

République algérienne démocratique et populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche
scientifique Université Abderrahmane Mira – Bejaia



Facultés des Sciences Economiques, Sciences Commerciales et
des Sciences de Gestion.

Département des Sciences Commerciales.

Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en
Commerce International et Logistique

Thème :

La logistique du transport maritime par conteneurisation
Cas Agence NASHCO de Bejaia

Réalisé par :

M^{elle} : Amer Taous

M^{elle} : Amer Lydia

Président : Mr. Moussaoui

Examinatrice : Mme. Oussalem

Encadré par :

Mr. Boudries Abdelmalek

2017-2018

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous aimerions remercier Dieu le tout puissant, de nous avoir donné la force et la patience de pouvoir mener ce travail à terme.

Nous tenons à exprimer notre profond remerciement à notre promoteur, M Boudries Abdelmalek pour avoir accepté de nous diriger, pour ses conseils, ses orientations très utiles et qui sont d'un apport considérable, que nous ne remercierons jamais assez.

Nos remerciements sont également adressés à tous les enseignants de commerce international et logistique, en particulier M Ait Abdellah Mohand et Mr Chitti Mohand pour ses encouragements, sa disponibilité et ses précieux conseils.

Un témoignage de la plus grande gratitude à tous le groupe du NASHCO de nous avoir prise en charge pour la réalisation de notre travail.

A tous ceux qui ont participé de pré ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

Dédicace :

En signe De Respect Et De Reconnaissance, Je Dédie Ce Travail :

D'abord A Mes Parents :

A Mon Très Cher Père, Pour Ses Sacrifices, Ses Conseils, Qui M'a Encouragé A Aller De L'Avant Tout Au Long De Mes Etudes.

A Ma Très Chère Mère Qui M'a Tout Donnée : Qui M'a Soutenue Par Ses Prières, Son Amour, Sa Tendresse Et Qui Est Toujours Présente, Et Continue De L'être Pour Faire Mon Bonheur.

A Mes chers frères :

Sofiane, Jugurtha Et Ghilas Qui M'ont Beaucoup Aidés Et Encouragés.

A Mes chères sœurs : Kenza Et Ferial.

A Mes Amies : Taous , Khedoudja, Assia, Kahina, Fairouz, Amel.

A Mes Tantes Et Cousin(e)s En Particuliers Dada Kamel

A Toute La Promotion De Commerce International Et Logistique Master 2

(2017/2018)

Et Tous Ceux Qui Ont Contribué De Près Ou De Loin A L'Aboutissement De Ce Travail.

LYDIA

Dédicace :

En Signe De Respect Et De Reconnaissance, Je Dédie Ce Travail :

A Ma Très Chère Mère Qui M'a Tout Donnée : Qui M'a Soutenue Par Ses Prières, Son Amour, Sa Tendresse Et Qui Est Toujours Présente, Et Continue De L'être Pour Faire Mon Bonheur.

A Mes Chères Sœurs : Faiza Et Radia

A Mes Chers Frères : Cherif, Farhat Et Tayeb

A Ma Tante Hassina Et Ses Filles Mazegha Et Massina

Et A La Mémoire De Mon Père Qui Ma Toujours Soutenus (Que Dieu Le Tout T'accorde Son Paradis Eternel).

A Mes Amies Et Particulièrement Les Plus Intimes, En Témoignage Des Moments Inoubliables, Des Sentiments Sincères, Et Des Lies Solides Qui Nous Unissent.

A Toute La Promotion De Commerce International Et Logistique Master 2 (2017/2018).

Et Tous Ceux Qui Ont Contribué De Prés Ou De Loin A L'aboutissement De Ce Travail.

TAOUS

Sommaire

SOMMAIRE

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction Générale.....1

Chapitre I : Le développement du transport maritime conteneurisé.....3

Introduction.....3

Section 01 : Aperçu général sur le conteneur et le transport maritime.....3

Section 02 : Les facteurs principaux dans le transport maritime.....19

Conclusion.....22

Chapitre II : Les opérations logistique.....23

Introduction.....23

Section 01 : Le concept de la logistique23

Section 02 : L'achat du transport maritime29

Conclusion.....41

Chapitre III : La gestion du trafic des conteneurs au niveau de NASHCO.....42

Introduction.....42

Section 01 : La conteneurisation en Algérie42

Section 02 : présentation générale de l'organisme d'accueil.....44

Section 03 : La gestion du trafic des conteneurs.....52

Conclusion.....62

Conclusion Générale.....63

Bibliographie

Liste des figures

Liste des tableaux

Liste des annexes

Annexe

Tables des matières

Liste des Abréviations

La liste d'abréviations

BAF: Bunker Adjustment Factor

BIC: Bureau International du Container

bic: Bultain d'importation comptable

B/L: Bill of Lading

BMT: Bejaia Méditerrané Terminal

CAF: Currency Adjustment Factor

CCI: Chambre de Commerce Internationale

CFR: Cost and Frieght (court et fret)

CIF: Cost, Insurance and Frieght (court, assurance et fret)

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

CNAN MED: Compagnie National Algérienne de Navigation Méditerrané

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

CPN: Conférence de Placement des Navires

CPT: Carriage paid to (port payé jusqu'à)

CSC: Container Service Charge

CTBL: Combined Transport Bill of Lading

DAC: Déclaration Annuelle Cotisation

DAP: Delivred At Place (livraison sur place)

DAS: Déclaration Annuelle Salaire

DAT: Delivred At Terminal (livraison au terminal)

DCFC: Direction Centrale Finance et Comptabilité

DCP: Direction Contre le Fraude

DDP: Delivered Duty Paid (rendu droit acquitté)

DTS: Droit de Tirage Spéciaux

EPB: Entreprise Portuaire de Bejaia

ERP: Entreprise Ressource Planning

ETA: Estimation du Temps d'Arrivée

EVP: Equivalent Vingt Pieds

EXW: Ex-Works (à l'usine)

FAS: Free Alongside Ship (franco le long du navire)

FBL: Forwarder Bill of Lading

FCA: Free Carrier (franco transporteur)

FCL: Full Container Load

FIA: Frais Intervention Agence

FIATA: Fédération International des Auxiliaires de Transport Agrées

FOB: Free On Board (franco à bord)

GEMA: Générale Maritime

IMDG: International Maritime Dangerous Goods

INCOTERMS: International Commercial TERMS

ISO: International Standards Organisation

LCL: Less than a Container Load

LCSB: La Lettre de Crédit Stand-By

LTA: La Lettre de Transport Aérien

MG: Moyens Généraux

MGT: Mutuelle Générale de Transport

MRP: Materiel Requirement Planning

NASHCO: National Shipping Company

ONU: Organisation des Nations Unies

PLTC: Port Liner-Terms Charges

Ro-Ro: Roll-On/Roll-Off

SNTM: Société National Transport Maritime

SPA: Société par Action

TBL: Through Bill of Lading

TC: Conteneur

TEU: Twenty Equivale Unit

THC: Terminal Handing Charge

TVA: Taxes sur la valeure ajouté

UIC: Union International de Chemin de fer

UP: Unité Payante

USD: United States Dollar

UTI: Unité de Transport Intermodal

Introduction Générale

Introduction Générale

Depuis la mondialisation, les échanges commerciaux internationaux s'intensifient. Facteur de progrès et de développement économique, l'activité de transport est en constante évolution notamment en termes de : moyens de mise en œuvre, techniques utilisées, pratiques commerciales, niveau d'intervention des pouvoirs publics, droit des transports, avec une tendance à l'internationalisation, accélérée par la naissance de communautés économiques et autres organisations internationales.¹

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés dans plusieurs pays. Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir produire des biens et services à fin de satisfaire des besoins de consommateurs. Ainsi, le transport maritime a pour objectif de transporter des personnes et des marchandises. Le transport des biens marchands sera notre souci majeur depuis sa production jusqu'à sa destination finale, tout en mettant en place une stratégie organisationnelle permettant de répondre aux exigences et aux qualités des besoins exprimés de sa clientèle qui doivent être exigeante.

Le transport maritime, dont le développement est étroitement lié à celui de commerce international, demeure de très loin, le principale mode de transport le moins couteux dans le monde et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux.²

Le transport maritime a connu un grand développement avec l'apparition de conteneurs, qui a obligé les acteurs de la chaîne de transport à modifier complètement leurs mode de gestion et méthodes de travail afin d'optimiser, de maîtriser les mouvements des flux de conteneurs et d'atteindre leurs destinations finales rapidement, en toute sécurité et à moindre coût.

Pour mieux organiser toutes les opérations liées à cette production des biens à l'international sans contraintes, les spécialistes ont vu l'importance de la mise en place d'un service logistique. Le terme logistique a connu récemment un développement très important, particulièrement dans les relations de vente et d'achat, comme elle est un élément d'efficacité et de rentabilité dans les relations commerciales.

Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport maritime international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire. Il peut y avoir parfois quelques difficultés en cas de mauvaise coordinations des horaires non coordonnés, des retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards. Pour cela les services logistiques aident à résoudre ses problèmes a leurs clients pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et à la proportion de voyages à vide et en favorisant l'échange de renseignement entre transporteurs et enfin à bien organiser toutes les opérations.

¹ Jean Belotti, « Transport International de Marchandises », 5^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015, p 2

² Idem ., P 247.

Introduction Générale

L'importance de notre travail est de savoir **comment s'effectue la gestion du trafic des conteneurs au sein de NASHCO ?**

Dans ce sens, un ensemble de questions mérite réflexion à savoir :

Comment se fait le suivi des mouvements des conteneurs ?

Comment se fait la gestion des stocks ?

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

Ce présent travail est constitué de trois chapitres :

Le premier chapitre dans lequel nous donnerons un aperçu général sur le conteneur et le transport maritime, et aussi les facteurs principaux dans le transport maritime

Le deuxième chapitre est consacré aux opérations logistiques qui traitent deux principaux points : le concept de la logistique et l'achat de transport maritime.

En fin le troisième chapitre est consacré à l'étude de déroulement de la gestion des conteneurs, le suivi des mouvements des conteneurs ainsi que la gestion de stock.

Chapitre I

Introduction

L'augmentation du commerce mondiale entraîne un développement du transport maritime. On observe une croissance rapide des échanges par la mer, ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes et des ports.

L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux. Le transport maritime est donc un instrument privilégié des échanges internationaux et a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime.

Aujourd'hui, le conteneur est devenu un outil de transport usuel, car toutes les marchandises qui doivent voyager sur de longues distances en dehors des vrac (charbon, céréales, minerais de fer...) et des liquides (hydrocarbures par exemple) sont chargées en conteneurs.

Le présent chapitre sera consacré à la présentation des fondements théoriques concernant notre recherche. Pour ce faire, on a opté pour la répartition de notre travail en deux sections : dans la première, on traitera avec plus d'intérêt le conteneur dans le monde et le transport maritime. Dans la deuxième section nous aborderons l'évènement du transport maritime.

Section 01 : Aperçu général sur le conteneur et le transport maritime**1- le conteneur dans le monde**

La conteneurisation est le fait d'utiliser des conteneurs comme moyen de transport de biens et de marchandises. Ce concept n'est apparu qu'au 19^{ème} siècle, mais depuis lors, il est devenu un élément indispensable dans le domaine du transport. Plusieurs éléments ont contribué à son succès, parmi lesquels on peut citer son caractère multimodal qui rend sa transition possible entre les différents modes de transport.

Devenant ainsi un outil international, le conteneur est par la suite standardisé grâce à des accords entre les compagnies de transport. Des améliorations et des spécifications ont été par la suite réalisées afin de rendre les conteneurs plus compatibles à certains

types de cargaison. Toutefois, le conteneur à des avantages et des inconvénients. Tout cela sera présenté lors de cette première section.

1-1- Historique du conteneur

La conteneurisation est une idée simple, née aux Etats-Unis, et qui tire justement sa force de sa simplicité. Malcolm Mclean en est considéré comme l'inventeur pendant les années 1950. Son idée consiste à acheminer les marchandises dans des boîtes « containers ». Il reprend ce concept aux militaires américains qui ont été pressés par l'urgence, avait imaginé le transport de certains matériels militaires dans ces conteneurs durant la seconde guerre mondiale. Mais, il pousse l'idée jusqu'au bout de sa logique, ces conteneurs ont une forte capacité.

Avec le développement de la conteneurisation sur l'Atlantique Nord à partir de 1966, puis sa génération progressive par la suite, le conteneur devient dès le milieu des années 1960 une boîte normée dans les standards qui sont définitivement fixés en 1974 par l'ISO (International Standards Organisation).

La conteneurisation a donc moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place importante dans les échanges maritimes internationaux. En effet, 80 % des échanges internationaux se font par voie maritime¹.

1-2- Définition du conteneur

Le conteneur est une boîte métallique rectangulaire utilisée pour le transport des marchandises d'un point à un autre.²

Il est conçu de manière à être-aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre, et aussi facile à remplir et vider.

Outre un mode d'emballage et de conditionnement, le conteneur est un support logistique terrestre puis maritime. Les conteneurs utilisés pour le transport intercontinental sur de longues distances dits « conteneurs maritimes », sont des conteneurs spécifiques. Ils sont pour la plupart adaptés aux modes de transport terrestre des continents dans lesquels ils sont débarqués.³

¹ Antoine FREMONT, « Le monde en boîtes conteneurisation et mondialisation », synthèse INRETS numéro 53 Janvier 2007, p 23.

²<http://questions.digischool.fr/Commerce-international-qr/Quelle-est-la-definition-d-un-conteneur-maritime-76848.html>. Consulté le 05/03/2018 à 11:03.

³www.logistiqueconseil.org/article/Transport-maritime/conteneur.htm Consulté le 05/03/2018 à 12:00.

1-3- Les types des conteneurs

On distingue plusieurs types de conteneurs :

1-3-1- Conteneurs standards « Dry »

Les conteneurs standards « Dry » (figure n°01-a) ce sont des boîtes fermées avec un plancher, un toit, des parois latérales et des extrémités rigides. Ils sont équipés de portes à une extrémité et sont connus comme étant des conteneurs à usage général. Ils peuvent être utilisés pour transporter tout élément sec.⁴

1-3-2- Les conteneurs high-cube

Les conteneurs high-cube (figure n°01-b) ont des structures similaires à celles des conteneurs standards, mais ils sont plus grands contrairement aux conteneurs standards qui ont une hauteur de 2392mm (8.6pieds), les conteneurs de high-cube sont hauts de 2697mm (9.6pieds). La plupart des conteneurs de ce genre sont des 40pieds, mais ils existent aussi des 45pieds de ce type.⁵

1-3-3- Les conteneurs « open top », à toit ouvrant

Dont le toit est une bâche souple et très rigide. Il s'agit d'un conteneur (voir figure n°01-c) dont la structure est adaptée au transport de marchandise surdimensionnée (machines lourdes, gros pneus et bobines, stockage d'acier ou du plastique), ils sont équipés de trappes de chargement sur le toit, et de trappes de déchargement au bas d'une extrémité (avant ou arrière).⁶

1-3-4- Les conteneurs flat

Les conteneurs flat (figure n°01-d) ce sont des conteneurs métalliques très robustes, repliables et fonctionnels sans parois latérales fixes ni toiture, permettant un empotage par le haut ou sur les côtés, et adapté par exemple pour les chargements dépassant le cadre de conteneur.⁷

⁴https://www.lantenne.com/Le-conteneur-dry-Description-generale_a32693.html Consulté le 24/04/2018 à 12:37.

⁵<https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html> Consulté le 24/04/2018 à 12 :28.

⁶<https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html> Consulté le 24/04/2018 à 12 :28.

⁷<https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html> Consulté le 24/04/2018 à 12 :28.

1-3-5- Les conteneurs réfrigéré « reefer »

Les conteneurs réfrigéré « reefer » (figure n°01-e) ce sont des conteneurs à caractéristiques thermiques (parois isolées) munis d'un dispositif de réfrigération et de chauffage.⁸

1-3-6- Le conteneur citerne « tank »

Le conteneur citerne « tank » (figure n°01-f) sont composés de deux éléments de base : la citerne et l'ossature. Elles doivent correspondre à des spécificités techniques bien précises en fonction des produits transportés, qui sont classées en deux catégories : alimentaires et chimiques (gaz, liquide, matière dangereuse...)⁹

Figure n°01: Types de conteneurs



⁸<https://www.carucontainers.com/fr/conteneur/conteneur-frigorifique> Consulté le 24/04/2018 à 13:03.

⁹<https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html> Consulté le 24/04/2018 à 12 :28.

1-4- Identifications et marquages des conteneurs

Le codage, le marquage, l'identification proposée par le BIC (Bureau international du Container) ont donné au conteneur une carte d'identité : la norme **ISO 6346**. Chaque conteneur est unique.

Les codes pour les conteneurs ou "codes BIC" sont reconnus dans la Norme Internationale ISO 6346, conteneurs pour le transport de marchandise-codage, identification et marquage, qui définit un système d'identification des conteneurs pour le transport de marchandises dans tous les documents de transport international et de déclaration en douane. Les codes BIC sont utilisés dans 110 pays par 1200 propriétaires ou opérateurs représentant 90% de la flotte mondiale des conteneurs.

Tous les conteneurs obéissent à des règles de normalisation, éditées par l'ISO (Organisation International de Normalisation). Cette normalisation, en accord avec l'UIC (Union International de Chemins de fer), permet entre autres de faciliter le transport ferroviaire.

La norme ISO comprend un système d'identification international des conteneurs voir tableau n° 01.¹⁰

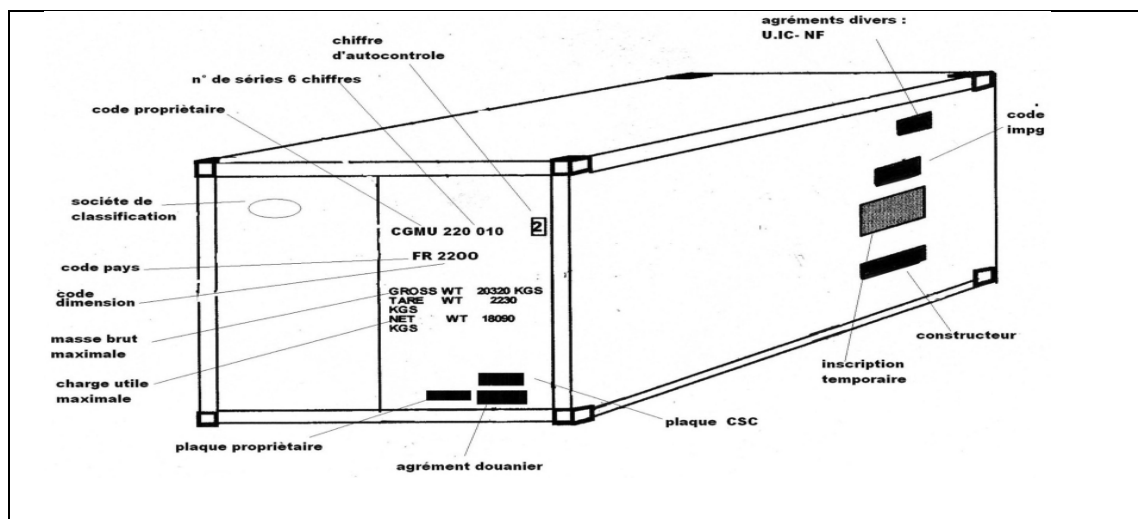
Tableau n° 01: Exemple sur l'identification et marquage d'un conteneur

Code propriétaire de quatre lettres	Numéro de série de six chiffres	Un chiffre d'autocontrôle
DVRU	128 428	6

Le chiffre d'autocontrôle destiné à valider l'exactitude de l'enregistrement et la transmission de données.

¹⁰Revu-du-commerce-international-info/fr/logistique/100-millions-de-conteneurs 2010. Consulté le 10/03/2018 à 21 :47

1-4-1- Le marquage du conteneur (figure n° 02)



Source: Revu-du-commerce-international-info/fr/logistique/100-millions-de-conteneurs 2010. Consulté le 10/03/2018 à 21 :47.

1-4-2- Les dimensions du conteneur

La norme ISO permet la standardisation de la dimension des conteneurs en circulation dans le monde. Plusieurs dimensions sont en service, mais certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place aux conteneurs de 20 pieds et 40 pieds dont les dimensions seront résumés dans les tableaux (n°02 et 03). L'unité de mesure de la conteneurisation est l'EVP (Equivalent Vingt Pieds) ou en anglais TEU (Twenty Equivale Unit) qui correspond à un conteneur de 20 pieds.¹¹

Tableau n° 02: La dimension du conteneur

	Type	Longueur (mm)	Largueur (mm)	Hauteur (mm)
Dimension extérieurs maximales	20 pieds	6058	2438	2591
	40 pieds	12192	2438	2591
Dimension intérieures minimales	20 pieds	5867	2330	2350
	40 pieds	11998	2330	2350

Source : <http://www.containerinfo.net/norme.htm> Consulté le 05/03/2018 à 22 :11.

1 pied = 304.8 mm - 1 inch = 25.4 mm.

Dans la pratique 2350 en largeur et 2390 mm en hauteur.

¹¹<http://www.containerinfo.net/norme.htm> Consulté le 05/03/2018 à 22 :11.

Tableau n°0 3: Ouverture minimum des portes

Type	Largueur (mm)	Hauteur (mm)
20 pieds	2286	2261
40 pieds	2286	2261

Source: <http://www.containerinfo.net/norme.htm> Consulté le 05/03/2018 à 22 :11.

Dans la pratique les portes font 2340 en largeur et 2280 mm en hauteur.

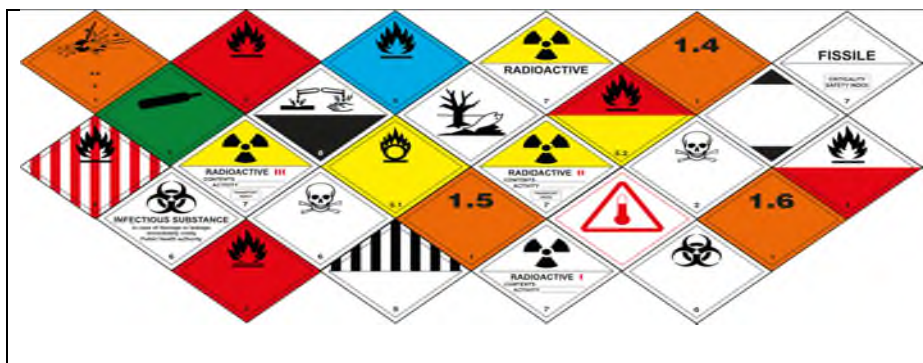
1-4-3- Le marquage de conteneur pour la marchandise dangereuse

Les conteneurs sous contrôle Delmas sont tous agréés pour le transport des marchandises dangereuses. Il convient de rappeler cependant que les marchandises dangereuses doivent répondre à des normes de conditionnement très strictes.

Les règles de conditionnement sont régies par le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods). Chaque marchandise dangereuse devra faire part d'une déclaration spécifique auprès de la compagnie maritime.

Le conteneur lui aussi devra faire l'objet d'un marquage spécifique. Ces marques sont à retirer après chaque export de marchandise dangereuse. Nous rappelons que aucun résidu quel qu'il soit ne doit subsister dans le conteneur après le dépotage de ce dernier. En effet, le personnel ayant en charge la maintenance et le nettoyage des conteneurs pourrait s'en trouvé affecté. (Figure n°03) montre le marquage apposé sur le conteneur.¹²

Figure n° 03: le marquage des conteneurs pour la marchandise dangereuse



Source : http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf Consulté le 27/02/2018 à 13h12.

¹²http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf Consulté le 27/02/2018 à 13h12.

1-5-Les avantages et les inconvénients de conteneur

Le conteneur est le moyen idéal de l'inter-modalité, son caractère standard et interchangeable ainsi que sa robustesse permet un usage répété.¹³

Avantages

- ✓ Sécurité de la marchandise
- ✓ Protection contre le vol, les chocs et l'environnement
- ✓ Economie sur l'emballage et l'assurance
- ✓ Rapidité de manutention et de transport
- ✓ Suppression des ruptures de charge

Inconvénients

- ✓ Investissements coûteux
- ✓ Difficile adaptation des ports, et moyens de transport des pays en voie de développement
- ✓ Normalisation encore insuffisante
- ✓ Déséquilibre des flux de marchandises imposant des transports de TC à vide
- ✓ Empotages et chargements mal exécutés

2- Le transport maritime

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

La généralisation du conteneur a permis des gains de productivité considérable par l'augmentation de la taille des navires, l'accélération des opérations de chargement-déchargement et la suppression de la plupart des manutentions, ...etc.

Le visage de transport maritime du 19^{ème} siècle, avec ses portes conteneurs et pétroliers géants tournant au tour du monde est très différent de cargos traditionnel. Cette révolution technique a permis à ce mode de transport de se maintenir à la première place, avec des trafics, tout type de produit confondu, qui ont presque

¹³<http://www.cgl-consulting.com/maritime/transport-maritime.pdf> Consulté le 24/03/2018 à 14:26.

quadruplé entre 1970 et la fin des années 2000, et d'assurer aujourd'hui encore plus de 70% des échanges mondiaux en valeur.¹⁴

2-1-Les principaux intervenants dans le transport maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre un port A et un port B. Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées.¹⁵

2-1-1-Les armateurs : Ils équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale. Ils peuvent être les propriétaires (fréteurs), les exploitants ou les affréteurs (loueurs de navires). Leur principale activité est le transport maritime de marchandises ou de passagers. Leur rôle est donc de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

2-1-2-Les chargeurs : Ce sont les donneurs d'ordre, par exemple les entreprises primo-exportatrices propriétaires de marchandises qu'ils expédient dans le cadre d'opérations internationales.

2-1-3- Le transitaire : Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il est chargé d'effectuer pour le compte de la marchandise un certain nombre d'opérations : les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la rédaction de connaissements, le groupage, le dégroupage, la reconnaissance et le passage de la marchandise, etc. suivant les cas il peut être simple mandataire (soumis exclusivement à une obligation de moyens) ou, plus largement, commissionnaire. Dans ce cas, il a entière liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix des modes de transport et de transporteur et de négocier les contrats avec ces derniers. Il est, en contrepartie, astreint à une obligation de résultat. A noter que les professionnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une activité de stockage et de manutention. Il n'est non plus rare de rencontrer qu'il possède une division qui s'occupe du transport de poste-acheminement terrestre.

2-1-4- Les consignataires ou agents maritimes : Ils représentent dans le port l'armateur ou l'affréteur du navire. Il défend leurs intérêts. Il négocie les contrats, il le

¹⁴Denis Chevlier et FrancoisDuphil, « transporter à l'international », FAUCHER, Danves, 2009, p 138.

¹⁵Moïse Donald Dailly, « Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, L'HARMATTAN, 1^{er} édition, 2013, p 92 et 93.

représente auprès des instances administratives, auprès les exportateurs, des importateurs ou leurs transitaires.

L'agent consignataire peut être :¹⁶

2-1-4-1- Le consignataire du navire : représente le transporteur. Il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même.

Le consignataire est donc un auxiliaire qui assure la réception, l'embarquement, le débarquement des marchandises, leur livraison au destinataire et les encaissements y afférents. Si le consignataire est un courtier qui n'assume pas lui-même les fonctions d'entrepreneur de manutention, il fait alors appel pour le compte de son mandant, à un entrepreneur de manutention, pour ce qui concerne sa responsabilité, il répond envers l'armateur des fautes d'un mandataire salarié.

2-1-4-2-Le consignataire de la cargaison : il représente le destinataire, il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même. Il est donc un auxiliaire qui assure la prise en charge de la marchandise et paie le fret restant éventuellement dû. En ce qui concerne sa responsabilité, il répond envers le destinataire des fautes d'un mandataire salarié.

2-1-5-L'aconier : Il s'agit d'un auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes :¹⁷

- réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer et les garder jusqu'à leur embarquement.

- réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées et les garder jusqu'à leur remise au destinataire.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui et tout ce qui concerne la limitation de la responsabilité et la réception ressort du droit commun.

2-1-6-Le courtier maritime (shipbroker) : ce professionnel s'entremet entre deux entreprises ; soit pour acheter/vendre un navire neuf (exemple : entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui

¹⁶ Jean Belotti ; op.cit. ; p 278, 279.

¹⁷ Idem.

possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il rapproche les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution du contrat.¹⁸

2-1-7-La douane : « La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Il est habilité à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux »¹⁹

2-2- Les types de navire

Le chargement de la marchandise peut s'effectuer sur deux types de navires comme l'indique la figure n°04 :²⁰

2-2-1- Les navires spécialisés

Sont réservés au transport d'un type particulier de marchandise tels que : les vraquiers, pétroliers ou céréaliers, les navires polythermes destinés au transport de denrées périssables.

2-2-2- Les navires non spécialisés

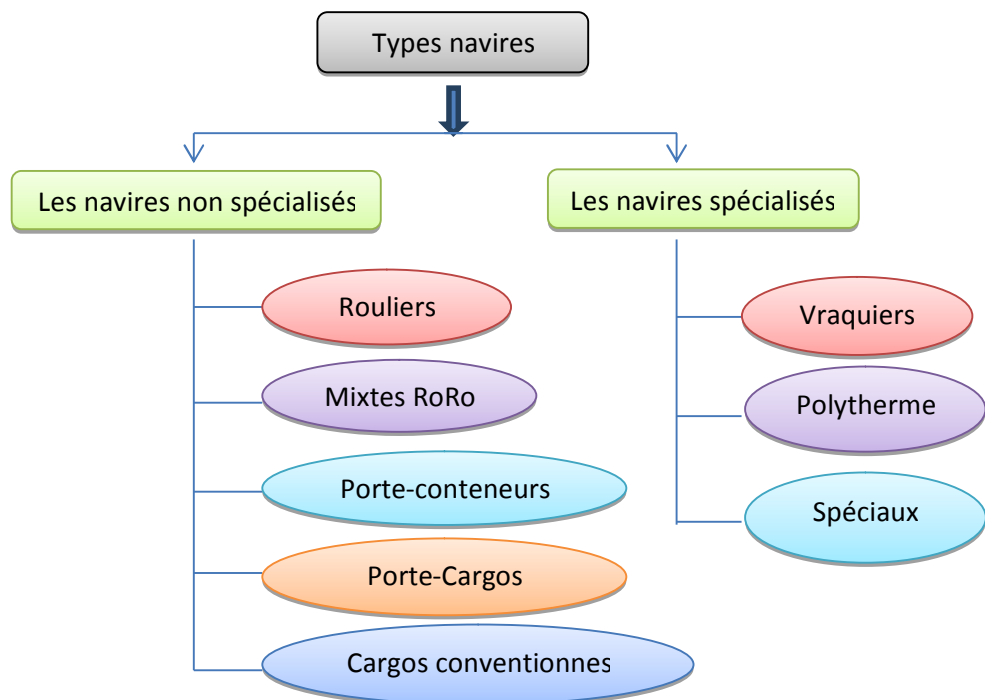
Ils sont destinés pour transporter toute sorte de marchandises diverses ; emballées et conditionnées (sacs, cartons, caisses ; mais aussi cadres conteneurs,...etc.).Tels que les cargos conventionnels qui disposent de leurs moyens de manutention, les portes conteneurs adaptés au volume des conteneurs, et les navires rouliers équipés d'une rampe arrière permettent la manutention de tous les types de marchandises. Cette technique de roulage est aussi appelée la technique RoRo (Roll on – Roll off). Les navires mixtes RoRo + conteneur combinent l'intérêt du conteneur avec celle du roulage. Les porte-barges destinés au transport combiné fluvial/maritime.

¹⁸Jean Belotti ; op.cit. ; p 277.

¹⁹MARIE-MADLEINE Damien, «Dictionnaire de transport et de la logistique » 2^{me} édition, DUNOD, Paris, 2005, p 194.

²⁰Denis Chevrier et FrancoisDuphil ; op.cit. ; p 142, 144 et 145.

(Figure n°04) : Les types des navires



Source : réaliser par nos soins.

➤ Les vraquiers

Les vraquiers (figure n°4-a) comprennent les transporteurs de vrac solides (minéraliers, céréaliers,...etc.) et les navires citernes, essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gaz liquéfiés.

➤ Les navires polythermes

Les navires polythermes (figure n°4-b) s'adaptés au transport sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navire se raréfie ; l'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car plus souple.

➤ Les navires spéciaux

Il en existe de toutes sortes : car-ferries, des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines ; etc.

➤ Les porte-conteneurs

Les porte-conteneurs (figure n°4-c) sont des navires puissants et rapides, les portes boîtes en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneur de 20pieds

qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40pieds. Les plus grands actuels font plus de 300m de long et transportent 8000EVP.

➤ **Les navires rouliers**

Les navires rouliers (figure n°4-d) sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. Cette technique dérivée de celle du ferry-boat et appelée « Roll-on/Roll-off » ou « Ro-Ro », présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tous les types de marchandises, On distingue : le roulage directe (manutention de charge sur roues ou chenilles) : semi-remorques routières, voitures, wagons parfois , Le roulage indirect, dans lequel on utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises à bord : remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, chariot sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

➤ **Les navires mixtes Ro-Ro+ conteneur**

Les navires mixtes Ro-Ro + conteneur (figure n°4-e) combinent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés. Leurs avantages et donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ses navires de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

➤ **Les navires porte-barges**

Les navires porte-barges (figure n°4-f) sont des navires munis d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci.

➤ **Les cargos conventionnels**

Les cargos conventionnels (figure n°4-g) disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ses navires classiques perdent peu à peu de leur importance.



(a)



(b)



(c)



(d)



(e)



(f)



(g)

2-3- Les documents de transport maritime

Il existe deux documents du transport maritime qui sont: le connaissement et le manifeste.

2-3-1- Le connaissement: son appellation en anglais est (Bill of Lading- B/L), issu du texte de base de Bruxelles (1924).

Il apparaît souvent pour les opérations du commerce international comme un document difficile à comprendre. Il représente de multiples facettes et son utilisation requiert une certaine expérience. Il matérialise le contrat de transport établi entre un chargeur qui peut être l'exportateur ou l'importateur, lequel a souvent mandaté un transitaire, et la compagnie maritime représentée en général par son agent.

C'est une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux car il représente la marchandise dont il précise la description et permet d'en transférer la propriété.

Les originaux constituent des titres de propriété nécessaire à la prise en charge des marchandises par le destinataire final et peuvent donc être négociés dans le cadre d'une transaction commerciale ou bancaire (cas de crédit documentaire).²¹

2-3-2- Le manifeste

C'est un document de transport qui récapitule la totalité des marchandises ou des passagers chargés dans un véhicule ou une unité roulante de transport pour un trajet donné (d'une gare routière ou ferroviaire, d'un port ou d'un aéroport à destination d'une autre gare, un autre port ou aéroport). Ce document de transport, comme le dévoile sa définition, est utilisé dans tous les modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien). Pour un véhicule qui transporte à la fois du fret et des passagers, on établira deux manifestes séparés (un manifeste pour les passagers et un autre pour les marchandises).

Le rôle d'un manifeste est de fournir, compte tenu de certaines exigences commerciales et réglementaires, des renseignements précis sur le chargement ou les passagers.²²

Pour le transport de marchandise : Il s'agit de la liste des marchandises constituant le chargement d'un véhicule de transport ou d'une unité de transport (unité Ro-Ro, UTI). Ces marchandises sont classées en fonction des numéros de titre de transport (LTA, Connaissance,...). Le manifeste reprend ainsi, pour toutes les expéditions

²¹ Jean Belotti ; op.cit. ; p 271 et 272

²² Logistique Conseil, recueil de documents essentiels utilisés dans le transport maritime, p01 ; disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm> consulté le 26.03.2018 à 17:45.

individuelles, les informations utiles contenues dans les titres de transport (expéditeur, destinataire, nombre de colis, marques et numéros, nature des emballages, la quantité et la désignation des marchandises).

Pour le transport de passagers : Il s'agit de la liste de tous les passagers à bord du véhicule de transport au moment de son départ. Cette liste ne prend pas en compte les membres de l'équipage. Les passagers y sont classés en fonction des numéros de titre de transport (billet ou ticket de voyage). Le manifeste reprend toutes informations utiles sur l'identité des voyageurs.

2-4- Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui peuvent être déterminants dans le choix de la solution transport. Nous allons les présenter dans le tableau n°04 :²³

Tableau n° 04: Les avantages et les inconvénients de transport maritime

Caractéristiques techniques et	Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). ➤ Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) réduit le coût de la manutention et des assurances. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Taux de fret avantageux sur certaines destinations. ➤ Possibilités de stockage dans les zones portuaires. ➤ Tous les points du globe peuvent être desservis. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Délais importants. ➤ Encombrement portuaire de certaines zones. ➤ Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. ➤ Ruptures de charge et manutention source d'avaries. ➤ Assurance plus élevée et emballage plus onéreux.

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008, p16.

²³Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008, p 16

Section 2 : Les facteurs principaux dans le transport maritime

1- Les incoterms 2010

Les incoterms sont une codification élaborée par la chambre de commerce internationale (CCI) qui définit le mode de transport ainsi que la livraison entre deux parties : l'acheteur et le vendeur, dans cette section nous allons voir le rôle de l'incoterm, choix de l'incoterm et sa réforme de 2010.

1-1- Définition de l'incoterm

Les règles des incoterms (International Commercial TERMS) sont rédigées par la chambre de commerce international (CCI) en 1936 et fait l'objet d'une révision régulière.²⁴

Ils définissent les obligations et les responsabilités entre incombant au vendeur et à l'acheteur en ce qui concerne:²⁵

- **Le point de transfert des frais** : répartition des frais de transport, assurance et douane (les frais d'acheminement) entre le vendeur et l'acheteur.
- **Le point de transfert des risques** : à partir de quel lieu l'acheteur est responsable des risques de pertes et de dommages encourus par la marchandise durant le transport.
- **Les documents** (ou données informatiques équivalentes) dus par le vendeur à l'acheteur.

Les règles incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Cette nouvelle version, qui prend en compte l'évolution des pratiques commerciales comporte onze termes commerciaux, chacun désigné par trois lettres suivis d'un lieu choisi par les parties.²⁶

L'incoterm résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale (CCI). Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

²⁴<http://import-export.societegenerale.fr/fr/incoterms-2010> Consulté le 01/05/2018 à 16 :47.

²⁵www.gondrand.fr/p28-lexique-incoterms.php Consulté le 01/05/2018 à 17:15.

²⁶www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance Consulté le 02/05/2018 à 08:30.

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationale pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.²⁷

Les règles incoterms (International Commercial TERMS) rédigées par la Chambre de Commerce International (ICC).

Ils définissent les obligations et les responsabilités entre incombant au vendeur et à l'acheteur en ce qui concerne.²⁸

- La livraison.
- La conclusion des contrats de transport.
- Le transfert des risques.
- La présentation des documents de transport.
- Le chargement et le déchargement.
- L'accomplissement des formalités des marchandises douanières export et import.
- Le paiement des droits et taxes.

Donc, les incoterms sont: « l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes». ²⁹

1-2- Le rôle des incoterms

Les incoterms prévoient la répartition des frais entre acheteur et vendeur ainsi que le moment du transfert de risque, selon un langage codifié, remis à jours en 2010. Leur usage est fortement conseillé pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente.

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international³⁰

- Une définition précise de l'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné ;

²⁷Jean Belotti; op.cit. ; P 94.

²⁸http://www.grex.fr/medias/fichier/logistique-les-incoterms-icc-2010_1521127531444-pdf Consulté le 22/05/2018 à 13:03.

²⁹LASARY, « Le commerce international à la portée de tous », paris, 2005, p 115.

³⁰ Moise Donald Dailly ; op.cit. ; p 46.

- Une définition précise du transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur ;
- Une définition précise de la répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise;
- Une définition précisent des documents (ou des documents informatiques équivalents) dus par le vendeur à l'acheteur pour le transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.

2- L'assurance des marchandises transportées par voie maritime

Nous présentons dans ce qui suit le cadre légale du contrat d'assurance et les conditions d'assurances.³¹

2-1- Les différentes garanties

Les facultés couvertes par la police assurance peuvent être assurées, soit aux conditions "La garantie FAP", conditions "Franc d'avaries particulières sauf (F.A.P sauf)", "Tous risques", et "La garantie guerre et mines".

2-1-1- La garantie FAP

La garantie FAP (franc avarie particulière) couvre l'avarie commune. Cette garantie ne couvre que les risques d'avarie commune, les risques majeurs ; naufrage, abordage, incendie, chute de colis au cours de chargement, s'applique au transport maritime. Le taux de prime est très bas. C'est cette garantie retenue par l'incoterm CIF comme obligation minimum d'assurance à la charge de vendeur.

2-1-2- La garantie "F.A.P sauf"

Celles qui sont listées. Elle couvre les avaries communes et certaines avaries particulières énumérées. Cette garantie est conforme aux exigences minimales d'assurance prévue par les incoterms CIP et CIF.

2-1-3- La garantie "Tous risques"

Elle couvre les avaries communes et les plupart des avaries particulières et les risques de vol total ou partie ou de perte de non-livraison, ainsi que les frais et dépenses engagés pour préserver les marchandises assurées d'un dommage ou pour le limiter.

³¹ D. chevalier, F. Duphil ; op.cit. ; p97-99.

2-1-4- La garantie guerre et mines

Cette garantie à un taux de prime moins élevé (compris entre 0.03 et 0.3%), elle couvre les actes de guerres civiles, hostilités, représailles, torpilles, mines, accidents, et fortunes de guerre, actes de sabotage et de terrorisme, et autres.

2-2- Les deux types d'avaries

Il faut soigneusement distinguer les avaries communes, les avaries particulières³²

2-2-1- Les avaries communes : dont les conséquences sont partagés entre le navire et tous les chargeurs ayant des marchandises à bord, car leur origine est une action ayant pour objet de sauver le navire et la cargaison, par exemple l'appel à un remorqueur en cas d'avarie de machine.

2-2-2- Les avaries particulières : elles ne concernent qu'une partie de la cargaison ; les conséquences sont supportées par les seuls ayants droits à ces marchandises.

2-3- Les risques exclus par les assurances

L'assurance doit établir l'existence de l'exclusion qu'il souhaite invoquer³³

- Vice propre de la marchandise.
- Faute de l'assure.
- Insuffisance d'emballage.
- Commerce prohibé ou clandestin.
- Préjudice commercial.

Conclusion

De nos jours, le mode de transport le plus utilisé pour les expéditions lointaines avec son coût avantageux est le transport par mer, qui occupe une grande partie dans les échanges commerciaux mondiaux. Cependant cette place importante est acquise suite à des améliorations structurelles qui se sont imposées. Ces phénomènes structurelles sont survenus après la standardisation de conteneur et son adaptation à des marchandises diverses, donc il est devenu un élément principale d'échange.

³²Corinne PASCO; op.cit. ; p 81.

³³ Corinne PASCO; op.cit. ; p 81.

Chapitre II

Introduction :

Le terme logistique, d'origine militaire, est très vite associé dans les firmes, la logistique est l'ensemble des opérations nécessaires aux flux des échanges, l'achat par transport maritime est l'une des étapes les plus importantes pour désigner la chaîne de déplacement des marchandises depuis le fournisseur jusqu'au client.

Le présent chapitre sera consacré à la présentation des fondements théoriques concernant la logistique. Pour se faire, on a opté pour la répartition en deux sections : dans la première, on présentera le concept de la logistique, dans la deuxième section, on abordera l'achat de transport maritime.

Section 01 : Le concept de la logistique

La logistique est un élément important de la stratégie de l'entreprise. Le domaine de la logistique recouvre toutes les actions et planification, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des flux physiques de marchandise et des flux d'information qui s'y rapportent.

1- L'origine ancienne de la logistique

L'Université de Lille indique dans un document sans titre : « Logistique a comme racine grecque « logisteuo » signifiant avant tout administrer. L'institution militaire a utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. La logistique a donc été un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires.

Au IV^e siècle avant JC., Sun Tzu met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées alors qu'Alexandre le Grand (356 – 323 avant JC.) avant de se lancer dans son périple en Asie, brûla tous ses chariots de denrées afin de rendre moins pesante la mobilité de ses troupes. De par cette réflexion, Alexandre le Grand avait pensé faire précéder le mouvement de ses armées par l'organisation du ravitaillement. Ainsi Jules César en créant la fonction « logista » chargeait un officier de s'occuper des mouvements des légions romaines pour organiser les campements de nuit et constituer les dépôts d'approvisionnements dans les villes soumises »¹

¹ CARKAOUI Abdelkbir, <http://www.acharkaoui.com/la-logistique/histoirelogistique>. Consulter le 09/03/2018 à 17:03

2- Evolution de la logistique

Le tableau n°05 représente les grandes évolutions de la logistique pour chaque période.

Tableau n°05: évolution de la logistique

	la période	L'évènement
Programme Militaire	Au 19 ^e siècle	Origine militaire de la logistique : compagne napoléoniennes (intendance, train des équipages)
	2 ^{ème} guerre mondiale	Emergence de la recherche opérationnelle (logistique savante)
	Année 60	Concept de Life Cycle Cost (coût de possession global)
	Année 70	L'essor de l'informatique, crée les systèmes MRP, les codes à barres
	Année 80	Système Toyota, Just à temps (JAT), (nouvelle contrainte, notion de processus)
	Année 90	La logistique se transversalise et devient globale (ERP, Concept Supply Chain)
	Année 2000	Le Supply Chain Management tend à devenir un outil de management globale

Source: HOHMANN Christian ; Les évolutions de la fonction logistique ; v 12 Avril 2006 ; (PDF).

3- Définition de la logistique

D'après YVES Pimor : La logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut.²

D'après Larousse 2010, il existe deux définitions pour le terme logistique. Il y a l'adjectif qui correspond à l'ensemble des opérations permettant aux armées de vivre, de se déplacer, de combattre, d'assurer les évacuations ainsi que le traitement médical du personnel. La logistique, nom féminin, signifie, quant à elle l'ensemble des méthodes et des moyens liés à l'organisation d'un service, d'une entreprise, et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois même les approvisionnements³

4- Les flux de la logistique

La logistique a pour but de gérer les flux physiques, les flux d'informations et les flux financiers.⁴

² YVES Pimor, logistique : « Production, Distribution, Soutien », DUNOD 4^e édition, Paris 2005, p.4.

³ Dictionnaire Larousse en ligne : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/logistique/47678>
Consulté le 09/03/2018 à 17:03.

⁴ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Gestion-flux-logistiques.htm> Consulté le 19/03/2018 à 16 :08.

4-1- les flux physiques

Dans l'espace, on distingue deux catégories de flux physique (les flux logistiques internes et les flux logistiques externes)

4-1-1- Flux logistiques internes

Ce sont les flux de production, la circulation de matières et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

4-1-2- Flux logistiques externes

Il existe plusieurs types de flux externes:

- **Flux d'approvisionnement ou flux amont** : circulation des matières et consommables depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise cliente.
- **Flux de distribution ou flux aval** : circulation des produits finis ou semis finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente.

Les flux de logistiques externes sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage.

Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes. C'est ainsi qu'on distingue :

- **Les flux poussés** : dans ce type d'organisation, chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.
- **Les flux tirés** : Le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se fait uniquement sur la demande d'un poste client. Par principe il y a zéro stock dans la chaîne.
- **Les flux tendus** : une combinaison des deux précédents flux, c'est équivalent d'un flux tiré, mais avec un minimum de stocks et d'en-cours repartis le long de la chaîne logistique.

- **Les flux synchrones** : dans ce type d'organisation, la livraison de composants différents est réalisée dans le respect de leur ordre d'entrée dans le processus de fabrication. Ils sont donc livrés juste au moment de leur utilisation. Ce qui permet de réduire les stocks et les coûts qui y sont liés.

4-2- les flux d'informations

Essentiellement bi- directionnel, il permet l'échange de données transactionnelles ainsi que des niveaux de stocks entre les partenaires de la supply chain. Cet échange d'informations initie, contrôle et enregistre la valeur des flux des biens et des services tout le long de la supply chain. Historiquement, ce flux était consigné sur papier, il est à présent documenté électroniquement.

Des exemples typiques de tels flux sont les prévisions, plans de promotions, ordres d'achats, confirmations de commandes, l'information sur l'affrètement, le réapprovisionnement de la supply chain.⁵

4-3- Les flux financiers

Les flux financiers concernent toute la gestion pécuniaire des entreprises : ventes des produits, achats de composants ou de matières premières, mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts, ... et bien sûr du salaire des employés.

Les flux financiers sont généralement gérés de façon centralisée, dans l'entreprise, dans le service financier ou comptabilité, en liaison toutefois avec la fonction production par les services achats et le service commercial. Sur le long terme, ils correspondent aussi aux investissements lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication. Encore s'agissent-ils d'échanges avec des organismes bancaires extérieurs au réseau d'entreprises.⁶

5- Les enjeux de la logistique

La fonction de la logistique dans l'entreprise est d'assurer au moindre coût la coordination de l'offre et de la demande, aux plans stratégiques et tactiques, ainsi que

⁵A.K.Samii, « Stratégie Logistique Supplychain management », 3^{me} édition DUNOD, paris, 2008, p47.

⁶<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00267825/document> consulté le 19/03/2018 à 23 :15

l'entretien à long terme de la qualité des rapports fournisseurs-clients qui la concurrence.⁷

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépendent aujourd'hui de la maîtrise du processus logistique (Guillaume, 1993). La logistique conditionne ⁸

- ✓ La maîtrise des coûts : grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après vente. Ainsi la mise en œuvre d'une logistique intégrée chez Bull a permis d'améliorer les délais de livraison, de réduire les taux d'insponibilité tout en diminuant les coûts.
- ✓ Les possibilités d'externalisation de l'entreprise : l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (exemple : la sous- traitence). Ou bien toute une partie de sa fonction logistique.
- ✓ La normalisation des produits et des processus de gestion : l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation des certains composants et produits, normes de coûts).
- ✓ La diversification de l'entreprise : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités, (exemple : l'entreprise Findus est parvenu à élargir son activité de producteur de crème glacée à celle d'industriel du surgelé pour n'importe quels produits, viandes, poissons, plats cuisinés,...etc.), grâce à une parfaite maîtrise technologique de la chaîne du froid.
- ✓ La flexibilité et l'adaptation de l'entreprise : grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.
- ✓ L'europanisation des schémas logistiques.

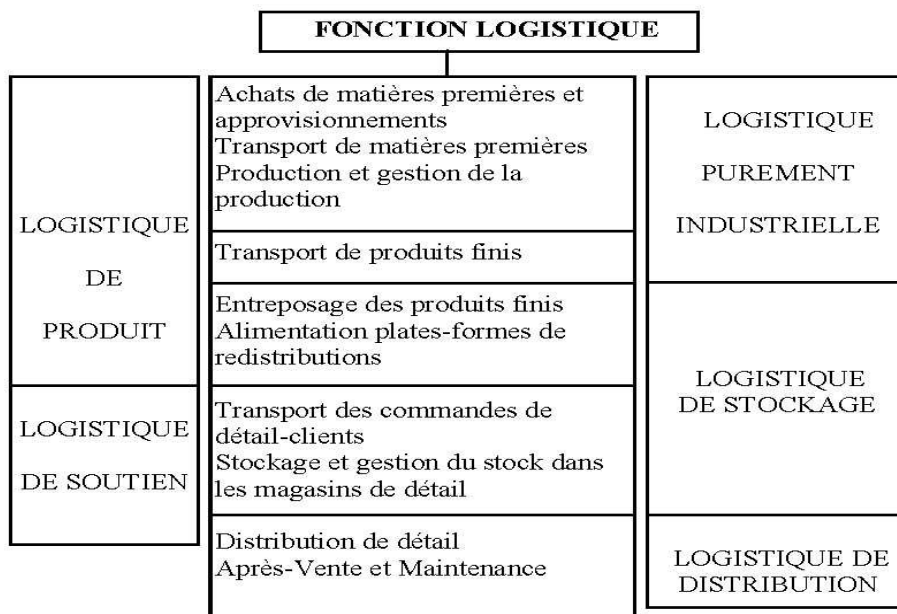
⁷ GRATACAP Anne, MEDAN Pierre, « Logistique et supply chain management », DUNOD, Paris, 2008, p 9.

⁸ DIEMER Arnaud, Les fonctions d'appui à la production : approvisionnement et logistique, (PDF).

6- Fonction de la logistique

La logistique au sein de l’entreprise peut être appréhendée à travers trois groupes d’activités distinctes, on parle alors de logistique purement industrielle, logistique de stockage et de logistique de distribution, parmi ces activités, Colin et Tixier (1981) distinguent la logistique de produit (elle concerne toutes phases du cycle de production, depuis l’approvisionnement en matières premières jusqu’ au stockage dans les magasins de détail) de la logistique de soutien (elle intervient à partir de la vente des produits, inclut l’après-vente et la maintenance) voir le tableau n°06⁹

Tableau n °06 : la fonction de la logistique



Source: DIEMER Arnaud, Les fonctions d’appui à la production: approvisionnement et logistique, (PDF).

Ainsi que la logistique est devenu un concept transversal mettant en étroite relation les différents services de l’entreprise (approvisionnement, production, distribution...). Cette volonté de développer une « logistique intégré » vise essentiellement à suivre le produit dans les différents stades de l’entreprise.¹⁰

⁹ DIEMER Arnaud ; op.cit. ; (PDF).

¹⁰ <http://www.oeconomia.net/private/cours/fonctionachatslogistique.pdf>. Consulté le 26/04/2018 à 18 :13.

7- Les différents types de la logistique

On peut distinguer plusieurs logistiques différentes par leur objet et leurs méthodes ¹¹

- a- La logistique d’approvisionnement:** qui consiste à amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production, ainsi elle permet d’apporter à des entreprises de service ou des administrations des divers dont elles ont besoin pour leur activité.
- b- La logistique de production:** qui consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production.
- c- La logistique de distribution:** qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui les produits dont il a besoin.
- d- La logistique militaire:** qui vise à transporter sur un théâtre d’opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien.
- e- La logistique de soutien:** qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de la maintenance.
- f- L’activité dite de service après-vente:** qui est proche de la logistique de soutien, on utilise souvent l’expression (management de services) pour distinguer le pilotage de cette activité.
- g- Des reverses après logistiques:** traduites en français par « logistique à l’envers », « rétro-logistique » ou « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu’il veut faire réparer, à traiter des déchets industriels, emballages et produits inutilisables.

Section 02 : L’achat du transport maritime

Le transport maritime reste, en volume, le premier moyen de transport de marchandises. Les différentes compagnies maritimes se sont organisées en «conférences », groupes ou consortiums afin de mieux exploiter les différentes lignes et

¹¹ PIMOR Yves; op. cit.; p.4.

de développer des services, notamment la conteneurisation sur de nombreuses destinations.

La convention de Bruxelles de 1924 (dite règles de La Haye), les règles de Hambourg, rédigées sous l'égide de l'ONU en 1978, entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1992, ainsi que la loi française maritime du 18 juin 1966 constituent le cadre législatif de référence. La CNUCED a édité un code de bonne conduite des conférences maritimes prévoyant des règles de partage de trafic. Il n'a pas encore été ratifié par la France.¹²

1- La configuration du fret maritime

On distingue le fret expédié en conventionnel et le fret expédié par conteneur. Les règles de tarification suivantes doivent être connues des chargeurs.¹³

1-1- Le transport en conventionnel

Il est ouvert à tous les types de marchandises, les tarifs sont exprimés pour une relation de port à port, par classe de marchandise, et par unité payante (UP). Le fret comprend un nombre plus ou moins grand d'opérations portuaires effectuées dans le périmètre du navire. Ceci est déterminé par les liners-temrs ou « conditions de ligne ». Les plus couramment employés sont : bord/bord, bord/sous-palan, quai/quai, sous-palan/sous-palan. Il existe cependant des frets all in incluant la totalité des opérations de manutention portuaire.

L'unité payante : c'est soit la tonne, soit le mètre cube, à l'avantage du navire (exemple : une expédition de 2 t et 6 m³ sera taxée sur 6 UP).

Les compagnies appliquent à ce fret de base des correctifs, aussi appelés surcharges rarement négociable qui sont mentionnés dans le tableau n°07

¹² Ghislaine Legrand et Hubert Martini « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008,p 31.

¹³ Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI ; op.cit. ; p 32.

Tableau n°07: Les surcharges permanentes et les surcharge conjoncturelles

Surcharges permanentes	Surcharges conjoncturelles
Colis lourd (masse invisible de plus de dix tonnes), ou encombrant (plus de 12 m). Droits de port, de quai ou de bassin.	BAF (Bunker Adjustmen Factor), destine à compenser les variations de prix du combustible. CAF (CurrencyAdjustment Factor), destine à compenser les variations de taux de charge (surtaxe monétaire). WarRisk, surcharge, surcharge pour risque de guerre, congestion sur charge, surcharge pour congestion portuaire.

Source : Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI ; op.cit. ; p 32.

1.2 Les envois par conteneur

Le conteneur pouvant être complet ou non, au départ ou à l'arrivée, il en résulte en quatre cas possibles (voir figure n°07):¹⁴

1-2-1- FCL /FCL

L'empotage de marchandises destinées à un seul client est réalisé par l'expéditeur. Le conteneur scellé et livré directement au destinataire final sans avoir été ouvert (sauf évidemment en cas de vérification douanière ou autre), donc sans rupture de charge.

1-2-2- FCL/LCL

L'empotage de marchandises destinées à plusieurs clients est réalisé par l'expéditeur. A l'arrivée, après dépotage, les marchandises seront mises à la disposition des différents destinataires finaux, après une seule rupture de charge.

1-2-3- LCL/LCL

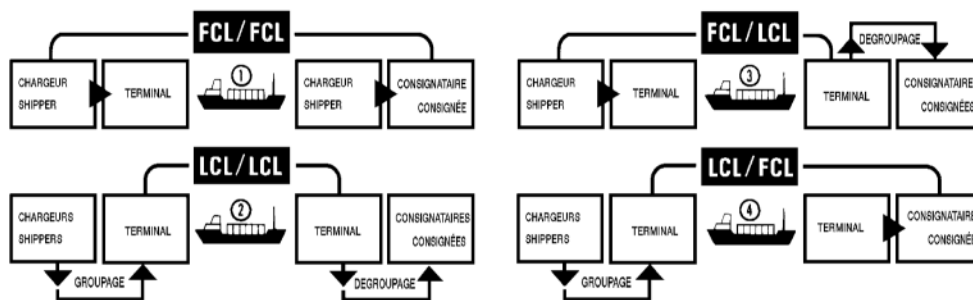
L'expéditeur n'ayant pas suffisamment de marchandises pour remplir un conteneur, celles-ci sont transportées dans un centre de groupage qui procédera à l'empotage de conteneur avec d'autres marchandises pour la même destination. A l'arrivée, après dépotage, les marchandises seront mises à la disposition des différents destinataires finaux, après deux ruptures de charge

¹⁴ Jean Belotti ; op.cit. ; P 28.

1-2-4- LCL/FCL

Différents expéditeurs envoient leurs produits à un centre de groupage. Celui-ci procédera à l'empotage du conteneur qui parviendra directement au destinataire final, après une seule rupture de charge.

Figure n°05: Les envois par conteneur



Source : Ghislaine Legrand et Hubert Martini ; op.cit. ; p33.

2- La tarification de transport maritime

La tarification de transport maritime se fait par¹⁵ :

2-1- Interprétation des règles de tarification

Les groupements privés d'armateurs, appelés « conférences », ont établi des tarifs dits « conférences » pour les lignes maritimes régulières. Ils fixent des taux de fret minimaux aux quels il est possible d'appliquer des rabais si l'importance du trafic ou la fidélité des chargeurs le justifie.

Quelques compagnies n'ont cependant pas adhéré à ces conférences. Ces « outsiders » gardent une entière liberté dans la fixation de leurs tarifs.

Les règles de tarification reprennent des principes communs que les chargeurs doivent connaître pour apprécier globalement le prix de transport voir le tableau n°08.

¹⁵Ghislaine Legrand et Hubert Martini ; op.cit. ; P 33.

Tableau n° 08: La répartition des coûts entre le vendeur et l'acheteur

La répartition des coûts entre acheteur et vendeur

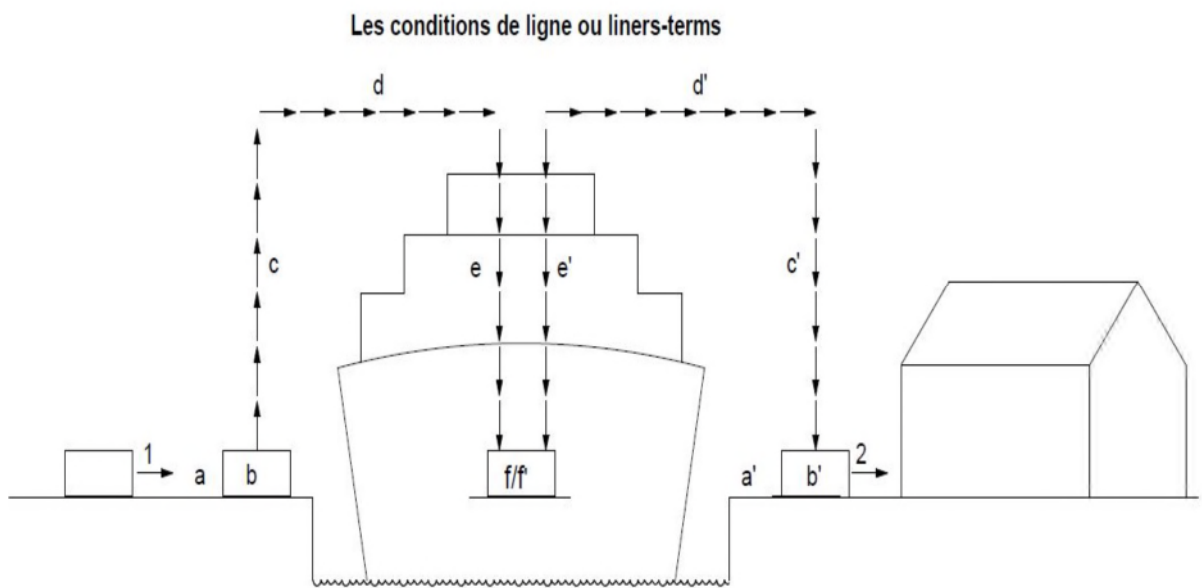
Sigle	Coût à la charge du vendeur					Coût à la charge de l'acheteur					
	Emballage	Chargement en usine ou entrepôt départ	Acheminement au port à l'aéroport à la plateforme de groupage au terminal	Formalités douanières export	Passage portuaire aéroportuaire plateforme de groupage terminal départ	Transport principal	Assurance transport	Passage portuaire aéroportuaire plateforme de groupage terminal arrivée	Formalités douanières import Droits et taxes	Acheminement à l'usine ou à l'entrepôt d'arrivée	Déchargement en usine ou entrepôt d'arrivée
EXW	■	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
FAS	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□
FCA	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□	□
FOB	■	■	■	■	■	□	□	□	□	□	□
CFR	■	■	■	■	■	■	□	□	□	□	□
CPT	■	■	■	■	■	■	□	□	□	□	□
CIF	■	■	■	■	■	■	■	□	□	□	□
CIP	■	■	■	■	■	■	■	□	□	□	□
DAF	■	■	■	■	■	■	■	□	□	□	□
DES	■	■	■	■	■	■	■	□	□	□	□
DEQ	■	■	■	■	■	■	■	■	□	□	□
DDU	■	■	■	■	■	■	■	■	□	■	□
DDP	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	□

Source : Ghislaine Legrand et Hubert Martini ; op.cit. ; p 34.

2-2- les conditions de ligne (ou liner-terms)

Le taux de fret annoncé par la compagnie maritime inclus un nombre plus ou moins grand d'opérations portuaires. La prise en compte de ces frais de manutention portuaire intervenant dans le périmètre du navire est déterminée dans les conditions de lignes ou liner terms la figure numéro 08 indique les différentes possibilités¹⁶

Figure n° 06: Les conditions de liners-terms



Source : Denis Chevalier et FrancoisDuphil ; op.cit. ; p 160.

Le tableau n°09 explicite la répartition des frais entre navire et marchandise, dans le cadre de liner terms, la détermination de la partie qui supporte les risques en cas d'avarie.

L'interprétation précise de ces termes peut être l'objet d'une coutume particulière à un port. Elle est indiquée ici sous toutes réserves.

¹⁶ Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI ; op.cit. ; p 36.

Tableau n° 09: La répartition des frais et la détermination des risques entre le navire et la marchandise

DE	bord	sous-palan	long du bord	quai			
↓					1	Rapprochement (depuis magasin ou quai)	CHARGEMENT
↓					a	Mise à l'aplomb des crochets de palan	
↓					b	Prise en charge sous palan Élingage (fourniture d'élingues) Accrochage	
↓					c d e	Hissage Virage (brasseyage) Aménage (mise à bord)	
↓					f	Arrimage (décrochage, désélingage et saisissage éventuel)	
↓						Câle	
↓					f'	Désarrimage Élingage Accrochage	DÉCHARGEMENT
↓					e' d' c'	Hissage ^{réserves.} Virage (brasseyage) Descente à l'aplomb le long du bord	
↓					a' b'	Mise à quai Décrochage. Désélingage Livraison le long du bord	
↓					2	Évacuation (vers quai ou magasin)	
↓						Allotissement (jusqu'à expiration du délai de connaissance (stockage, bâchage, magasin, gardiennage))	
A	bord	sous-palan	long du bord	quai		« À la charge de la marchandise » (frais annexes qui seront facturés au chargeur en sus du tarif de fret <i>liner-term</i>)	

Source : Denis Chevalier et FrancoisDuphil ; op.cit. ; p 160.

2-3- Le paiement du fret

Les expéditions peuvent se faire en port payé ou en port dû (vente CFR ou CIF par exemple). Cependant, c'est le chargeur qui, en principe, est redevable du fret. En cas de

paiement à destination, le réceptionnaire devient le débiteur pour autant qu'il accepte la marchandise.¹⁷

3- le contrat de transport par mer

Dès lors que le chargeur s'engage à payer le fret, c'est-à-dire le prix à payer pour le transport d'une marchandise, et que le transporteur s'engage à acheminer d'un point A à un point B convenus, par voie maritime, la marchandise qui lui a été confiée, il y a formation d'un contrat de transport maritime.¹⁸

3-1- Les obligations respectives des parties

Dans ce cas, le chargeur, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un transitaire, fait transporter une marchandise sur une relation précise, d'un port à un autre moyennant le paiement d'un prix déterminé (le fret).

Le contrat de transport maritime (Convention de Bruxelles et protocole) comprend des obligations respectives reprises dans le tableau n°10.

Tableau n°10: Les obligations du chargeur et du transporteur

Obligations du chargeur	Obligations du transporteur
<ul style="list-style-type: none"> • Déclaration écrite (sous forme de note de chargement ou instruction d'expédition) des marchandises transportées (marques, nombre, etc.). • Marquage des colis avec indication du poids (de façon très lisible), numéro du colis, port de destination, identification du destinataire. • Emballage suffisant pour protéger la marchandise durant le transport et les manutentions portuaires. • Calage et arrimage à l'intérieur des conteneurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Emission du connaissement. • Mise en état de navigabilité du navire, compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter. • Prise en charge de la marchandise. • Chargement et opérations de calage, arrimage à bord, puis transport, de façon appropriée. • Transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage. • Avis d'arrivée au destinataire de la marchandise et déchargement • Livraison de la marchandise.

Source : Moise Donald Dailly ; op.cit. ; p 142.

¹⁷Ghislain LEGRAND et Hubert MARTINI ; op.cit. ; p 37.

¹⁸Moise Donald Dailly ; op.cit. ; p 141, 142.

La déclaration écrite par le chargeur des marchandises transportées est importante. En cas d'erreur involontaire ou intentionnelle, le transporteur sera à même d'exonérer sa responsabilité en cas d'incidents. Cette déclaration écrite peut prendre la forme d'une liste de colisage décrivant la totalité de l'expédition.

La prise en charge de l'expédition peut être attestée par un billet de bord Elle détermine le point de départ de la responsabilité du transporteur. Celle-ci s'éteint lors de la remise de la marchandise au destinataire ou au porteur du connaissance!¹⁹

3-2- Le connaissance maritime

Le document de transport n'est pas indispensable à la formation du contrat. Cependant le connaissance ou « bill of lading, B/L » est un titre « négociable » (s'il est établi à ordre, voir le tableau n°11). Il « représente » la marchandise dont il porte la description, et permet d'en transférer la propriété. Il constitue également la preuve du contrat.

Il est normalement établi dans les vingt-quatre heures après le chargement et signé par le capitaine du navire. Il porte la mention « embarqué ». Il peut être émis immédiatement après la remise de la marchandise. Il porte alors la mention « reçu pour embarquement ». Il est émis en quatre originaux, parfois plus. Seuls, les exemplaires remis au chargeur sont négociables²⁰. Il existe plusieurs types de connaissance qui sont déterminés dans le tableau n°12.

Tableau n° 11: Formes de connaissance

A personne dénommée (ou nominatif)	A ordre (du chargeur ou du réceptionnaire)	Au porteur (sans indication Du destinataire)
-Nom et adresse du réceptionnaire « consigné » -Mention « à ordre » rayée -Mention « non négociable » apparente	-Transmissible par simple endos	-Transmissible par simple tradition -Livraison sur simple présentation
Peu utilisé	Très fréquent avec le crédit Documentaire	Formule dangereuse en cas de perte ou de vol

Source : Ghislaine Legrand et Hubert Martini ; op.cit. ; p 39.

¹⁹ Moise Donald Dailly ; op.cit. ; p 142.

²⁰ Ghislaine Legrand et Hubert Martini ; op.cit. ; p38.

Tableau n° 12: Les types du connaissance

Connaissance FIATA (FBL)	pour transport combiné, émis par le transitaire pour l'ensemble du transport
connaissance de transport combiné (CTBL)	.Emis par un transporteur responsable pour l'ensemble du transport
Connaissance direct <i>(Through Bill of Lading, TBL)</i>	Constitue un contrat unique qui couvre plusieurs transports successifs. Chaque transporteur est responsable de la partie du transport qu'il assure lui-même.

Source : Moise Donald Dailly ; op.cit. ; p 152.

4- La responsabilité du transporteur maritime (règles de La Haye)

Le transporteur maritime est présumé responsable des avaries ou pertes. La responsabilité s'étend de la prise en charge jusqu'à la livraison au destinataire. Cependant il s'agit d'une présomption simple qui peut être renversée par la preuve contraire.²¹

4-1- Les réserves faites par le transporteur

Le transporteur vérifie l'état de la marchandise au moment de la prise en charge. Il peut alors porter des réserves précises et motivées sur le document de transport. Ces réserves permettent au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité si elles sont la cause directe d'un dommage. La charge de la preuve se trouve renversée : le chargeur aura à faire la preuve de la responsabilité du transporteur

4-2- Les causes d'exonération

En l'absence de réserves (connaissance), le transporteur ne peut s'exonérer que dans un certain nombre de cas. Il doit prouver le lien de causalité entre le dommage et l'une des circonstances suivantes :

- Innavigabilité du navire ; à condition que le transporteur ait satisfait aux obligations de base.
- Vice cachés du navire ; c'est-à-dire « ceux qui échappent à une diligence raisonnable » (Convention de Bruxelles), « à un examen vigilant » (Loi de 66). C'est à l'armateur de prouver que l'examen a été correctement effectué.

²¹ Ghislaine Legrand et Hubert Martini ; op.cit. ; p 38, 39, 41

- Faute nautique ; c'est-à-dire une faute commise lors d'une opération intéressant le navire lui-même, et non la cargaison.
- Incendie ; quel que soit l'origine du sinistre, sauf faute du transporteur.
- Actes d'assistance et de sauvetage ; le transporteur est exonéré de sa responsabilité quant aux conséquences de ces opérations pour la marchandise.
- Événements non imputable au transporteur ; énumérés en détail dans la convention (« périls, dangers et accidents de la mer... faits de guerre, acte de Dieu, quarantaine... »).
- Feinte de route ; manquants de volume ou poids admis par les usages (du port de destination).
- Vice propre de la marchandise ; tare affectant la marchandise et la prédisposant à se détériorer du fait du transport.
- Défaut de chargeur ; comme le défaut de marquage et d'emballage.²²

5- La réception des marchandises

Le réceptionnaire des marchandises doit, pour conserver tous les recours contre le transporteur, agir selon le tableau n°13.²³

Tableau n°13: La réception des marchandises

Que faire en cas des dommages ou de pertes ?	
Perte totale des marchandises	Aucune formalité n'est nécessaire pour préserver les recours.
Les dommages sont apparents	Réserves écrites au plus tard au moment de la livraison sur le titre de transport ou le bon de livraison.
Les dommages ne sont pas apparents	Réserve écrites au plus tard dans les trois jours suivant la livraison, par lettre recommandée.

Source: Ghislaine Legrand, Hubert Martini ; op.cit. ; p41

Des réserves faites dans les conditions de forme et de délai renversent la charge de la preuve. Sinon présomption du bon état au moment de la livraison, le réceptionnaire pouvant prouver le contraire par tous les moyens.

²²Denis Chevalier et François Duphil ; op.cit. ; p 150.

²³ Ghislaine Legrand, Hubert Martini ; op.cit. ; p 41-42

En cas de retard, le réceptionnaire doit mettre le transporteur en demeure de livrer, une fois la date de livraison échue. C'est une condition préalable pour réclamer ensuite des dommages et intérêts.

Dans tous les cas, même si la responsabilité du transporteur est retenue, les dommages et intérêts sont versés dans la limite prévue par les conventions. Le délai de prescription est de un an à compter du jour de livraison (voir le tableau n°14)

Tableau n°14 : Comparaison des règles de La Haye et des règles des Hambourg

	Règle de La Haye	Règles de Hambourg
Etendue de la responsabilité	Prise en charge de la marchandise dans le périmètre du navire (bastingage à bastingage ou de sous-palan à sous-palan).	Responsabilité établie de port à port.
Responsabilité du transporteur	Responsabilité présumée sauf réserves faites par le transporteur.	Responsabilité présumée sauf réserves plus présomption de faute ou de négligence en cas d'avarie, perte ou retard : le transporteur doit prouver que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour éviter l'événement et ses conséquences.
Causes d'exonération	Cf. ci-dessus.	Idem mais la faute nautique n'est pas admise. Le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer sont pris en compte.
Traitement des litiges - réserves - retard	Réserves dans les trois jours pour les dommages non apparents. Retard rarement indemnisé.	Réserves dans les quinze jours pour les dommages non apparents. Retard indemnisable si le délai convenu est dépassé. Réclamation dans les soixante jours de la livraison.
Limites d'indemnisation	2 DTS par kilo ou 666 DTS par colis.	2,5 DTS par kilo ou 835 DTS par colis.

Source : Ghislaine Legrand et Hubert Martini ; op.cit. ; p 42.

DTS : Droit de tirages spéciaux. Valeur : 1€=1,3073 DTS, en février 2005.

Conclusion

La logistique a commencé à s'intégrer dans tous les processus des entreprises grâce à la concurrence. La maîtrise des opérations logistiques telles que l'achat de transport maritime par le bon choix des envois par conteneurs permet le gain de temps et de l'argent.

Chapitre III

Introduction

Le troisième chapitre de ce mémoire vient de compléter la partie théorique, grâce à un stage pratique. Ce chapitre comprend deux sections. La première est consacrée à une présentation de NASHCO, la deuxième est consacrée pour expliquer le suivi des mouvements des conteneurs et la gestion de stock

Section 01 : la conteneurisation en algérie

1- Généralités sur les conteneurs en Algérie :

La conteneurisation est le nouveau mode de transport maritime que l'Algérie a adopté depuis 1978.

1-1- Historique de la conteneurisation en Algérie

L'introduction du conteneur en Algérie date 1973, elle s'est effectuée par l'intermédiaire d'une société américaine associée à SEA LAND exploitant un navire 'Calgary' avec 108 conteneurs de 20 pieds à bord, destinés à la zone d'Arzew.

C'est en 1975 qu'a eu lieu le déchargement du premier conteneur au port d'Alger, soit environ une 20 d'années après les essais pionniers de la MATSON et la SEALAND.

C'est en 1977 que la conteneurisation a été introduite définitivement en Algérie par l'intermédiaire de deux compagnies étrangères, entre autres la compagnie maritime Belge (CMB) et la compagnie maritime yougoslave (Loginslov).

Les difficultés caractérisant l'utilisation du conteneur à cette époque (l'absence de législation et de procédures douanières régissant cette technique ainsi que le manque d'infrastructures et d'équipement nécessaires à l'utilisation du conteneur) ont obligé les autorités algériennes à établir un circulaire en mars 1978, ayant pour objet la gestion et la circulation des Tc en Algérie. Aussi il y a lieu de noter que la convention douanière du 18 Mai 1956 signée à Genève relative aux conteneurs a été acceptée par l'Algérie le 14 décembre 1978.

1-2- Évolution du trafic à conteneur en Algérie

L'apparition du conteneur est relativement récente en Algérie, c'est en 1973 qu'a eu lieu la réception des premiers conteneurs au nombre de 100 conteneurs de 20 pieds, transportés par le navire « CALGRY » exploité par la société « Sea land » arrivé au port d'Oran destinés la zone industrielle d'Arzew.

Ce n'est deux ans plus tard 1975 que les premiers conteneurs arrivent au port d'Alger qui est principal port de marchandises.

La première ligne régulière de transport maritime par conteneurs en Algérie a été établie en 1978, reliant le port d'Anvers en Belgique au port de d'Alger et depuis, les lignes ont été renforcées et diversifiées, et le trafic conteneurisé relie les ports algériens à l'Europe du nord (Anvers, Caen, Rotterdam, Brème) à l'Europe du sud (Barcelone, Marseille....) à l'Amérique du nord (Houston) et aussi au Moyen-Orient.

Le mouvement de conteneurs qui transitent par les ports algériens n'a cessé d'augmenter ces dernières années, comme d'ailleurs dans de nombreux autres ports de la région, ainsi entre 1993-2003, le tonnage net des marchandises conteneurisées en Algérie s'est multiplié par plus de 7 et le nombre de conteneurs pleins par environ 6.

N'est donc pas étonnant qu'un nombre croissant de ports cherche à capter le plus grand pourcentage possible de trafic; en offrant les meilleures conditions aux clients, conditions qui se traduisent souvent par des investissements lourds en termes d'infrastructure et de superstructure.

S'il est certain qu'en Algérie le classement des principaux ports en termes de trafic de conteneurs n'a pas peu changé au cours de cette dernière décennie (avec une domination claire d'Alger, suivi de loin par Oran) il n'est pas moins vrai qu'une concurrence croissante apparaît entre les ports algériens (Skikda et Bejaia ont doublé leur pourcentage de participation au cours de même période, au détriment d'Alger et Oran).

Étude statistique de la conteneurisation en Algérie:

En effet le trafic conteneur à cette époque (1978) atteignait près de 26 000 EVP à l'échelle nationale et n'a cessé de croître depuis.

Par ailleurs, ce trafic a été dès son apparition exploité par quelques organismes et entreprises nationales seulement tels que: ENP, NAFTAL, ENPC, ENIEM, SNS, MDN, PCA etc. Le recours par ces utilisateurs au conteneur était dicté par l'aspect de sécurité et de prévention de la marchandise quand il n'est pas imposé par le fournisseur lui-même.

Il faut par ailleurs signaler que les principaux ports algériens par lesquels transite la plus grande partie, si ce n'est la totalité, des conteneurs sont les ports, d'Alger, Oran, Bejaia, Skikda et Annaba, Ces ports sont touchés par des navires feeders d'une capacité de 250 à 300 EVP, ainsi que des navires conventionnels ou rouliers transportant des conteneurs.

La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (C.N.A.N) qui est l'unique armement national de transport maritime des marchandises hors hydrocarbures, assure une couverture de 40% du trafic conteneurisé, il existe parallèlement d'autres armements étrangers qui assurent des services conteneurisés vers les ports algériens, en utilisant des

navires feeders, conventionnels ou rouliers.

L'absence de navires porte-conteneurs dans les ports nationaux s'explique par les petites cadences de chargement et de déchargement qui risquent de prolonger le séjour de ces navires dans les ports, Alors que l'un des avantages qu'offrent ces navires, c'est la réduction des séjours dans les ports.

Cet état de fait est dû à l'inadaptation des capacités d'accueil des navires et des marchandises aux exigences d'une bonne fluidité du trafic conteneurisé.

Section 02 : Présentation Générale de l'Organisme d'Accueil

- Consignation de navires de ligne et de tramping.
- Consignation de conteneurs.
 - Stockage.
 - Lavage / Réparation.
- Recrutement de fret toutes destinations.
- Représentation d'armateurs nationaux et étrangers.
 - Conseil en transport multimodal.
 - Avitaillement et garbage.

1- Historique de la NASHCO

La National Shipping Company –SPA par abréviation NASHCO, est une société par action qui a été créée par un accord commun de deux sociétés Maritimes qui sont SNTM CNAN (Compagnie Nationale Algérienne de Navigation) avec une part de 80% des actions et la GEMA (Générale Maritime) avec une part de 20%.

En juillet 1997, la CNAN s'acquitte des 20% que détenait la GEMA, qu'avait effectuée une rétrocession par des résolutions consenties et dégagées a cet effet par un conseil d'administration.

La NASHCO est dirigée, Administrée par un conseil d'administration. Elle est implantée dans tous les ports principaux : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia et Mostaganem, ainsi que dans les ports secondaires (Ténès, Dellys, Djendjen et Arzew).

La Nashco -Spa- aujourd'hui a 100% filiale CNAN possède un capital social de 326.260.000,00 DA après qu'a été de 60.000.000,00 DA, il partage le marché de la consignation maritime avec d'autres entreprises du secteur public et du secteur privé.

2- Mission de la NASHCO

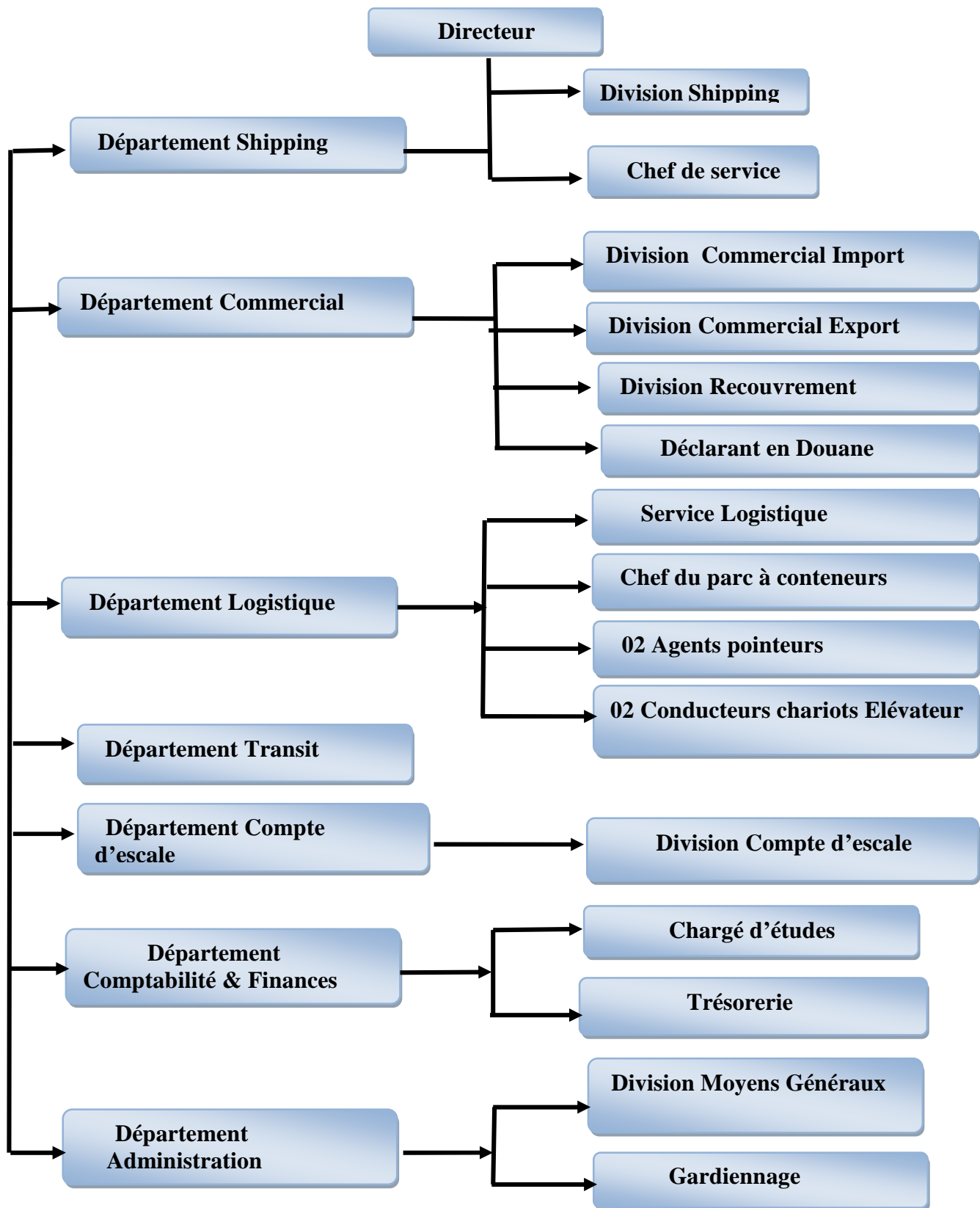
NASHCO a pour mission la consignation de tous les navires des armateurs nationaux et ceux des armateurs étrangers. En plus de son activité de l'avitaillement pour le compte des armateurs nationaux et étrangers.

Ces activités sont régies par l'article 302 du Code Maritime stipulant (les activités consignataires du navire comprennent notamment les opérations de livraison de marchandises, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales. La conclusion du contrat de manutention, l'assistance au navire lors de son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits des frais et autres charges due à l'occasion de l'escale du navire dans le port.

La relation qui lie la Nashco à l'entreprise Portuaire de Bejaia (E.P.B) est très importante concernant la main-d'œuvre fournie par cette dernière. Pour l'embarquement ou le débarquement de la marchandise.

Aussi un lien existe avec la Douane, qui joue un rôle très important, car elle contrôle toute la marchandise qui franchie le port Algérien, ainsi que le remorquage et le pilotage fournis aux navires (EPB).

3- Organigramme de Nashco – BEJAIA



4- Présentation des Structures Fonctionnelles

4-1- Directeur

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

4-2- Département Shipping

- Transmission du message d'arrivée a l'armateur.
- Coordonner les actions des structures opérationnelles.
- Superviser la confection et la gestion des comptes d'escales.
- Etablissement du rapport d'escale après la sortie du navire.
- Transmission du message de départ aux armateurs.
- Veille à l'application de la réglementation en matière de transport maritime.
- Ouverture et transmission au service concerné du dossier "COMPTE D'ESCALE".
- Etablissement des statistiques mensuelles.
- Tenue d'une caisse régie.
- Toutes autres tâches inhérentes au département.

Ce service comprend :

Division Shipping

Chef de service

4-3- Département Commercial

- Coordonne et anime les activités commerciales.
- Etudie et analyse des dossiers.
- Veille à la réglementation en matière de transport et d'échanges internationaux.
- Contrôle des connaissements et fiches de recettes avec les manifestes.
- Mandatement et suivi des paiements aux organismes (droits de péage, de quai-douanes-etc...).
- Entretien des relations avec la clientèle, douanes, services de manutention etc.....
- Gestion du dossier précontentieux (Bulletin Différentiel Déficit et Bulletin Différentiel Excédent).

- Signature des lettres de réserves des clients et élaboration des P.V de constats.

Ce service comprend:

Division Commerciale Import

Division Commerciale Export

Déclarant en Douane

4-4- Département Logistiques

- Veiller au suivi permanent des mouvements des conteneurs pleins et vides ainsi que les mafis.
- Relancer les clients pour restituer dans les délais les conteneurs en leur possession.
- S'assurer que les factures établies sont honorés.
- Veiller à l'établissement et la remise dans les délais du rapport mensuel des activités de la structure.
- Etablir et transmettre aux armateurs l'inventaire mensuel physique valorisé.
- Veiller au transfert ou au rapprochement des conteneurs et mafis à embarquer.
- Informer l'agent du port de destination avec copie à l'armateur sur les conteneurs et les mafis effectivement embarqués.

Ce service comprend:

Service Logistiques

Chef du Parc

Agents Pointeurs

Conducteurs Chariots Elévateurs

4-5- Transit

- Payer le montant de l'avis d'arrivé (transport de la marchandise).
- Récupération du bon à délivrer et de la facture.
- Préparer la grille de saisie (nom d'article, le poids, la position tarifaire, TVA, prix).
- Valider la déclaration sur le système de douane (SIGAD).
- Dépôt de dossier à l'inspecteur de douane.
- Faire la visite douanière avec un inspecteur et un agent de douane.
- Liquidation du dossier à l'inspecteur liquidateur.

- Paiement des droits et taxes au niveau de la caisse de douane.
- Récupération du bon a enlevé de la marchandise.
- Dépôt de dossier à la brigade de douane commerciale.
- Dépôt de photocopie de dossier et la demande d'accès au poste police du port et le poste de douane.
- Préparer des bons de commandes pour un agent pointeur, et le cariste au niveau de l'EPB pour charger la marchandise.
- Donner le bon de sortie au poste de police du port et à la brigade de douane.
- Préparer la facture des tarifs de transit.
- Préparer un dossier, le déposer et faire la visite avec l'agent de DCP ainsi que la douane (le cas d'une marchandise saisie à la Direction Contre la Fraude DCP).

4-6- Département Compte d'escale

- Calcul des commissions d'agence suivant le barème en vigueur.
- Assurer le suivi et contrôle du dossier compte d'escale.
- Transmettre le compte d'escale à l'armateur avec les pièces justificatives originales après avoir validé par le directeur d'agence.
- Suivi et relance des armateurs.
- Assurer les suivis des swifts jusqu'à récupération de l'avis de crédit au niveau de la Banque.
- Déposer les dossiers comptes d'escales des armateurs Tiers dans les délais aux services des douanes pour contrôle et visa de conformité 90 jours.
- Etablissement des dossiers compte d'escale Tiers pour transfert si l'armateur demande son solde.
- Etablir le rapport mensuel.
- Etablir la situation des rapatriements.
- Situation des états récapitulatifs des produits.

4-7- Département Comptabilité et Finances

- Superviser les services comptabilité et caisse.
- La tenue journalière de la comptabilité.
- Vérifications systématiques des imputations comptables avec le comptable.
- Vérification et contrôle de la saisie comptable avec les fiches d'imputation.

Chapitre III : La gestion du trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

- Vérification avec le caissier, le brouillard de caisse et le décompte de caisse dûment signé avec un PV de caisse.
- Analyse des comptes tous les trois mois et remise de la comptabilité trimestrielle à la direction générale.
- Veille à la déclaration fiscale et sociale.
- Vérification du décompte TVA et transfert avec un BIC à la DCFC pour paiement.
- Vérification de la paie.
- Assure la mise à jour des investissements et autres acquisitions avec les moyens généraux.
- Contribution aux statistiques mensuelles, après vérification et rapprochement avec tous les services.
- Elaboration de budget des charges et produits mensuels.
- Assure la gestion de la trésorerie et relation avec la banque.
- Réception de tous les documents comptables et vérifie leurs contenus.
- Vérification arithmétique des montants à payer et s'assure qu'ils sont conformes à la facture.
- Vise les demandes de paiement.
- Signe les titres de paiement.
- Soumet les titres de paiements à la signature conjointe.
- Au retour des documents : classement de toutes les pièces comptables et ordonne le numéro de pièce ainsi que l'archivage des pièces comptables.
- Elaboration des travaux de fin d'année (élaborations des états financiers : bilan, balance, liasse fiscale...).
- La tenue mensuelle de la comptabilité de l'armateur.
- Elaboration des notes de débit à l'armateur.
- Etablissements des situations financière mensuelles de l'armateur.
- Etablissement des états et relevés de comptes et transmission avec les documents accompagnant par courrier et mail.
- Participation dans les décisions avec les responsables et commissions concernant l'entreprise.

Ce service comprend:

Chargé d'études

Trésorerie

4-8- Département administration

- Gestion administrative du personnel dossier et suivi des carrières.
- Gestion de la paie.
- Suivi des livres légaux.
- Calcule et réaliser la déclaration fiscale mensuelle et annuelle (G50 et 301 bis).
- Calculer et réaliser les déclarations D.A.C et D.A.S mensuelle et annuelles.
- Calculer et réaliser la déclaration mutuelle MGT mensuelle.
- Suivi les absences, les retards et les récupérations.
- Suivi les dossiers d'assurance.
- Suivi les dossiers des retraités.
- Suivi et planification médecine de travail.
- Suivi les programmes de formation.
- Etablissement du rapport mensuel administrative et MG.

Se service comprend:

Division Moyens Généraux

Gardiennage

Section 03 : la gestion du trafic des conteneurs

1- Suivi les mouvements des conteneurs au niveau de l'agence NASHCO

Le mouvement des conteneurs se fait comme suit :

1-1- Débarquement des conteneurs

Le suivi du conteneur débarqué du port jusqu'à la restitution de conteneur est comme suit :

1-1-1- Conteneur au port

A l'annonce du navire, l'entreprise portuaire ainsi que la BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal) participent à la conférence de placement des navires (CPN) afin de connaître les moyens de manutention à octroyer pour réaliser les opérations commerciales (débarquement, embarquement) dans les meilleures conditions. BMT est chargée des conteneurs, elle est dotée des moyens les plus sophistiqués permettant la manipulation efficace en termes de positionnement des conteneurs.

A l'arrivée du navire des accostages, le commandant remet : le manifeste cargo et le connaissement (BL) chefs (copie originale) au consignataire, qui s'en sert pour établir la déclaration de la marchandise en douane pour obtention du manifeste douanier Algérien, ce dernier est déposé au même titre des ayants droits à BMT afin de pouvoir lister les conteneurs par NASHCO.

Au débarquement des conteneurs par la BMT, un positionnement par zone de stockage et rayon est enregistré, ce qui facilite aux services des douanes ainsi qu'aux réceptionnaires le repérage des conteneurs.

1-1-2- Conteneurs à NASHCO

Au moment où le manifeste douanier algérien est déclaré en douane, NASHCO procède à la saisie informatique sur un logiciel, spécialement conçu pour le suivi des conteneurs, de cette façon le département logistique dispose du listing des conteneurs enregistrés dans la rubrique nommée « Conteneur au port ».

1-1-3- Conteneur chez client

Le client (destinataire) des conteneurs voulant prendre possession de sa marchandise, se présente à NASHCO pour récupérer le « bon à délivrer », celui-ci lui est fourni après acquittement des frais engagés par société (fret +débours)

Les débours = frais de manutention + F.I.A (frais intervention agence) + montant de l'avis d'arrivée (1500DA) + péage (selon le tarif portuaire) + coûts de fourche + timbre (500DA) + la T.V.A (19%)

N.B : Le coût de fourche est fixé à 4500 DA pour chaque transfert de Tc, le calcul des coûts de fourche se fait par le chef de département logistique et facturé aux clients

Dans le cas où le client est conventionné, il est exonéré de dépôt de chèque de caution tenu sous une convention. Le client est conventionné à certains avantages à savoir :

- une franchise de 21, 30 ou 45 jours au lieu de 15 jours
- un délai de paiement d'un mois à compter du jour de débarquement de sa marchandise.

Dans le cas de client non conventionné: la franchise est de 15 jours à compter de la date d'accostage du navire. Les cautions sont présentées dans le tableau n°15.

Tableau n°15: Les cautions pour les types de Tcs

Types de Tcs	Dry		Open top		Mafi-f /Rack	
	20 pieds	40pieds	20pieds	40pieds	20pieds	40pieds
Les cautions	120000DA	240000DA	180000DA	360000DA	200000DA	400000DA

Dans le cas où la marchandise présente des anomalies, le client ne peut procéder à la manipulation et l'enlèvement de sa marchandise sans la présence de l'agent de constat ou de l'expert désigné par le transporteur.

Si le client omet de faire des réserves, à ce moment (au moment du constat) et procède à l'enlèvement de sa marchandise, sa responsabilité est entièrement engagée pour tout dommage constaté après l'enlèvement. Cela équivaut à une renonciation tacite de sa part à tout recours ultérieur.

Toutes fois, si les pertes ou les dommages ne sont pas apparents, les réserves doivent être faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise, et ce conformément aux dispositions de l'article 790 du code maritime.

Chapitre III : La gestion du trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

A cette étape, autrement dit : après l'échange documentaire et paiement des droits de NASHCO, les conteneurs sont enregistrés dans la rubrique (conteneur chez client).

Le dépotage de la marchandise peut se faire au port (à quai) en présence bien sûr du douanier et représentant de BMT, et le client lui-même ou bien son représentant (transitaire), une fois le conteneur vide il est restitué au parc NASHCO.

Si le conteneur n'est pas restitué et si le séjour, chez le client, dépasse la durée de la franchise, celui-ci est obligé de payer une surestarie (voir annexe n°01)(Les surestaries présentent la pénalité de retard ou un dépassement de franchise) soit à l'importation ou à l'exportation comme l'indique les tableaux n°16 et 17:

Tableau n°16: Tarifs des surestaries à l'import

A l'import la franchise est de 15 jours

Les jours	Durée	Type de Tc	Tarif
1 ^{ère} partie	du 16 ^{ème} jour au 30 ^{ème} jour	20 pieds 40pieds	20USD 40USD
2 ^{ème} partie	du 31 ^{ème} jour au 60 ^{ème} jour	20pieds 40pieds	40USD 80USD
3 ^{ème} partie	Plus du 60 ^{ème} jour	20pieds 40pieds	50USD 100USD

A l'import, la surestarie s'arrête à la restitution de conteneur.

Tableau n°17: Tarif des surestaries a l'export

A l'export, la franchise est de 8 jours à compter de la date de mise à disposition au jour de l'embarquement.

Parties	Durée	Type de Tc	Tarif
1 ^{ère} partie	du 9 ^{ème} jour au 30 ^{ème} jour	20 pieds 40 pieds	20 USD 40 USD
2 ^{ème} partie	du 31 ^{ème} jour et plus	20 pieds 40 pieds	40 USD 80 USD

A l'export, la surestarie s'arrête à la présentation du conteneur aux autorités douanières à l'embarquement.

On note que la durée de la franchise à l'import est différente par rapport à l'export. A l'export, la démarche d'exportation est faite à l'avance, c'est-à-dire que les formalités douanières (la déclaration de la marchandise et la vérification) peuvent se faire à l'usine sous la présence

d'un douanier et non pas dans la zone de dédouanement, et la préparation des documents bancaires peut, également, se faire à l'avance, ce qui permet de gagner du temps. Par contre à l'importation, la non connaissance de l'environnement externe et sa réglementation (telles que les règles et les opérations douanières ainsi que les régimes envisagés) influencent sur le temps.

Remarque:

Une fois le conteneur est restitué au parc dans les délais le client récupère son chèque de caution déposé au moment de l'échange.

1-1-4- Conteneurs au parc NASHCO

Une fois le client restitue le conteneur (voir annexe n°02) au parc NASHCO, il est enregistré automatiquement dans la rubrique (conteneur au parc), ce qui veut dire, dans le cas où le conteneur est rendu intact, il est prêt à le renvoyer sur demande de l'armateur au port de chargement exprimant un besoin aux conteneurs vides. Sinon pour un conteneur endommagé, celui-ci subit les réparations nécessaires à la charge de la partie responsable des dégâts. Un expert maritime permanent au parc, effectue à l'entrée ou à la sortie des conteneurs, un rapport décrivant l'état exact des conteneurs, ce rapport est exploité par NASHCO dans le but de facturer les prestations ou les préparations qui s'y engendrent

Le chef du parc transmet une liste des Tcs restitués par les clients chaque fin de journée au Département logistique afin d'établir la situation quotidienne des conteneurs qui doit être envoyée à l'armateur.

• La facturation des frais des conteneurs

Le chef du parc transmet une liste des Tcs transférés vers le département logistique pour facturation

- **La commission sur conteneur** (voir annexe n° 03) Nashco prend une commission de 250 DA pour chaque Tc transféré à l'armateur.

.1-1-5- Conteneur propre au client

Si le conteneur est propre au client, dans ce cas là au moment de l'échange le client ne doit pas présenter le chèque de caution et ne doit pas restituer les conteneurs au parc.

1-2- Embarquement des conteneurs

Il existe deux types d'embarquement :

1-2-1- Embarquement vide (retour vide)

Sur instruction de l'armateur et dans le but de répondre au besoin des ports de chargement étrangers, les conteneurs vides de différents types sont embarqués, selon les qualités existantes physiquement, au parc et sont communiquées à l'armateur, une fois que celui-ci dispose des commentaires du bord, le nombre de conteneur à embarquer est déterminé.

NASHCO, dans ce cas commande les camions pour le transfert des conteneurs du parc jusqu'au port, moyennant rémunérations puisque le transport terrestre est effectué par un ou plusieurs particuliers.

1-2-2- Embarquement plein (retour plein)

Il s'agit de l'exportation par conteneurs, l'exportateur ou son mandataire (représentant transitaire) exprime à travers une demande de mise à disposition de conteneurs vides en précisant le type de conteneur et la destination prévue à l'envoi de la marchandise.

NASHCO vérifie d'abord la disponibilité du conteneur vide selon la demande du client et répond favorable dans le cas possible, l'accord de l'armateur est pris en considération bien sûr.

NASHCO, transmet la demande de ce client à l'armateur, une fois ce dernier lui accorde le chargement, NASHCO, met à sa disposition les conteneurs vides demandés.

Le client se déplace au parc NASHCO avec la mise à disposition signée par le département logistique, et où les numéros de conteneurs sont mentionnés, le responsable du parc lui délivre les conteneurs vides.

Une fois récupéré, il charge sa marchandise dans les conteneurs, le client doit d'abord s'acquitter des formalités douanières à fin d'acheminer ces conteneurs au parc.

Les étapes à suivre pour débarquement et l'embarquement de conteneurs au sein de l'entreprise NASHCO :

A- Débarquement de conteneurs : cette opération se déroule en différentes étapes :

- demande d'autorisation de travail en extralégal (T.E.L débarquement) à la douane. (Voir annexe n° 04)
- manifeste provenant de l'expéditeur (agent consignataire de port chargement) (voir annexe n°05).
- validation de manifeste (saisie, déclaration en douane,...etc.) (Voir annexe n° 06).
- envoi d'un avis d'arrivée au client (et mise à disposition) (voir annexe n°07).
- établissement d'un bon de caution (voir annexe n° 08).
- établissement d'un bon à délivrer (voir annexe n° 09).
- établissement du connaissance chef (voir annexe n° 10).
- le client transporte le conteneur pour en retirer sa marchandise (dépotage).
- le client restitue le conteneur à l'agent consignataire.

B- l'embarquement de conteneurs (conteneurs vides) : cette opération se déroule aussi en plusieurs étapes à savoir :

- Demande d'autorisation de travail en extralégal (T.E.L embarquement) (voir annexe n° 11)
- l'armateur recommande à son client (par écrit, messagerie, ou fax) d'embarquer le conteneur (quantité de conteneur à embarquer) (voir annexe n° 12).
- l'agent procède au transfert des conteneurs recommandés suivant un bon d'embarquement (voir annexe n° 13).
- l'agent établit une demande pour le transfert des conteneurs à l'inspecteur principal des brigades des douanes (voir annexe n° 14).
- autorisation de mise à disposition (voir annexe n° 15).

1-3-La procédure à suivre en cas de perte de conteneur

En cas de perte de conteneur le chef du parc procède a la démarche suivante :

- Informer l'armateur de la perte du conteneur
- Dans le cas où le conteneur existe sur le manifeste cargo et au moment de déchargement, l'agent de Nashco constate un manque du conteneur, soit le conteneur non embarqué à bord du navire (laissé au port de chargement), soit le conteneur débarqué au port de déchargement mais non trouvé, soit laissé a bord du navire.
- Lancer une procédure de recherche :
- Vérification au niveau de BMT

- Vérification au niveau d'entreposage de Tc de port
- Vérification au niveau du parc Nashco
- Vérification au niveau des autres agences NASHCO
- Contacté le client

Remarque: la vérification de Tc se fait selon le numéro, type et la taille du conteneur.

2- La gestion des stocks des conteneurs

La gestion des conteneurs au sein de NASHCO se fait comme suit :

L'enregistrement de débarquement, d'embarquement et de stockage des conteneurs, se fait sur un logiciel spécifique à NASHCO, pour enregistrer les opérations d'entrées et de sorties des conteneurs.

Au niveau de BMT : la gestion des stocks des conteneurs NASHCO au sein de BMT se fait selon la méthode FIFO (First In First Out) premier entré premier sorti, est une règle de gestion qui consiste à prélever les conteneurs du stock suivant l'ordre d'arrivée chronologique afin d'éviter les tarifs d'entreposage supplémentaires.

Le tarif d'entreposage des conteneurs vides à BMT : 250DA pour les 20pieds, 500 DA pour 40pieds, la franchise est de 15jours

Au niveau de parc NASHCO: la méthode utilisée pour le stockage des conteneurs au parc NASHCO est la méthode LIFO (Last In First Out) dernier entré premier sorti, est une règle de gestion qui est spontanément utilisée en entreprise, elle consiste à prélever en premier dans les derniers arrivages de conteneurs, les derniers conteneurs (suivant le système de stockage) souvent plus rapidement, il est donc plus rapide pour le cariste de prélever directement dans le dernier arrivage, afin de gagner du temps.

Le traitement d'une commande de Tcs vides à embarqués (à expédiés)

L'armateur : CNAN MED

Embarqué : le 15/01/2016

Le stock de 2015 (voir annexe 16)

Nombre de Tcs commandés : 40 Tcs qui sont présentés dans le tableau n°18.

Tableau n°18: La commande de Tcs à embarqués

Type de Tcs	Nombre de Tcs	Nature	Totale
40 pieds	10	Open top	28 Tcs
	12	High cube	
	06	Dry	
20 pieds	12	Dry	12 Tcs

Le traitement de la commande de Tcs 40 pieds

1^{ère} étape: On commence par le filtre de nom de l'armateur (CNAN MED), le filtre des conteneurs qui ont une date de restitution et puis le filtre les conteneurs de 40 pieds. Toutes ses étapes sont montrées dans l'annexe n°17.

2^{ème} étape: en privilège les conteneurs qui sont au sein de BTM car on paye les séjours, en sélectionne les conteneurs de 2015, puis en calcule le nombre de séjours et le nombre de séjours à payer

Le nombre de séjours = la date d'embarquement - la date de restitution

Le nombre de séjours à payer = le nombre de séjours - la franchise (franchise est de 15jrs) (voir annexe n°18).

3^{ème} étape: on filtre les conteneurs de NASHCO, puis en sélectionne les conteneurs de 2015 (voir le tableau n°19).

Tableau n° 19: traitement des Tcs de NASHCO

MARQUE	TC	ARMATEUR	DATE_DEBQ	DATE_DE RESTITUTION	TYPE_TC	TAILLE	CHEZ NASHCO
CAXU	CAXU4646369	CNAN-MED	13/12/2015	31/12/2015	40DRY	4	31/12/2015
CAXU	CAXU7371352	CNAN-MED	10/12/2015	30/12/2015	40DRY	4	30/12/2015
GESU	GESU4925894	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015
SEGU	SEGU7315800	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015
SGCU	SGCU4521854	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015
SGCU	SGCU4530584	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015
SGCU	SGCU4530624	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015
CAXU	CAXU4667572	CNAN-MED	10/12/2015	28/12/2015	40DRY	4	28/12/2015
GESU	GESU4997240	CNAN-MED	21/12/2015	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015
GESU	GESU5255502	CNAN-MED	21/12/2015	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015

4^{ème} étape: pour le nombre des conteneurs open top on commence le filtre par la BMT on à 6 conteneurs, et on rajoute les 4 dans la NASHCO.

Chapitre III : La gestion du trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Pour les 12 high cube on commence le filtre par la BMT on à 9 et on rajoute les 3 dernier à NASHCO.

Pour les conteneurs Dry on commence le filtre par la BMT on à 3 en on rajoute 3 de NASHCO (voir le tableau n°20)

Tableau n°20: le résultat de la commande des Tcs de 40 pieds

MARQUE	TC	ARMATEUR	TYPE_TC	TAILLE
SGCU	SGCU4551139	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4551150	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4551329	CNAN-MED	OT4	4
TRIU	TRIU0521819	CNAN-MED	OT4	4
TRIU	TRIU0522100	CNAN-MED	OT4	4
TRLU	TRLU594742 1	CNAN-MED	OT4	4
SEGU	SEGU7315800	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4521854	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4530584	CNAN-MED	OT4	4
SGCU	SGCU4530624	CNAN-MED	OT4	4
CAXU	CAXU8099866	CNAN-MED	HC4	4
CTEU	CTEU9940439	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4926099	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4936245	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4988758	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4989760	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5261824	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5263196	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5264715	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4925894	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU4997240	CNAN-MED	HC4	4
GESU	GESU5255502	CNAN-MED	HC4	4
HFXU	HFXU4100183	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU7297635	CNAN-MED	DRY4	4
CLOU	CLOU4172816	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU4646369	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU7371352	CNAN-MED	DRY4	4
CAXU	CAXU4667572	CNAN-MED	DRY4	4

5^{ème} étape: une fois on à sélectionné la liste des conteneurs de BMT, on envoi cette liste à la BMT pour les reprocher à l'embarquement a la date d'échéance (15/01/2016).

Pour la liste qui est à NASHCO, on envoi cette liste au chef de parc pour la préparé les conteneurs à l'embarquement à la date d'échéance (15/01/2016).

Traitement de la commande des 20pieds

Pour le traitement de la commande de 20pieds seras la même procédure que les 40pieds (voir le résultat dans le tableau n°21).

Tableau n°21: le résultat de la commande de 20pieds

MARQUE	TC	ARMATEUR	ESCALE	TYPE_TC	TAILLE
EMAU	EMAU1013210	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU1013610	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU1017679	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3021019	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3025056	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3029447	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3036786	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3038710	CNAN-MED	255058	20DRY	2
EMAU	EMAU3040488	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3041648	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3044204	CNAN-MED	255061	20DRY	2
EMAU	EMAU3046085	CNAN-MED	255059	20DRY	2

3- Difficultés et suggestions

3-1- Difficultés

- a- Conteneur non trouvé
- b- La saturation du parc NASHCO

3-2- Suggestion

- a- L'organisation des conteneurs par types et par taille
 - la présence d'un agent logistique au moment du débarquement et embarquement des conteneurs pour constater le manque des conteneurs
 - présence de l'agent logistique durant le transfert des conteneurs du port de déchargement jusqu'au parc
 - informatiser la gestion du parc à conteneur par facilité la recherche des conteneurs vides en cas de perte.
- b- Dans le cas de saturation du parc, il faut faire des transfères réguliers, on demandant à l'armateur de programmer des escales spécifiques pour le transfère des conteneurs.

Conclusion

Notre stage au sein de NASHCO nous a permis de suivre de près les mouvements de conteneurs sous tous ses aspects comportant principalement l'aspect informationnel, document administratif et logistique relatif à cette opération.

Les résultats encourageants que NASHCO enregistre selon le nombre de conteneurs traité d'une année à une autre montrent la volonté d'atteindre un chiffre d'affaire de plus en plus important, et de prendre une place parmi les autres concurrents.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

La mondialisation croissante de l'économie a été largement soutenue par le transport pour son évolution, tant au niveau de l'organisation et l'évolution technologique que de celui des prix de transport, et le transport maritime est renforcé par la mondialisation des échanges.

L'évolution des pratiques d'exploitations commerciales est pratiquement marquée par le domaine de transport maritime qui est un instrument privilégié des échanges internationaux et qui a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil de temps à l'évolution des échanges.

L'introduction de conteneurs dans le domaine de transport maritime a entraîné beaucoup de changement dans l'organisation des activités et dans l'espace portuaire, la conteneurisation apparaît aujourd'hui comme un phénomène majeur qui a manqué la circulation maritime, et l'économie générale et qui continuera à le faire par sa capacité et sa grande sécurité dans le chargement et le déchargement.

Parvenus au terme de notre analyse, qui porte sur la gestion de trafic des conteneurs tels que le suivi des mouvements des conteneurs et la gestion des stocks de l'entreprise, nous pouvons conclure que ce thème fait sujet d'actualité au point où aucune entreprise moderne n'échappe aujourd'hui à cette démarche qui consiste à mener une saine gestion des stocks et un bon suivi permettant de porter un jugement sur sa situation financière d'appréhender le processus de formation de résultat et de sa rentabilité.

NASHCO a bénéficié d'un important chiffre d'affaire, à travers ces réalisations par les mouvements de ses conteneurs débarqués, et le mouvement traduit par une bonne gestion de ces conteneurs. Nous sommes loin d'avoir tout dit sur le conteneur, notre difficulté dans ce travail a été de cerner l'ampleur du sujet car la conteneurisation est vaste et chaque sujet touche un développement plus approfondie. Mais il est certain que le transport maritime a encore de beaux jours devant lui, même si nous ne savons pas quelle forme il prendra dans quelle année et quels seront les nouveaux problèmes que rencontreront les compagnies maritimes.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- A.K.Samii, « Stratégie Logistique Supplychain management », 3^{me} édition, DUNOD, paris, 2008.
- Corinne PASCO, « Commerce international », 6^{me} édition, DUNOD, Paris, 2006.
- Denis Chevalier et Francois Duphil, « Transporter à l'international », FOUCHER, Danves, 2009.
- Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international, Gestion des opérations import-export, Cours applications », DUNOD, Paris, 2008.
- GRATACAP Anne, MEDAN Pierre, « Logistique et supply chain management », DUNOD, Paris, 2008.
- Jean Belotti, « Transport international de marchandises », 5^{me} édition, Paris, 2015.
- LAZARY, « Le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005.
- MARIE-MADLEINE Damien, « Dictionnaire de transport et de la logistique », 2^{me} édition, DUNOD, Paris, 2005.
- Moise Donald Dailly, « Logistique et transport international des marchandises », Guide pratique, L'HARMATTAN, 1^{er} édition, 2013.
- YES Pimor, «Logistique: Production, Distribution, Soutien »DUNOD, 4^e édition, Paris 2005

Site Web

- <http://questions.digischool.fr/Commerce-international-qr/Quelle-est-la-definition-d-un-conteneur-maritime-76848.html>
- www.logistiqueconseil.org/article/Transport-maritime/conteneur.htm
- <https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html>
- https://www.lantenne.com/Le-conteneur-dry-Description-generale_a32693.html
- <https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html>
- <https://www.carucontainers.com/fr/conteneur/conteneur-frigorifique>
- <https://www.techni-contact.com/familles/conteneur-maritime.html>
- <http://www.containerinfo.net/norme.htm>
- http://technoschool.free.fr/files/conteneur_maritime.652.pdf
- <http://www.cgl-consulting.com/maritime/transport-maritime.pdf>
- Logistique Conseil, recueil de document essentiels utilité dans le transport maritime, p01 ; disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm>.
- <http://import-export.societegenerale.fr/fr/incoterms-2010>

- www.gondrand.fr/p28-lexique-incoterms.php
- www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance
- http://www.grex.fr/medias/fichier/logistique-les-incoterms-icc-2010_1521127531444-pdf
- www.gondrand.fr/p28-lexique-incoterms.php
- <https://www.google.dz/search?q=les+incoterms+2010+schema>
- CARKAOUI Abdelkbir, <http://www.acharkaoui.com/la-logistique/histoirelogistique>.
- <http://chohmann.free.fr/>
- Dictionnaire Larousse en ligne: <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/logistique/47678>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Gestion-flux-logistiques.htm>
- <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00267825/document>
- <https://www.memoireonline.com/12/13/8280/La-logistique-dans-le-transport-maritime-international-des-marchandises.html>

Autres

- Antoine FREMONT, «Le monde en boites conteneurisation et mondialisation », Synthèse INRETS numéro 53, Janvier 2007.
- Chambre de métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine service développement économique 17 bis rue des Venêts 92014 Nanterre cedex fiche 01 page 3.
- DIEMER Arnaud, Les fonctions d'appui à la production : approvisionnement et logistique, (PDF).
- HOHMANN Christian ; Les évolutions de la fonction logistique ; v 12 Avril 2006 ; (PDF).
- Revu-du-commerce-international-info/fr/logistique/100-millions-de-conteneurs.

Liste des Tableaux

La liste des tableaux

Tableau n°01: Identification et marquage des conteneurs

Tableau n°02: La dimension du conteneur

Tableau n°03: L'ouverture minimum des portes

Tableau n°04: Les avantages et les inconvénients de transport maritime

Tableau n°05: Evolution de la logistique

Tableau n°06: La fonction de la logistique

Tableau n°07: Les surcharges permanentes et les surcharges conjoncturelles

Tableau n°08: La répartition des coûts

Tableau n°09: La répartition des frais et la détermination des risques entre le navire et la marchandise

Tableau n°10: Les obligations du chargeur et du transporteur

Tableau n°11: Les formes de connaissance

Tableau n°12: Les types de connaissance

Tableau n°13: La réception des marchandises

Tableau n°14: La comparaison des règles de La Haye et des règles de Hambourg

Tableau n°15: Les cautions pour les types de Tcs

Tableau n°16: Tarifs des surestaries à l'import

Tableau n°17: Tarif des surestaries a l'export

Tableau n°18: La commande de Tcs à embarqués

Tableau n°19: traitement des Tcs de NASHCO

Tableau n°20: le résultat de la commande des Tcs de 40 pieds

Tableau n°21: le résultat de la commande de 20pieds

Liste des Figures

La liste des figures

Figure N°01: Les types des conteneurs

Figure N°02: Le marquage du conteneur

Figure N°03: Le marquage des conteneurs pour la marchandise dangereuse

Figure N°04: Les types des navires

Figure N°05: Les envois par conteneurs

Figure N°06: Les conditions de liners-terms

Liste des Annexes

La liste des annexes

Annexe 01 : La facture Surestaries

Annexe 02 : Bon de Restitution

Annexe 03 : Facture Commission sur Conteneurs

Annexe 04 : Autorisation de Débarquement

Annexe 05 : Note de Permis Manifeste

Annexe 06 : Manifeste de Cargaison Maritime

Annexe 07 : Avis D'arriver

Annexe 08 : Bon de Caution

Annexe 09 : Bon à Délivrer

Annexe 10 : Connaissance Chef

Annexe 11 : Autorisation D'embarquement

Annexe 12 : Ecrit, messagerie ou fax

Annexe 13 : Le Bon D'embarquement

Annexe 14 : Autorisation de Transfert

Annexe 15 : Autorisation de Mise à Disposition

Annexe 16 : Le Stock de 2015

Annexe 17 : traitement de nom de l'armateur

Annexe 18 : traitement des Tcs de la BMT

MARQUE	TC	ARMATEUR	ESCALE	NAVIRE	DATE_DEBQ	CODE BL	DATE_DE RESTITUTION	TYPE_TC	TAILLE	CHEZ NASHCO	CHEZ BMT	DATE EMBARQ
CAXU	CAXU4646369	CNAN-MED	255059	GOURAYA	13/12/2015	BJA/15/29395	31/12/2015	4ODRY	4	31/12/2015		15/1/2016
CAXU	CAXU4667572	CNAN-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29386	28/12/2015	4ODRY	4	28/12/2015		15/1/2016
CAXU	CAXU7297635	CNAN-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29389	30/12/2015	4ODRY	4		30/12/2015	15/1/2016
CAXU	CAXU7371352	CNAN-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29389	30/12/2015	4ODRY	4	30/12/2015		15/1/2016
CAXU	CAXU7409885	CNAN-MED	255058	HANSALAND	10/12/2015	BJA/15/29386	28/12/2015	4ODRY	4	28/12/2015		
CAXU	CAXU8099866	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29468	3/1/2016	HC4	4		3/1/2016	15/1/2016
CLOU	CLOU4172816	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29476	31/12/2015	4ODRY	4		31/12/2015	15/1/2016
CTEU	CTEU9940439	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4925894	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		15/1/2016
GESU	GESU4926099	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4		28/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4936245	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4		28/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4988758	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4989760	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU4997240	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015		15/1/2016
GESU	GESU5255502	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015		15/1/2016
GESU	GESU5257418	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
GESU	GESU5257742	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
GESU	GESU5258456	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
GESU	GESU5258564	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
GESU	GESU5259452	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
GESU	GESU5261001	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
GESU	GESU5261824	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU5263196	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4		30/12/2015	15/1/2016
GESU	GESU5264715	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4		28/12/2015	15/1/2016
HFXU	HFXU4100183	CNAN-MED	255059	GOURAYA	13/12/2015	BJA/15/29392	28/12/2015	4ODRY	4		28/12/2015	15/1/2016
HFXU	HFXU4105375	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
HFXU	HFXU4105457	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29475	27/12/2015	HC4	4	27/12/2015		
SEGU	SEGU7315800	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		15/1/2016
SEGU	SEGU7316793	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015		
SGCU	SGCU4521854	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		15/1/2016
SGCU	SGCU4530584	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		15/1/2016
SGCU	SGCU4530624	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		15/1/2016
SGCU	SGCU4543637	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		
SGCU	SGCU4551139	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29462	27/12/2015	OT4	4		27/12/2015	15/1/2016
SGCU	SGCU4551150	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4		30/12/2015	15/1/2016
SGCU	SGCU4551329	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4		30/12/2015	15/1/2016
SGCU	SGCU4551334	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		
SGCU	SGCU8960198	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29471	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015		
TCLU	TCLU7023942	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		
TCLU	TCLU7034567	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		
TCLU	TCLU7035521	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		
TCLU	TCLU7126344	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		
TRIU	TRIU0490662	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		
TRIU	TRIU0521819	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4		30/12/2015	15/1/2016
TRIU	TRIU0522100	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4		30/12/2015	15/1/2016
TRLU	TRLU5947421	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4		30/12/2015	15/1/2016
TRLU	TRLU6425015	CNAN-MED	255061	OCEAN DREAM	21/12/2015	BJA/15/29465	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015		

MARQUE	TC	ARMATEUR	DATE_DEBQ	DATE_DE RESTITUTION	TYPE_TC	TAILLE	CHEZ BMT	DATE EMBARQ	nombre de séjours	nombre de séjours à payer
SGCU	SGCU4551139	CNAN-MED	21/12/2015	27/12/2015	OT4	4	27/12/2015	15/1/2016	19	4
GESU	GESU4926099	CNAN-MED	21/12/2015	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015	15/1/2016	18	3
GESU	GESU4936245	CNAN-MED	21/12/2015	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015	15/1/2016	18	3
GESU	GESU5264715	CNAN-MED	21/12/2015	28/12/2015	HC4	4	28/12/2015	15/1/2016	18	3
HFXU	HF XU4100183	CNAN-MED	13/12/2015	28/12/2015	40DRY	4	28/12/2015	15/1/2016	18	3
CAXU	CAXU7297635	CNAN-MED	10/12/2015	30/12/2015	40DRY	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
CTEU	CTEU9940439	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
GESU	GESU4988758	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
GESU	GESU4989760	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
GESU	GESU5261824	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
GESU	GESU5263196	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	HC4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
SGCU	SGCU4551150	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
SGCU	SGCU4551329	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
TRIU	TRIU0521819	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
TRIU	TRIU0522100	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
TRLU	TRLU594742 1	CNAN-MED	21/12/2015	30/12/2015	OT4	4	30/12/2015	15/1/2016	16	1
CLOU	CLOU4172816	CNAN-MED	21/12/2015	31/12/2015	40DRY	4	31/12/2015	15/1/2016	15	0
CAXU	CAXU8099866	CNAN-MED	21/12/2015	3/1/2016	HC4	4	3/1/2016	15/1/2016	12	-3

1

Tables des Matières

Table des matières

Remerciement

Dédicaces

Sommaire

Liste des abréviations

Introduction Générale..... 1

Chapitre I : Le développement du transport maritime conteneurisé

Introduction.....3

Section 01 : Aperçu général sur le conteneur et le transport maritime..... 3

1- Le conteneur dans le monde..... 3

1-1- Historique du conteneur..... 4

1-2- Définition du conteneur..... 4

1-3- Les types du conteneur..... 5

1-3-1- Le conteneur Standard « Dry »..... 5

1-3-2- Le conteneur High-cube..... 5

1-3-3- Le conteneur « Open top » à toit ouvrant..... 5

1-3-4- Le conteneur Flat..... 5

1-3-5- Le conteneur Réfrigéré « Reefer ».....6

1-3-6- Le conteneur Citerne « Tank »..... 6

1-4- Identification et marquage des conteneurs..... 7

1-4-1- La dimension du conteneur..... 8

1-4-2- Le marquage du conteneur pour la marchandise dangereuse..... 9

1-5- Les avantages et les inconvénients des conteneurs..... 10

2- Le transport maritime..... 10

2-1- Les principaux intervenants dans le transport maritime..... 11

2-1-1- Les armateurs..... 11

2-1-2- Le chargeur..... 11

2-1-3- Le transitaire..... 11

2-1-4- Le consignataire ou agent maritime..... 11

2-1-4-1- Le consignataire du navire..... 12

2-1-4-2- Le consignataire de la cargaison.....	12
2-1-5-L'aconier.....	12
2-1-6- Le courtier maritime (Shipbroker).....	12
2-1-7- La douane.....	13
2-2- Les types de navires.....	13
2-2-1- Les navires spécialisés.....	13
2-2-2- Les navires non spécialisés.....	13
2-3- Les documents de transport maritime.....	16
2-3-1- Le connaissement.....	16
2-3-2- Le manifeste.....	17
2-4- Les avantages et les inconvénients de transport maritime.....	18
Section 02 : les facteurs principaux dans transport maritime.....	19
1- Les incoterms.....	19
1-1- Définition de l'incoterms.....	19
1-2- Le rôle de l'incoterms.....	20
2- L'Assurance de marchandises transportées par voie maritime	21
2-1- Les différentes garanties.....	21
2-1-1- La garantie FAP.....	21
2-1-2- La garantie FAP Sauf.....	21
2-1-3- La garantie "Tous risques".....	21
2-1-4- La garantie Guerre et mines	22
2-2- Les types d'avaries	22
2-2-1- Les avaries communes.....	22
2-2-2- Les avaries particulières.....	22
2-3- Les risques exclus par les assurances	22
Conclusion.....	22
Chapitre II : les opérations logistiques	
Introduction.....	23
Section 01 : Le concept de la logistique.....	23
1- L'origine ancienne de la logistique.....	23
2- L'Evolution de la logistique	24
3- Définition de la logistique.....	24
4- Les flux de la logistique.....	24

4-1- Les flux physiques.....	25
4-1-1- Les flux de la logistique internes.....	25
4-1-2- Les flux de la logistique externes	25
4-1-2-1- Les flux d’approvisionnement ou flux amont	25
4-1-2-2- Les flux de distribution ou flux aval.....	25
4-1-2-3- Les flux poussés.....	25
4-1-2-4- Les flux tirés	25
4-1-2-5- Les flux tendus.....	25
4-1-2-6- Les flux synchrones.....	26
4-2- Les flux d’informations	26
4-3- Les flux financiers.....	26
5- Les enjeux de la logistique	26
6- La fonction de la logistique.....	28
7- Les différents types de la logistique	29
Section 02 : L’achat du transport maritime	29
1- La configuration du fret maritime.....	30
1-1- Le transport en conventionnel.....	30
1-2- Les envois par conteneur	31
1-2-1- FCL/FCL.....	31
1-2-2- FCL/LCL.....	31
1-2-3- LCL/LCL.....	31
1-2-4- LCL/FCL.....	32
2- La tarification de transport maritime.....	32
2-1- Interprétation les règles de tarification	32
2-2- Les conditions de ligne ou (liner-terms).....	34
2-3- Le paiement de fret.....	35
3- Le contrat de transport par mer.....	36
3-1- Les obligations respectives des parties.....	36
3-2- Le connaissement maritime	37
4- La responsabilité du transporteur maritime (règle de La Haye).....	38
4-1- Les réserves faites par les transporteurs	38
4-2- Les causes d’exonérations	38
5- La réception des marchandises	39
Conclusion.....	41

Chapitre III : La gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Introduction.....	42
Section 01 : La conteneurisation en Algérie.....	42
1- Généralité sur le cconteneur en Algérie	42
1-1-Historique de la conteneurisation en Algérie	42
1-2-Evolution du trafic à conteneur en Algérie	42
Section 02 : Présentation Générale de l’organisme d’accueil	44
1- Historique de la NASHCO.....	44
2- Mission de la NASHCO.....	45
3- Organigramme de NASHCO-Bejaia	46
4- Présentation des structures fonctionnelles.....	47
Section 03 : La gestion du trafic des conteneurs	52
1- Suivi les mouvements des conteneurs au niveau de l’agence NASHCO.....	52
1-1- Débarquement des conteneurs.....	52
1-1-1- Conteneurs au port	52
1-1-2- Conteneurs à NASHCO	52
1-1-3- Conteneurs chez client	53
1-1-4- Conteneurs au parc NASHCO.....	55
1-1-5- Conteneurs propre au client	55
1-2- Embarquement des conteneurs.....	56
1-2-1- Embarquement vide (retour vide).....	56
1-2-2- Embarquement plein (retour plein).....	56
1-3 la procédure à suivre en cas de perte de TC	57
2- La gestion des stocks des conteneurs.....	58
Conclusion	62
Conclusion Générale.....	63

Bibliographie

Liste des figures

Liste des tableaux

Liste des annexes

Annexes

Résumé :

Le transport maritime est le principale mode de transport le moins couteux dans le monde et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux.

Le transport maritime a connu un grand développement avec l'apparition de conteneurs qui est devenu universel compte tenu du caractère multimodal de conteneur, qui a obligé les acteurs de la chaîne de transport à modifier complètement leurs mode de gestion et méthodes de travail afin d'optimiser, de maitriser les mouvements des flux des conteneurs pour atteindre leurs destinations finales.

La logistique occupe aujourd'hui une place très importante au sein de l'entreprise, car elle assure l'acheminement de la marchandise depuis sa production jusqu'à sa destination finale

Notre travail de recherche s'intéresse à la gestion des conteneurs au sein de NASHCO et comment se fait le suivi des mouvements de conteneurs.

Mots clés :

Transport maritime, Conteneur, porte-conteneur, logistique