type particulier de produit (par exemple les conteneurs) ou si au contraire on y fait la manutention de plusieurs types de produits différents. L'indice de spécialisation (IS) est calculée à partir de la formule suivante : total du carré du tonnage de chaque type de marchandise (ti) manutentionné à un terminal, sur le carré du volume total de marchandise manutentionné au terminal.

Les données statistiques du port de Bejaia, notamment celles des flux de marchandises font observer que les mêmes types de marchandises ne sont pas toujours manutentionnés à l'import et à export. En conséquence, l'on ne saurait déterminer un indice de spécialisation pour manque d'information.

En résumé, les forces qui justifient la performance de la gestion d'escale des navires et du traitement marchandises sont ainsi d'identifier :

- La décongestion des postes à quai.

- Le fort tirant d'eau comparativement aux ports concurrents de la sous région (10 à 13m de profondeur).
- L'équipement du port de Bejaia qui est moderne.
- Une maîtrise des dangers au niveau du plan d'eau par le balisage.
- L'attribution des postes à quai suivant une répartition équitable.
- Une maîtrise du traitement de l'information.

1.2. Les faiblesses

Il importe de recenser quelques entraves en vue d'une formulation de mesures permettant d'apporter des améliorations. On note ainsi :

- Les non respects des règlements ou exigences par les manutentionnaires de libérer les accès congestionnant ainsi la circulation des véhicules au sein du port et pouvant parfois retarder le début des opérations portuaires.
- L'insécurité des installations portuaires aggravée par le défaut d'électrification de tout le territoire portuaire ;
- la lenteur du traitement de l'information relative aux escales des navires par support matériel (document)
- le cas de force majeure, c'est-à-dire météorologiques, les sinistres ordinaires ou exceptionnels.

1.3. Les menaces

Il est nécessaire de relever ce qui peut constituer une menace pour l'escale des navires au port de Bejaia. Nous avons :

- La capacité portuaire qui pourrait devenir une menace dans l'avenir. En effet Les ports étant de plus en plus appelés à relever les défis que présentent la densification du trafic, la taille grandissante des navires et la croissance du transbordement, il faut s'attendre à ce que leur capacité augmente. Les navires à fort tonnage sont plus exigeants en termes d'installations portuaires. Les portiques de quai doivent être suffisamment grands pour atteindre tous les conteneurs et suffisamment rapides dans leur fonctionnement pour maintenir le temps d'immobilisation des navires à un niveau acceptable.
- Le faible niveau des effectifs des pilotes qui pourrait constituer à long terme une menace pour le bon déroulement des prestations de pilotage. Et d'après les informations que nous avons obtenues, récemment deux pilotes qui étaient déjà à la retraite ont été rappelés en attendant la fin de la formation des futurs pilotes qui prend beaucoup de temps.
- La présence des épaves au niveau des quais pourrait poser éventuellement un obstacle. En effet avec le temps ces épaves vont s'accumuler et encombrer l'espace portuaire.

1.4. Les opportunités

Après avoir relevé les forces, les faiblesses ainsi que les menaces, il faut dire que le Port de Bejaia a essentiellement deux grandes opportunités à saisir et qui sont :

- D'être aujourd'hui le Port, le plus attractif de la région grâce à ses infrastructures, ses installations, équipement et la concurrence entre les différentes compagnies maritimes.
- Devenir le port le plus compétitif en Afrique du nord en matière de productivité des opérations portuaires permettant aux navires de faire moins de temps et par conséquent cela permettra d'accroître le nombre d'escale.

Tableau IV. 5 : résumé d'Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Bonne relation avec la client èle • Agents consignataire expérimenté • Matériels de pointe • Un réseau important • Personnels qualifiés 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'organigramme concret • Mauvaise circulation d'information entre agents • Faible capacité de chargement et de déchargement dans certains cas
Menaces	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> • Concurrents compétitifs • Impossibilité du port à accueillir certains gros navires • Insuffisance de quai, par rapport à l'intensité de trafic • Insuffisance de portique au port de Bejaia 	<ul style="list-style-type: none"> • Situation politique stable • Port jouissant d'une position géographique stratégique • Partenaire portuaire en qu ète de performance • Célérité et souplesse des formalités administratives

Section 3 : le trafic du bois au sein de l'agence

1. Présentation du terminal à bois

Le terminal dispose de sa propre surface d'entreposage ainsi que d'un guichet unique. Il est doté d'équipements performants et parfaitement adaptés à ce type de marchandise. Les nouvelles grues à palonniers, permettent de traiter dix fardeaux en même temps et de réduire la durée de séjour à quai des navires, tout en réduisant le risque d'endommagement de la marchandise. L'EPB de cette manière, a consolidé sa part de marché et sa position de leader sur le produit Bois et offre un service de meilleure qualité à sa clientèle, qui compte d'importantes entreprises du Bâtiment et Travaux Publics, très exigeantes et pointilleuses en matière de qualité de service.

1.1.Caractéristiques :

- 300 ml de quai avec 02 postes à quai favorisés
- Emplacement : Nouveau Quai et quai de la gare

- Tirant d'eau maximum autorisé : 8 m à 11,50 m
- Superficie du terminal : 7 hectares
- Capacité totale : 19.300 fardeaux gerbés sur 04 niveaux

2. Les statistiques du trafic du bois

Nous allons voir ce que l'agence ICTC à importés durant ces 04 dernières années comme bois a l'entreprise portuaire de Bejaia, nous avant choisi de traité le bois, car l'agence ICTC se spécialise principalement dans l'importation du bois avec un pourcentage élevé.

2.1. Les types de bois traités par l'agence ICTC

Nous allons traités 03 types de bois : le bois rouge, bois blanc, le hêtre

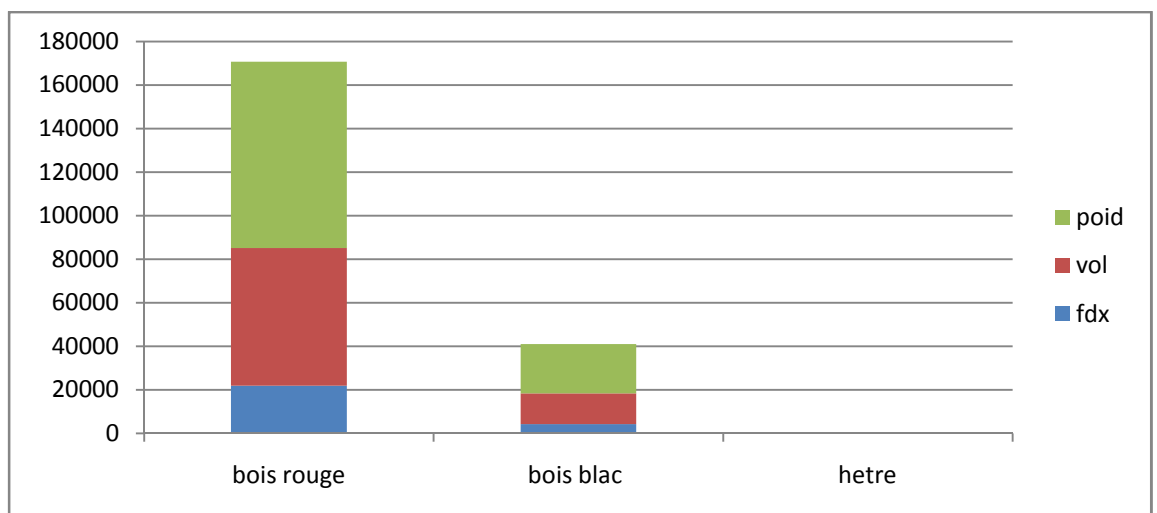
➤ pour l'année 2012

Tableau IV. 6 : représentatif de différents types de bois

TYPES DE BOIS	FDX	V	POID
BOIS ROUGE	21904	63178.94	85606.26
BOIS BLANC	4239	14201.572	22592.93
BOIS HETRE	0	0	0

Source : rapport annuel et statistique 2012 d'ICTC

Graphique IV. 4 : histogramme représentatif de différents types de bois



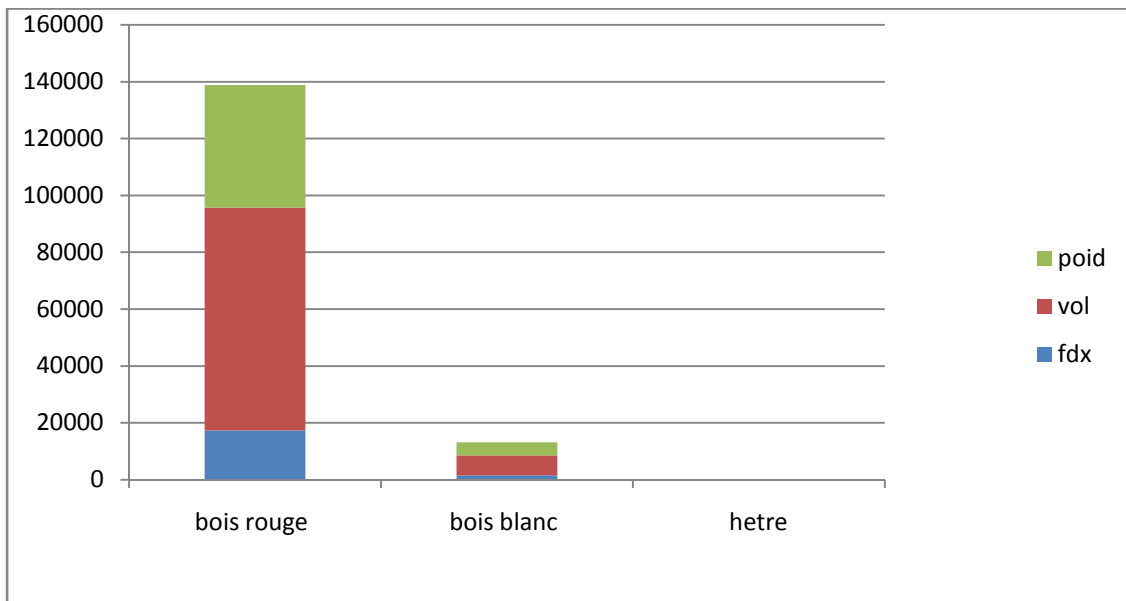
➤ Pour l'année 2013

Tableau IV. 7 : représentatif de différents types de bois

TYPE DE BOIS	FDX	V	POID
BOIS ROUGE	17312	78413.2	43059.14
BOIS BLANC	1610	6997.878	4518.904
BOIS HETTRE	0	0	0

Source : rapport annuel et statistique 2013 ICTC

Graphique IV. 5 : histogramme représentatif de différents types de bois



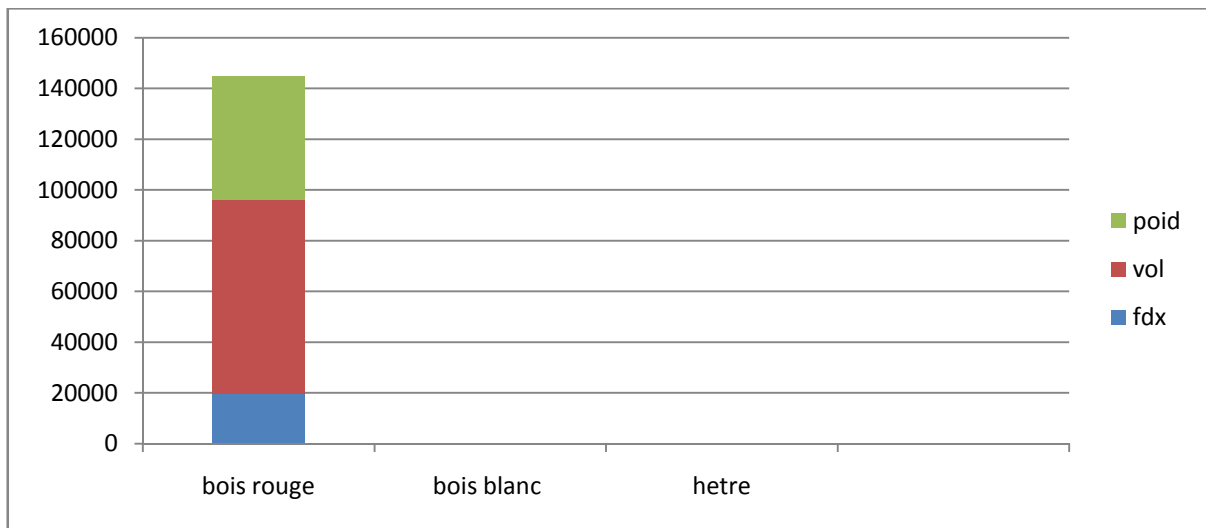
➤ Pour l'année 2014

Tableau IV. 8 : représentatif de différents types de bois

TYPES DE BOIS	FDX	V	POID
BOIS ROUGE	19384	76641.47	48693.69
BOIS BLANC	0	0	0
BOIS HETTRE	0	0	0

Source : rapport annuel et statistique 2014 ICTC

Graphique IV. 6 : histogramme représentatif des différents types de bois



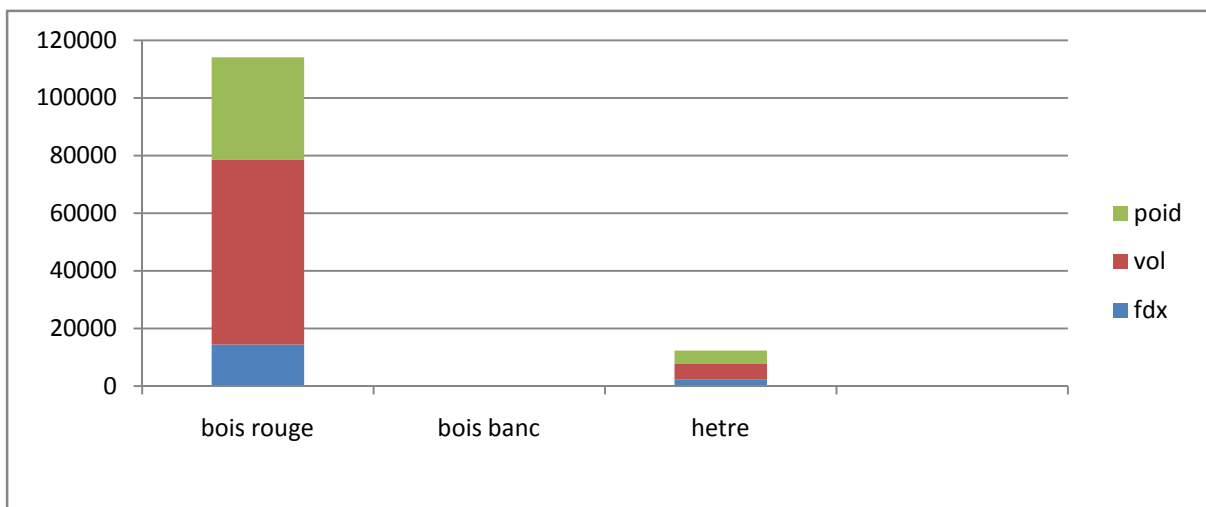
➤ Pour l'année 2015

Tableau IV. 9 : représentatif de différents types de bois

TYPES DE BOIS	FDX	V	POID
BOIS blanc	0	0	0
BOIS rouge	14391	64316.73	35384.08
BOIS HETTRE	2248	5647.29	4492.23

Source : rapport annuel et statistique 2015 ICTC

Graphique IV. 7 : histogramme représentatif de différents types de bois



ANALYSE

Le bois est un produit dominant dans le port ainsi le principale produit importé par l'agence ICTC, on remarque durant les années 2012 jusqu'à 2015 une forte augmentation de l'importation du bois rouge, de 2012 à 2013 il a passé de 84% jusqu'à 91% qui représente une augmentation de 7% ensuite de 2013 jusqu'à 2014 il atteint les 100% et de 2014 à 2015 il a baissé jusqu'à 86% donc une diminution de 14% mais reste un produit dominant.

En suite vient le bois blanc qui marque un taux de 16% durant l'année 2012 et un taux de 9% pour l'année 2013 donc une baisse de 7%, et depuis 2013 jusqu'à 2015 il a chuté de 100% aucune importation a été réalisé.

Et enfin on remarque que le hêtre est le bois le moins importé par cette agence car aucune importation a été faite depuis 2012 jusqu'à 2014 avec un taux de 0%, durant l'année 2015 il a évolué de 0% jusqu'à 14% mais reste un taux marginal.

On conclut que sur l'ensemble des années 2012- 2015, l'importation de bois pour cette agence fait naitre une forte progression de bois rouge, par rapport à d'autres types de bois.

Quelques suggestions

L'objectif du port de Bejaia vise à être de plus en plus performant dans la gestion des opérations portuaires. Il serait par conséquent important de continuer à mettre en œuvre des systèmes d'organisation de plus en plus performants. Ainsi, s'agissant de l'étude de la gestion d'escale, nous avons clairement identifié certaines faiblesses qu'il faudrait éventuellement prendre en considération. C'est dans cette optique que nous avons élaboré quelques propositions suivantes :

- Renouvellement de la flotte navale. En effet, il faut impérativement des remorqueurs et pilotines flambant neufs. Cette nouvelle acquisition pourra renforcer les capacités de ses équipements ;
- Mettre en œuvre un système de dématérialisation de l'information pour permettre au consignataire de contribuer au traitement des données relatives à l'escale des navires. En effet, la dématérialisation des procédures contribuerait à la célérité dans le traitement des navires induisant ainsi plus d'efficacité. Le gain le plus important sera le facteur temps avec la réduction drastique des coûts et délais de traitement favorisant ainsi la compétitivité des entreprises ;
- Un tirant d'eau atteignant ou dépassant 14 m de profondeur, ainsi le port pourra encore accueillir des navires de plus grande capacité devra être envisagé, à moyen terme ;

Solutions

- ✓ En ce qui concerne les consignataires qui ne respectent pas les délais, cela est dû à la lenteur dans le suivi des démarches, au manque de maitrise du terrain et au partenaire pas assez compétitif, nous pensons que les solutions sont :

- ✓ Plus de facilitation et de rapidité dans les échanges d'informations entre les agents consignataires et le port de Bejaia.
- ✓ Le consignataire doivent faire plus d'effort pour avoir une parfaite maîtrise de l'environnement dans lequel ils évoluent.
- ✓ Les chargeurs doivent tout faire pour apporter les marchandises à temps et en règles.
- ✓ En ce qui concerne le manque d'infrastructures dont souffre le port de Bejaia, nous pensons que les solutions sont les suivantes :
- ✓ Un aménagement du territoire portuaire avec l'approfondissement des quais, l'expansion et la construction des postes à quais, en fonction des possibilités envisageables.

Recommandations

Nous allons faire des recommandations l'attention ICTC et ses consignataires. Ces recommandations constituent des conditions de mise en œuvre des solutions préconisées.

- ✓ ICTC devrait agrandir son service consignation maritime.
- ✓ ICTC devrait établir un organigramme concret et connu de tous les employés.
- ✓ ICTC devrait favoriser un travail en réseaux pour accélérer et faciliter les échanges d'informations entre employés.
- ✓ Le consignataire devrait transmettre aux autorités portuaires le plus tôt possible les données nécessaires, surtout durant la période d'escale et à la sortie
- ✓ Le consignataire devrait prévenir les armateurs sur l'importance des respects des normes et
- ✓ leurs exposer les difficultés auxquelles ils pourraient faire face en cas de non-respect de ces
- ✓ normes
- ✓ Le consignataire devrait exhorter leurs partenaires, notamment les chargeurs sur
- ✓ l'importance du facteur temps, si possible leurs mettre la pression pour qu'ils livrent les
- ✓ marchandises à temps et dans les conditions favorables.

Conclusion

Nous arrivons à la fin de notre stage pratique au sein de l'agence ICTC ainsi qu'à l'Entreprise portuaire de Bejaia qui nous a permis de comprendre le processus d'acheminement d'un navire, le navire MOEZELBORG qu'on a pu suivre depuis son arrivée jusqu'à son départ, et cela grâce aux différentes procédures, aux contacts qui se sont effectués entre (acheteur /vendeur). Ces relations et ces interventions qui étaient à l'origine bilatérales sont devenues multilatérales (armateur, agent consignataire, transitaire, douane, banque assurances, transporteur etc.) Le port de Bejaia traite différents cargaisons, on a décidé de choisir et de traiter le bois qui constitue un produit qui ne cesse de croître suivant les besoins de l'industrie du bâtiment. La spécialisation d'un espace dédié uniquement au bois à partir de

2006, ainsi que la productivité réalisée sur ce produit sont les principales raisons qui ont conforté le volume transité.

Ce travail nous permis d'avoir une vision plus claire sur l'importance de l'activité de consignation des navires la livraison, et leurs supports qui sont les activités portuaire. Ce sont des éléments important dans le développement économique du pays.

La consignation est une activité essentielle dans la chaîne de transport. En effet le consignataire joue un rôle fondamental dans la gestion des escales, dans l'assistance du commandant, de son équipage et de la cargaison. Que ce soit un navire de tramp ou de ligne régulière, le consignataire est un mandataire salarié, qui intervient soit pour le compte de l'armateur, de l'affréteur, ou bien de l'ayant droit à la cargaison. L'activité de consignation demeure après tout très complexe à causes de certains problèmes liés : au paiement du fret, à la prise en charge des marchandises, au transfert de risque, à la responsabilité et aux négociations des contrats qui ne se basent sur aucune garantie.

Conclusion générale

Conclusion générale

L'évolution de l'économie internationale a fortement influencé le développement des modes de déplacement des marchandises. Avec son volume de trafic, le transport maritime constitue sans nul doute le mode de transport qui satisfait le maximum le besoin de déplacer une grande quantité de marchandises et de manière optimale.

Ce trafic important de navire à travers le monde a favorisé l'apparition des auxiliaires de transport, qui exercent des activités en marge du contrat de transport par mer. Parmi ces activités, nous pouvons citer la consignation de navire, définie comme la représentation de l'armateur dans un port d'escale.

L'importance de la place qu'occupe le consignataire de navires, son statut dans le transport par mer, et ses relations avec les autres intervenants, ont motivé le choix de ce thème

Si nous considérons que l'évaluation d'un élément dans un ensemble, permet d'en mesurer l'impact sur le fonctionnement global, nous pouvons d'ores et déjà affirmer l'importance de l'agent consignataire dans la chaîne de transport maritime.

Mais comme nous l'avons souligné, il existe un ensemble de contraintes qui sont de nature à entraver le bon déroulement du processus d'escale.

L'étude de la gestion d'escale des navires transportant des marchandises au port de Bejaia nous a permis d'analyser le fonctionnement ainsi que l'organisation des opérations d'escale. Il ressort que celle-ci est performante en dépit de quelques faiblesses que nous avons relevées.

En effet, Cette analyse consistait à dégager un diagnostic sur la gestion d'escale des navires. De ce fait, nous avons dans l'introduction générale soulevée la problématique ainsi que des hypothèses. En somme notre recherche nous a permis de cerner la consignation d'une manière générale. Nous avons pu déterminer le rôle primordial et incontournable du consignataire vis-à-vis des autres intermédiaires, la portée juridique du contrat de consignation a été battue en brèche. Par la suite, nous avons fait une description du déroulement de l'escale des navires, ce qui nous a permis de répondre aux questions posées.

Alors, il revient à dire que la gestion d'escale des navires présente autant des atouts que des limites. Elle est satisfaisante car il existe une logistique permettant d'accueillir les navires dans des conditions optimales et surtout que les services offerts aux usagers sont de qualité. Aussi, les opérations portuaires effectuées par les auxiliaires au transport maritime et les sociétés privées, notamment les chargements et déchargement se déroulent de manière efficace et par conséquent on observe un rendement opérationnel. La modernisation effective et l'optimisation des prestations ainsi que des activités portuaires destinées aux navires déterminent la compétitivité du port de Bejaia.

Nous avons démontré le rôle stratégique de l'agent consignataire dans ce processus, et l'intérêt qui réside dans la bonne exécution des tâches qui lui sont confiées. L'un des objectifs était de réduire le nombre de navires sur rade, d'éliminer les séjours prolongés à quai et en définitive de réduire les coûts exorbitants que ce phénomène provoque. Son statut d'interface entre l'armateur et les autres acteurs portuaires lui confère une responsabilité à la fois contractuelle et délictuelle. Et cette responsabilité est encadrée au niveau national par le code de la marine marchande. Ceci nous amène à confirmer la première hypothèse émise.

Conclusion générale

Cependant, nous avons détecté quelques limites qui sont susceptibles d'affecter le bon déroulement de la gestion d'escale des navires. Nous avons entre autre relevé la vétusté des engins de servitudes tels que les remorqueurs, la lenteur du traitement de l'information relative aux escales des navires à cause du support matériel.

Ce qui reprend à la deuxième hypothèse et qui la infirme comme suit les défaillances dans la gestion portuaire réduit la productivité des opérations d'escales et par conséquent ne garantie pas aux armateurs, exploitants des navires, chargeurs et opérateurs économique la qualité de service, gage d'une prospérité des opérations commerciale.

Etant donné que les ports y jouent un rôle assez pertinent, et que les auxiliaires du transport sont des membres actifs des prestations de service, il est tout évident que les consignataires participent eux aussi à l'amélioration de la chaîne logistique. La profession de consignataire est devenue stratégique. À ce titre, la logistique est devenue un élément crucial pour le développement des entreprises. Organiser le passage entre différents modes de transport de produits n'est plus l'unique vocation des consignataires. Ils apportent un vrai savoir-faire quant à la gestion des flux de marchandises et au respect des délais convenus avec les clients. Ainsi la logistique est devenue une variable déterminante dans le secteur des transports et plus particulièrement de l'organisation des transports.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrage :

- 1) BAUCHET (P), le transport maritime, édition ECONOMICA, 1992.
- 2) Jean BELOTTI. *Transport international des marchandises*, édition Librairie Vuibert, Paris, 2004.
- 3) CHATILLON (S), Droit des Affaires Internationales, 3^{eme} édition Vuibert, Paris, 2007.
- 4) CHEVALIER (D), DUPHIL (F). *Le transport - Gérer les opérations de transport de marchandises à l'international*, édition FOURCHER, Vanves, 2004.
- 5) DARBES (O), L'escale du navire marchand, éditeur universitaires d'Aix-Marseille, 2013.
- 6) GUILLUME (J), le transport maritime dans la mondialisation, édition L'Harmattan, Paris, 2008.
- 7) KERGUELEN-NEYROLLES (B), THOMAS (J.-P.), LEBELLE-RENARDL (V.), CHATAIL (C.), *Lamy transport: tome 2 commissions de transport, mer, fer, air, Commerce extérieur*, édition LAMY SA, Paris, 2004.
- 8) LAVERGNE (L), *Les transports par mer*, édition René MOREUX & Cie, Paris, 1972.
- 9) LEPIGEON (A), La SNCM: de la Corse au Maghreb, édition Soleil de Mer, Marseille, 2013.
- 10) Rodière R., *Affrètements et Transports*, édition Glénat, tome. 2, 1999.
- 11) VIGARIE, (A) ; les pays en développement et la mer .Cahier de sociologie économique, le havre, 1979.
- 12) Jean-Luc Garnie, Dictionnaire maritime en 4 langues : Tout le vocabulaire de la navigation Broch, 2007.

Revue et périodiques

1. BULLETIN DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE, EDITIONS LAMY, n° 3597 d'avril 2016.
2. Déclaration où Quotidien liberté du jeudi 8/O1/2007
3. T.Comm.Marseille, 21 juin 1994, BTL 1994, p.605, en extrait

Travaux universitaires

- 1) A.M.LUVAMBANO, mémoire D.E.S.S ; Organisation Mondiale de Commerce et le transport maritime, centre CDMT, université Aix Marseille, promotion 2000.
- 2) ANANI P., *Le rôle de la CNUCED en matière de transport maritime*, mémoire pour le DESS de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix Marseille, 2000.
- 3) Gurvan BRANELLEC, *La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit*, Université de Bretagne Occidentale, 2007.
- 4) HARRAR Sabéha, *transport de marchandise et impact sur l'activité économique régionale*, université d'ORAN, 2012.
- 5) MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, *l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes perspectives*, OPU 2004.
- 6) Jean-Charles VINCENT, *Responsabilité et obligations du chargeur*, Centre de Droit Maritime et des Transports, UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIXMARSEILLE, 2007.

Textes réglementaires

- 1) La convention de BRUXELLES, 1924.
- 2) Les protocoles de modification de la convention de BRUXELLES
 - PROTOCOLE DU 23 FEVRIER 1968.
 - PROTOCOLE DU 21 DECEMBRE 1979.
- 3) La convention de Hambourg 1978.
- 4) RAPPORTS CNUCED :
 - « *L'économie de l'information* », 2011
 - « *Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, annuel, 2004-2011* », 2011
 - « *Document special sur la Flotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires, annuel, 1980-2011* » 2011
- 5) Le projet de la CNUDCI sur le connaissance, 2000.
- 6) Le code de commerce algérien.
- 7) Le code maritime Algérien 1998.
- 8) Le code civil Algérien.

- 9) Décret exécutif n° 09-183 du 17 Joumada El Oula 1430 correspondant au 12 mai 2009 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime. Publié Dimanche 29 Joumada El Oula 1430 Correspondant au 24 mai 2009.
- 10) Jurisprudence de la chambre commerciale et maritime de la cour suprême algérienne, 1999.
- 11) Jurisprudence française : Cass.civ. 29 mars 1989, Gazette du Palais 1989.

Sites web

www.texteintegraledeconventiondebruxelle.fr

www.protocoleduvisby1968.fr

www.protocole1979.fr

www.portdebejia.dz/info

www.marinetraffic.com

www.operationsdegestiond'escale.fr

www.wikipedia.org/wiki/transport_maritime.com

<http://www.arbitrage-maritime.org.fr>

<http://www.lex-electronica.org>

Annexes

Annexes

Annexes N°1 : Synthèse des règles internationales

Annexes N°2 : remplir un connaissement

Annexe N°3 : demande de poste à quai

Annexe N°4: ship particular

Annexe N°5: statement of facts

Annexe N°6: notice of readiness

Table de matière

Introduction générale.....	02
Chapitre I : la législation du transport maritime.....	07
Introduction	08
Section 1 : législation nationale	08
1.Caractères principaux du CMA	08
2.Notion du navire	09
2.1.Individualisation du navire	09
A/ Nom	09
B/ Tonnage	10
C/ Port d'attache	10
D/ Nationalité du navire	11
D.1. Conditions d'algerianisation des navires	11
D .1.1. Conditions de propriété.....	11
D.1.2. Acquisition et perte de la nationalité	12
3. Armateur.....	12
3.1. Notion d'armateur	12
3.1.1. Armateur propriétaire.....	13
3.1.2. Armateur non-propriétaire	13
4. Le port	14
Section 2 : législation internationale.....	14
1.La convention de Bruxelles et ses différents amendements.....	14
1.1. La convention de Bruxelles	14
1.1.1. Le chargeur dans la Convention de Bruxelles	15
1.1.2. Le transporteur de marchandises dans la Convention de Bruxelles	16
1.1.3. Le champ d'application de la convention de Bruxelles	16
1.2. Différents amendements.....	16
1.2.1. PROTOCOLE DU 23 FEVRIER 1968	17
1.2.2. CHAMP D'APPLICATION DU PROTOCOLE DE 1968	17
1.2.3. PROTOCOLE DU 21 DECEMBRE 1979	18
2. La convention de Hambourg	18
2.1. Le champ d'application	19
2.2. Les changements les plus significatifs.....	20

3. Le projet de la CNUDCI.....	20
Section 3 : connaissance	20
1. Spécificité juridique du connaissance.....	21
1.1. Les formes du connaissance.....	21
1.1.1. Le connaissance nominatif (A personne dénommée).....	21
1.1.2. Le connaissance à ordre.....	21
1.1.3. Le connaissance au porteur	22
2. Exécution du connaissance	23
2.1. Obligations du transporteur	23
A/ Navigabilité nautique	24
B/ Navigabilité commerciale	24
3. L'interdiction de la livraison sans connaissance par les textes internationaux.....	24
3.1. Obligations du chargeur.....	25
3.2. Les Règles de Hambourg	25
3.3. Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer	25
4. Eléments constituent le connaissance.....	26
5. Les différents types de connaissances	26
Conclusion.....	27
Chapitre II : l'auxiliaire au transport maritime et le contrat de consignation	29
Section 1 : l'auxiliaire au transport maritime	30
1. Définition de l'auxiliaire de transport maritime.....	30
2. Les métiers de l'auxiliaire au transport maritime	31
2.1. Le consignataire du navire.....	31
2.2. Consignataire de cargaison	31
2.3. Courtier maritime.....	32
3. Le rôle de l'auxiliaire au transport maritime	32
3.1. Relation avec l'armateur.....	33
3.2. Relation avec les intervenants locaux.....	34
4. Responsabilités de l'auxiliaire au transport maritime	34
5. Le contrat de consignation	35
5.1. Exécution du contrat.....	36
5.2. La durée du contrat	36

5.3. Interruption du contrat de consignation avant son exécution	36
Section 2 : le contrat de transport.....	36
1. Les parties au contrat et leurs obligations	37
Tableau II. 1 : parties au contrat et leurs obligations	37
2. Législations applicables	37
3. Sectionnement juridique du contrat.....	37
4. Responsabilité du transporteur	38
5. Etendue de la responsabilité	39
6. Les documents prouvant le contrat de transport maritime	39
6.1. Emission du B/L	39
7. Conclusion du contrat et obligations des parties	40
8. L'affrètement maritime	40
8.1. Support juridique du contrat d'affrètement (charter-party)	41
8.2. Mentions contenues dans la charte-partie	41
8.3. Le prix de l'affrètement	41
Compétence territoriale	41
Section 3 : répartition des responsabilités.....	42
1. Etendue de la responsabilité du transporteur international	42
2. Causes exonératoires	43
3. Indemnité supérieure aux plafonds.....	44
4. Règlement des différends et contentieux	44
4.1. Compétence territoriale.....	45
5. Répartition des dommages	45
5.1. Livraison et constatation des dommages	45
5.2. Constatation des pertes et avaries	45
5.3. Constatation des retards	46
6. Arbitrage.....	47
Conclusion.....	47
Chapitre III : présentation de l'organisme d'accueil et l'évolution de l'activité.....	50
Introduction	51
Tableau III. 1 : extérieurs de l'Algérie 2014/2015	51
Graphe III. 1 : évolution du commerce extérieur 2014/2015	51

Section 1 : va présenter l'organise d'accueil, l'évolution de l'activité des consignataires

de navires	52
1. Présentation de l'agence International Consulting Trading Company (ICTC).....	52
1.1. Caractère juridique et siège social	52
1.2. Organigramme	52
1.3. Mission et objectif de l'agence ICTC	53
1.4. Domaine d'activité.....	53
2. Evolution de l'activité des consignataires des navires	53
2.1. Aperçu historique sur l'évolution de l'activité maritime en Algérie	53
2.2. Evolution de l'organisation des activités maritimes	54
2.2.1. La compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN).....	54
2.2.2. La société Nationale des Hydrocarbures et Produit Chimique (SNTM /HYPROC)	54
2.2.3. L'entreprise nationale de transport maritime de voyageurs(ENTMN).....	55
2.3. Evolution en métier de consignation et transit	55
2.3.1. La Société Générale Maritime(GEMA).....	55
2.3.2. La National Shipping Company (NASHCO)	56
2.3.3. Maghrébine de Transport et Auxiliaires(MTA).....	56
2.4. L'évolution juridique de l'activité maritime	56
Section 2 : évolution et évaluation du système portuaire Algérien.....	57
1. La typologie des ports algériens	57
2. Evolution du système portuaire algérien	58
2.1. Le système portuaire en Algérie	58
2.2. L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie	60
2.2.1. La première phase	60
2.2.2. La deuxième phase.....	60
2.2.3. La troisième phase	61
2.2.4. La quatrième phase	61
2.2.5. La cinquième phase	61
3. Statuts et missions des autorités portuaires	61
3.1. Entretien et développement.....	62
3.2. Gestion et exploitation	62
3.3. Préservation et conservation	62
4. la situation de la flotte algérienne après l'indépendance	62
4.1. Une flotte nationale : outil du commerce extérieur	64

5. Perspectives et voies de développement	64
5.1. Les ambitions portuaires de l'Algérie	65
5.1. Les ambitions portuaires de l'Algérie	65
Section 3 : Les opérations juridiques.....	66
1. Les opérations d'aconage	66
1.1. Présentation des opérations d'aconage.....	66
1.2. Enumération.....	66
2. La personne habilitée à prendre livraison	68
Conclusion.....	69
Chapitre IV : le cas pratique et opérationnel de l'escale d'un navire.....	70
Introduction	71
Section 1 : la gestion d'escale du navire	72
1. Description du processus d'escale d'un navire au port de Bejaia	72
1.1. Les Différents intervenants au cours de l'escale du navire.....	72
1.2. Déroulement de l'activité de consignation au sein de ICTC	72
2.La consignation du navire « MV MOEZELBORG »	73
2.1. La prise de contact	74
2.2. Pro format	74
2.3. La demande de cotation	76
2.4. La nomination	76
2.5. Le mouillage	77
2.6. Notice of readiness.....	77
2.7. La conférence de placement des navires (CPN)	77
3. L'accueil du navire.....	78
3.1. Le pilotage	78
3.2. Le remorquage	78
3.3. Amanage	78
3.4. Accostage.....	79
4. Le compte d'escale	79
Le tableau IV. 1 : résumé le compte d'escale du navire MOEZELBORG	79
Section 2 : diagnostic de la gestion d'escale	80
1. Analyses de la performance de la gestion d'escale des navires	80
1.1. Les forces	80

Tableau IV. 2 : Nombre de navires et temps d'attente en Rade.....	80
Graphique IV. 1 : Nombre de navires et temps d'attente en Rade.....	80
Tableau IV. 3 : trafic de marchandises de 2001 à 2012 (milliers de tonnes).....	81
Graphique IV. 2 : trafic de marchandises de 2001 à 2012	82
Tableau IV. 4 : Taux de disponibilité moyen par jour des engins de servitude	82
Graphique IV. 3 : Taux de disponibilité moyen par jour des engins de servitude	83
1.2. Les faiblesses	84
1.3. Les menaces	84
1.4. Les opportunités.....	84
Tableau IV. 5 : résumé d'Analyse SWOT	85
Section 3 : le trafic du bois au sein de l'agence.....	85
1. Présentation du terminal à bois	85
1.1. Caractéristiques.....	85
2. Les statistiques du trafic du bois	86
2.1. Les types de bois traités par l'agence ICTC	86
Graphique IV. 4 : histogramme représentatif de différents types de bois	86
Tableau IV. 7 : représentatif de différents types de bois.....	87
Graphique IV. 5 : histogramme représentatif de différents types de bois	87
Tableau IV. 8 : représentatif de différents types de bois.....	87
Graphique IV. 6 : histogramme représentatif des différents types de bois	88
Tableau IV. 9 : représentatif de différents types de bois.....	88
Graphique IV. 7 : histogramme représentatif de différents types de bois	88
Conclusion	90
Conclusion générale	93

Bibliographie

Annexes