

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

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

Option : Finance et Commerce International

Thème

La logistique du transport maritime

Cas de L'Entreprise portuaire de Bejaia et l'agence maritime « ICTC »

Réalisé par :

***BOUCHERBA YASMINA
SAIDI SABRINA***

Encadreur : M^{me} RAHMANI .L

Membre du Jury

***M. KHIDER
M. LALLILACH***

Promotion 2015-2016

Remerciements

Suite à l'élaboration de ce modeste travail, et avant toute chose nous tenons à remercier le bon dieu de nous avoir donné le courage, la volonté ainsi la patience pour mener ce travail jusqu'à sa fin.

Nous souhaitent exprimer notre profonde gratitude à notre promotrice M^{me} Rahmani, Merci d'avoir fait preuve de patience et de gentillesse, merci de nous avoir épaulé et guidé tout au long de ce travail.

*Nous remercions également tout le personnel de l'organisme d'accueille ICTC (**l'international consulting company**), Notre gratitude va également envers Mr sabour directeur de l'agence maritime ICTC et nous tenons à remercier également l'officier du port Mr Aissou Mustapha*

Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin nous saisis cette opportunité en vue de remercier vivement et cordialement toutes personnes qui me prêtant main-forte à la réalisation de se travail et à la réussite.

« Que dieu nous protège »

Dédicaces

A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours à mes cotés dans la joie et la peine. A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que dieu te garde pour nous.

A mon cher papa, qui ma soutenu toujours moralement et financement, et qui n'a jamais arrêté de m'encourager.

A mes chers frères et sœurs :

Sofiane, Sid-ali, Sonia et son petit ange Ilyane ,

A ma belle sœur :

Wassila et sa petite princesse Mélina

A mon beau frère Djamel qui a toujours était la pour m'encourager

A tous les membres de ma famille, Et à toute la famille Boucherba

A mes amies qui me sont chers :

En particulier: wissem , sihem ,dalila , bohhou , a ma bénome sabrina

A tous ceux qui m'ont encouragé.

B. Yasmina

Dédicaces

A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours à mes cotés dans la joie et la peine. A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que dieu te garde pour nous.

A mon cher papa, qui ma soutenu toujours moralement et financement, et qui n'a jamais arrêté de m'encourager.

A mes chers frères et sœurs :

Fares, Hilal, Nonor, Farid, Souad, Nabila et son petit ange adem.

A tous les membres de ma famille, Et à toute la famille Saidi.

A mes amies qui me sont chers :

En particulier: samia, daouia, sabrina, filia lila et cilia a ma benome sissa

A tous ceux qui m'ont encouragé.

S. Sabrina.

Sommaire

Introduction générales -----	01
Chapitre 01 : la place de la logistique dans le commerce international	
Introduction -----	04
Section 01 : Les principales activités de la logistique -----	04
1. Histoire de la logistique -----	04
2. Définition de la logistique -----	06
3. Objet et méthodes de la logistique -----	07
4. But de la logistique -----	08
5. Les différents types de flux de la logistique -----	09
6. Les enjeux de la logistique -----	11
Section02 : La chaine logistique -----	13
1. Définition de la chaine logistique -----	13
2. Les flux de la chaine logistique -----	14
3. Les enjeux de la chaine logistique -----	16
4. La chaine logistique et le système d'information -----	18
5. Optimisation de la chaine logistique -----	20
6. La différence entre la logistique et la chaine logistique -----	21
Section03 : Les incoterms -----	22
1. Définition de l'incoterm-----	22
2. Le rôle de l'incoterm -----	23
3. La limite des incoterms -----	23
4. Choix de l'incoterms -----	25
5. Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi -----	27
Conclusion -----	28
Chapitre 02 : présentation du transport maritime et la douane	
Introduction -----	29
Section01 : Généralités et évolution du transport maritime de marchandise -----	30
1. Généralités sur le transport maritime -----	30
2. Histoire et évolution du transport maritime -----	31
3. Le contrat et la tarification du transport maritime -----	33

4. Les documents de transports maritimes -----	34
5. Les intervenants du transport maritime -----	36
Section 02 : le cadre juridique et réglementaire du transport maritime -----	37
1. Convention et loi sur le transport maritime -----	37
2. Les différents types de navires -----	39
3. Les principaux risques du transport maritime international -----	42
4. L'assurance du transport maritime -----	43
Section 03 : la douane -----	45
1. Définition et mission de la douane -----	45
2. Les opérations douanières -----	47
3. Les régimes douaniers -----	51
Conclusion -----	56
Chapitre 03 : Le traitement d'escale d'un navire	
Introduction -----	57
Section01 : Présentation des organismes d'accueils et le Rôle de l'administration douanière à la consignation de navire -----	57
1. Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia -----	57
2. Présentation et missions de l'agence « ICTC » et le trafic du bois traité par cette agence -----	63
3. l'activité de consignation de navire -----	69
4. Rôle de l'administration douanière à la consignation de navire -----	71
Section 02 : le traitement d'escale d'un navire « DIEZBORG -----	73
1. L'escale du navire -----	73
2. Le compte d'escale-----	80
Conclusion -----	82
Conclusion générale -----	83
Bibliographie	
Annexes	
Tables des matières	

Glossaire des termes portuaire

Accostage

Manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage (quai ou appontement) conçu pour permettre le stationnement des navires, leur amarrage et la manutention.

Affréteur

Personne qui loue un navire ou qui exploite un navire en location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement.

Amarrage

Immobilisation d'un navire au moyen d'aussières (câbles) à un quai ou une bouée.

Armateur

Personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation.

Arrimage

Opération qui consiste à fixer solidement les marchandises à bord du navire.

Avitaillement

Fourniture des marchandises, vivres et combustibles nécessaires à bord du navire, pour le voyage en mer.

Capitainerie

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

Chargeur

Personne qui expédie de la marchandise sur un navire.

Connaissance B/L (en anglais)

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

Consignataire

Egalement nommé Agent maritime. Représentant de l'armateur au port, qui prend en charge les formalités en rapport avec l'escale du navire, effectue les différentes déclarations (notamment navire, équipage, marchandises chargées / déchargées, déchets, marchandises dangereuses...

Conteneur

Engin de transport généralement de forme parallélépipédique conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20, 30 et 40 pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60m³.

Conteneurs frigorifiques

Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poisson ou viandes congelés.

Conférence de placement

Entente d'armateurs visant surtout à l'application de taux de fret communs sur des destinations données et à la coordination des transports.

Courtier

Spécialiste achetant ou vendant des marchandises, ou négociant des assurances, des taux de fret, des titres et valeurs ou d'autres affaires pour le compte d'un commettant, moyennant une commission convenue ; les ventes ou transactions ne sont pas négociées en son nom propre mais au nom du commettant.

Elingue

Cordages dont on entoure les colis pour les accrocher à un palan ou à une grue.

Fret

Marchandise que transport le navire, chargement commercial d'un navire.

Lamanage

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

Lo-Lo (navire)

Navire de charge à manutention verticale généralement utilisé pour le transport des conteneurs (Lift-on, Lift-off)

Mât de charge

Engin de chargement installé à bord du navire et au moyen duquel les marchandises sont embarquées et débarquées.

Manifeste

Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale.

Mouillage

Opération consistant à jeter l'ancre en laissant filer la chaîne de façon à faire crocher l'ancre dans le fond.

Pavillon

Tout navire militaire, marchand, pêche, arbore à la poupe ou à une vergue du mat des signaux le pavillon de sa nationalité. En haute mer, chaque navire relève des autorités de son pavillon et les navires de guerre sont habilités pour s'assurer de la nationalité d'un navire.

Pilotage

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

Rade

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

Remorquage

Société fournissant au navire des remorqueurs pour lui permettre d'assurer des manœuvres dans les accès au Port.

Ro-Ro (navire)

Navire de charge muni d'une passerelle permettant une manutention horizontale par roulage ou navire roulier (Roll-on, Roll-off) ; signifie roulé dedans, roulé d'hors. Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port

Tirant d'eau

Distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille ou enfoncement du navire.

Tonnage

Mesure de capacité (voir jauge).

Tonne

La tonne métrique = 1.000 kgs, c'est l'unité de déplacement ou tonnage.

Tramp

Navire qui n'est pas exploité en ligne régulière mais dans le cadre d'un affrètement.

Transitaire

Acteur portuaire qui assure le passage en douane de la marchandise, qui paie toutes les prestations maritimes et portuaires dues par la marchandise dues par le chargeur et les lui refacture. En Europe, la plupart des transitaires sont également commissionnaires de transport (organisateur pour le compte du chargeur de l'ensemble de la chaîne logistique notamment terrestre).

Fonction logistique

Ensemble des méthodes et techniques qui concourent à la planification et à la régulation des flux des matières premières, composants, en cours de fabrication, produits finis aussi bien dans le temps que dans l'espace, dans le respect des contraintes de coûts et des niveaux de service prévus.

Listes des figures et tableaux

Chapitre I

Figure N°01 : Composantes des logistiques internationales

Figure N°02: Les objectifs et les tâches de la logistique en relation avec les objectifs de l'entreprise

Figure N°03 : Les différents flux parcourant

Chapitre III

Figure N°01 : Les différentes directions de l'entreprise portuaire de Bejaia

Figure N°02 : Organisme de l'agence ICTC

Figure N°03 : Histogramme représentatif de différent type de bois

Schéma N°01: processus d'acheminement d'un navire

Listes des tableaux

Chapitre I :

Tableau N°01 : La réforme des incoterms

Chapitre II :

Tableau N°01 : Les progrès techniques du transport maritime

Tableau N°02 : Les conditions d'application de la convention de Bruxelles

Tableau N°03 : Risque et garanties en transport maritime

Chapitre III :

Tableau N° 01 : Trafic marchandise

Tableau N°02 : Trafic selon mode de conditionnement

Tableau N°03 : Trafic conteneurs

Tableau N°04 : Trafic passagers

Tableau N° 05 : Qualité de service

Tableau N°06 : Mouvement de la navigation

Tableau N° 07 : Les statistiques du bois importé par ICTC (2012/2015) selon (fardeaux, volume).

Tableau N°08 : Les procédures de dédouanement du port de Bejaia

Tableau N°09 : Présentation d'un compte d'escale d'un navire

Liste des abréviations

AMA : Américains marketing association

ASLOG : Association française des logistiques d'entreprise

BL: Bill of leading (connaissance maritime)

CFR : Cost and Freight ou « Coût et fret », port de destination convenu

CIF : Cost, Insurance and freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu.

CIP : Carriage and Insurance Paid To ou « Port payé, assurance comprise, jusqu'à », port de

CMA : Compagnie maritime d'affrètement

CNAN: Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CPT : Carriage Paid To ou « Port payé jusqu'à... », Lieu de destination convenu

DAF: Delivery at frontier (rendu frontière)

DAP: Delivered at Place

DAT: Delivered at Terminal

DAU : Document administratif unique

DCG : Déclaration complémentaire global

DDP : Delivred Duty Paid (rendu droits acquittés)

DDU : Delivred Duty unpaid (rendu droits non acquits)

DEQ : Delivred exquai (rendu à quai)

DES : Delivred at. ex Ship (port de destination convenu)

Destination convenu.

DSAE : Déclaration simplifié à l'export

DSAI : Déclaration simplifié à l'import

DSI : Directeur du système d'information

EDI : échange de donnée informatique

EPB : L'entreprise portuaire de Bejaia

EPE : Entreprise Publique Economique

ERP : Enterprise Resource Planning

ETA: Estimated Time of Arival

EVP: Equivalant vingt pieds

EXW: Ex Works ou « à l'usine », lieu convenu.

FAP : La garantie franche d'avarie particulière

FAS : Free a Alongside Ship (Franco le long de navire)

FCA : Free carrier (Franco-transporteur)

Le connaissance FIATA: "Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

FIO: Free in and out

FOB: Free on bord (franco bord)

ICTC: International consulting company

INCOTERMS: International commercial terms

LM: Logistics management

LOA : Longueur hors tout (length overall)

LTM : Lettre de transport maritime

NCPDM: Council of physical distribution management

OFEM : Observatoire de la formation de l'emploi et des métiers

ONP : L'Office National des Ports

PDD : procédure de dédouanement à domiciliation

PDE : procédure de dédouanement express

PDS : Les procédures de déclaration simplifiée

PDU : Procédure de dédouanement à domiciliation unique

SAP: Systems, Applications and Products for data processing

SARL : Société à responsabilité limité

SCM : Supply Chain management

SI: Système d'information

SO.NA.MA : La Société Nationale de Manutention

SPA : Société par Actions

SWIFT: La Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication

TEC : Tarif extérieur commun

TIC : Technologies de l'information et de la communication

Introduction générale

Introduction générale

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante en matière de produits et de techniques de productions, les différents pays sont impliqués à de divers degrés dans le processus d'échanges afin de procurer les produits et les services dont ils sont déficitaires et leurs sont nécessaires pour développer leurs secteurs économiques. C'est pour cela et en raison de la psychologie du gain et d'amélioration des conditions socioéconomiques, les échanges internationaux s'accroissent de plus en plus en termes de volume et de valeurs.

Cet accroissement est due à l'élargissement du processus d'internationalisation caractérisé par une interdépendance spatiale croissante, un affaiblissement des obstacles aux échanges mondiaux (Barrières douanières tarifaires et non tarifaires) et d'une grande expansion des moyens de transport (terrestre et maritimes et même aériens).

Le Développement international des entreprises nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique.

Cette dernière devient un des facteurs majeurs de la compétitivité des entreprises, tant pour la maîtrise des coûts que pour celle des niveaux de services. L'ouverture des marchés notamment le développement des infrastructures et l'importance de nouvelles possibilités en matière d'échanges de données conduisent à un nombre croissant d'entreprises à définir leurs activités en termes de flux matériels et informationnels.

Une entreprise réalise plusieurs activités qui lui permettent de survivre. Ces activités étant effectuées à l'intérieur comme à l'extérieur de la firme. Elles demandent une attention particulière pour s'assurer de leur coordination et l'optimisation de leurs coûts. La logistique est l'un des ensembles d'activités réalisées par l'entreprise en vue d'optimiser les coûts. Ainsi des problèmes liés à la circulation des produits et des informations provenant de ses activités rendent nécessaire une réflexion globale, notamment pour sa distribution.

Elle se justifie à la fois par l'avantage concurrentiel que représente aujourd'hui la capacité à livrer le produit dans les délais brefs, avec un niveau de qualité élevé avec une part importante des coûts logistiques dans le coût de revient rendu chez le client à destination.

La logistique est un élément important pour la réussite et le bon déroulement des opérations de transport maritime, donc son rôle est indispensable au bon fonctionnement à

Introduction générale

toute entreprise, et qui vient aider à pouvoir bien gérer et bien organisé l'acheminement de la marchandise.

De nos jours, le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises. Sachant que plus de 90 %¹ du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime. Il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier).

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation.

La douane algérienne contrôle le respect des normes techniques et sanitaire et élabore des statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, elle a fixée également comme priorité l'accompagnement de la relance économique par l'encouragement de l'investissement et le soutien aux entreprises.

Le choix du sujet intitulés « la logistique du transport maritime » se rapporte, au fait que actuellement la demande de transport maritime est de plus en plus demandée, sur les marchandises à transporter avec de bonnes performances sans négliger la logistique, pour le bien être du consommateur. Pour bien réaliser l'objectif de notre travail on a choisis deux organismes d'accueil, l'un dépend de l'autre pour pouvoir effectuer une bonne opération d'escale.

La question posée par notre travail est de savoir « quelles sont les procédures à suivre pour maîtriser la logistique du transport maritime » ?

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

- Ou se limite-t-il le rôle de l'agent consignataire ?
- Comment minimiser le temps d'attente des navires en rade ?
- Quelles sont les difficultés que rencontrent les acteurs de la chaîne du transport concernant les formalités administratives utilisées lors de l'escale d'un navire ?

¹ Bejaia port infos, « le bulletin d'information du port de Bejaia », 2014, édité par le département marketing p 04.

Introduction générale

Ainsi, dans le cadre de ce travail et à travers ces questions on posera les hypothèses suivantes :

Hypothèse 01 : L'agent consignataire agit toujours pour le compte du navire ou des marchandises qu'il transporte, autrement dit, il représente soit l'armateur soit le transporteur, L'armateur peut toute fois être soit le propriétaire du navire soit en tant qu'affréteur,

Hypothèse 02: Les navires sont inscrits par les officiers de port à tour de rôle par ordre de leur arrivée en rade. Sauf priorité fixée dans certaines conditions, les opérations d'accostage des navires s'effectuent en respectant ce tour de rôle donc la disponibilité de ces postes à qui dépend de la rapidité de la manutention

Hypothèse 03 : Les acteurs de la chaine de transport se plaignent sur la qualité des escales des navires en mettant l'accent sur le nombre de la fluidité des formalités administratives.

Pour pouvoir répondre aux différentes questions posées et apporter des confirmations ou infirmations à nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique reposant sur des recherches bibliographiques et documentaires, qui porte essentiellement sur la logistique du transport maritime ,et grâce au stage pratique effectuer au sein de l'agence maritime « ICTC » travaillons avec l'entreprise portuaire de Bejaia pour une durée d'un mois avec le suivi d'escale de navire « DIEZBOURG » qui importe le bois avant, durant et après sa sortie en collaboration avec l'agence « ICTC » qui a consigné ce navire.

Notre travail se divise en trois chapitre, le premier chapitre dans le quel nous aborderont un aperçu générale sur la logistique international à savoir les méthodes et les butes de la logistique, définition et rôle de l'incoterm, le deuxièmes chapitre consacré au transport maritime des marchandises et l'assurance liée à ce transport ainsi le dédouanement de la marchandise et ses procédures , enfin, le troisième chapitre est consacré à la partie pratique basée sur une analyse qualitative à savoir la présentation des organismes d'accueilles, analyse statistique dont le produit importés est le bois rouge, l'objet de traiter et suivre l'escale d'un navire.

Chapitre I

La place de la logistique dans le commerce international

Introduction

La logistique est un ensemble de services nécessaires à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Elle est définie comme « l'ensemble des moyens et des méthodes touchant à l'organisation d'un service et aux flux de matières avant, pendant et après une production; et comme la mise à disposition des produits à l'endroit prévu, en quantité et dans les délais demandés, et au meilleur coût »¹. Ainsi, assurer la logistique d'un produit, c'est prendre en charge un processus qui participe à la maîtrise des flux physiques, à la coordination des ressources et des débouchés en cherchant à obtenir un service au coût le plus faible. Les activités de la logistique concernent les domaines de la production, des approvisionnements, du stockage et de la distribution. Elles s'exercent majoritairement dans les entreprises industrielles et commerciales, mais également chez les prestataires logistiques et au sein de sociétés de conseil.

En ce qui concerne l'expression Supply chaine qui est la chaine logistique, on peut distinguer l'expression Supply Chain qui désigne le domaine technique et celle du « management de la Supply chaine »² qui désigne la fonction.

Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser au titre qui ont une relation directe avec la logistique, il sera composé de trois sections : la première fera l'objet d'une présentation générale de la logistique, la deuxième section sera consacrée à la chaine logistique dans le commerce, et la troisième section sur sera consacrée à la présentation des incoterms.

Section 01 : Les principales activités de la logistique

La logistique s'intéresse à la planification et au suivi des métiers dans leur mouvement en vue de satisfaire un besoin. Cette section sera consacrée à l'élaboration d'un cadre théorique ou nous allons présenter son historique ainsi, quelques définitions de concept logistique, et enfin les flux et les enjeux de la logistique.

1. Histoire de la logistique

Si le terme de la logistique est ancien, le concept appliqué à la gestion de l'entreprise est lui plus récent puisqu'il date d'une cinquantaine d'années. À l'époque d'Aristote, le terme logistikos désignait l'apport de calcul et des mathématiques au raisonnement logique. La logistique trouve en fait véritablement sa source et sa dimension fondamentale dans l'histoire

¹ OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce Et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999 page04.

² Yves Pimor, « logistique » : production, distribution, soutien, 3ème édition, Dunod, paris, novembre 2003 p03

militaire. En effet, elle a toujours constitué un sujet de préoccupation majeur pour les grands chefs militaires. Ainsi, Sun Tzu (IV siècle avant J.-C) met en avant la nécessité de disposer de chariots et de denrées que les armées doivent transporter. « Une armées sans chariots d’approvisionnement, ni céréales, ni provisions, est perdu, »³. Au contraire, Alexandre le grand (356-323 avant J.C.) décide de mettre le feu à tous ses chariots avant de partir pour compte de la dimension logistique Jules César créa la fonction de logista en attribuant à un officier la tâche de précéder les mouvements des légions afin d’organiser les campements. Mais au cours des âges, si la nécessité de maîtriser les flux apparaît comme une évidence, les solutions apportées à la question logistique furent diverses et plus ou moins couronnées de succès. Richelieu, qui prit en 1635 le titre de Grand Maître général des munitions, des magasins et ravitaillement de France, soulignaient d’ailleurs l’ampleur de la tâche en présentant l’organisation générale des subsistances des armées comme de la « magie blanche »⁴.

Au XVII siècle, sous le règne de Louis XIV l’importance de la fonction logistique est clairement affirmée. « L’art de la guerre, c’est l’art de subsister » pour Vauban.

Si l’impératif logistique apparaît comme une évidence au fil du temps et des guerres, l’emploi du terme lui-même reste relativement récent. En effet, l’utilisation du terme « logistique » au sens où on l’entend désormais (terme français résultant étymologiquement du verbe « loger ») remonte au début du XIX siècle⁵. Il a fallu attendre 1938 pour voir apparaître explicitement ce terme dans le langage militaire. L’ouvrage du général Antoine Jomini, précis de l’art de la guerre, y fait référence dans un sens assez étroit, en tant que lieu de l’affrontement. Son sens se généralisera au transport et au ravitaillement des armées, conception qu’empruntera largement le domaine de la gestion.

Le terme logistique n’a été appliqué à la gestion d’entreprise qu’au début des années 50. L’influent de la deuxième guerre mondiale consacre le rôle majeur joué par la fonction logistique. Le général Eisenhower, qui dirigera le débarquement de 1944 en Normandie dira d’ailleurs : « il n’y a pas de tactique sans logistique. Si la logistique dit non, c’est qu’elle a raison. ». Les chefs d’entreprises américains ont perçu le débarquement allié sur les côtes françaises comme l’illustration du modèle logistique par excellence. À partir de là, une vague

³ Sun Tzu, l’art de la guerre, (VII-50), Bibliothèque stratégique, Paris, Economica, 1990. In, Anne Gratacap et Pierre Médan « management de la production : concepts • méthodes • cas » Dunod 3ème édition Paris 2009 p259

⁴ Stratégie logistique, décembre 2000, n°32, In Anne Gratacap et Pierre Médan, idem

⁵ M.Joumet. « Evolution de la logistique des entreprises industrielles et commerciales ». Revue annuelle des élèves des arts et métiers, Paris, Dunod 1998. In Anne Gratacap et Pierre Médan, idem.

logistique se développe aux États-Unis. La logistique semble en effet pouvoir répondre à toutes sortes de questions relatives à la rationalisation des flux dans l'organisation et entre organisations. La première association américaine de la logistique est créée en 1962. Il s'agit du National Council of Physical Distribution Management. Progressivement, les membres du NCPDM ont rajouté la gestion de toutes les matières (matériels management) à leur préoccupation initiale. Ils ont intégré les relations amont-aval à leur conception de la logistique, allant même jusqu'à y inclure aussi les décisions de production et d'implantation des établissements. En 1986, le NCPDM est devenu le Council of Logistics Management (LM). En France, c'est l'ASLOG (association française pour la logistique) qui veille au développement de la logistique dans un cadre structuré et cohérent.

2. Définition de la logistique

Il existe plusieurs définitions de la logistique on cite trois d'entre elles :

Définition 01

La logistique est un ensemble des techniques et des moyens visant à obtenir une gestion optimale des flux de produit, des individus, des flux financiers, et des flux d'informations, en organisant, rationalisant, régulant et coordonnant l'ensemble de ces flux de manière à réduire au maximum leur nombre, leur durée, et leur coût.⁶

Définition 02

En 1948, le comité des définitions de l'américain marketing association (AMA) donne la première définition pour le terme logistique : « la logistique concerne le mouvement et manutention de marchandise du point de production au point de consommation ou d'utilisation. »⁷ De cette définition on déduit que la logistique ne concerne que les activités physiques dans la phase de distribution.

Définition 03

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut là où il faut et quand il faut. »⁸

⁶ www.cat-logistique.com/audit.htm consulté le 07/12/2016 .

⁷ Pierre Médan, et Anne Gratacap « logistique et Supply chain management », édition Dunod, Paris, janvier 2008, p 09

⁸ Yves Pimor, op - cité p 03

Dans ces différentes définitions, chacune donne un sens particulier, la première explique les flux qui ressort de la logistique, la deuxième les mouvements et la manutention au moment du transfert de la marchandise et, enfin, la dernière, elle recouvre les fonctions de transport.

On peut cependant distinguer plusieurs logistiques différentes par leurs objets et leurs méthodes :

3. Objet et méthodes de la logistique

Huit différents types de logistique peuvent être adaptés à l'entreprise. Le responsable logistique devra établir :⁹

➤ Une logistique d'approvisionnement qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production.

➤ Une logistique d'approvisionnement générale qui permet d'apporter à des entreprises de services ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leurs activités (fournitures de bureau par exemple).

➤ Une 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 ; cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.

➤ Une logistique de distribution, celle des distributeurs qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui par exemple, les produits dont il a besoin.

➤ Une 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.

➤ Une logistique de soutien, née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc., qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenances.

➤ Une activité dite de services après vente assez proche de la logistique de soutien, avec cette différence qu'elle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien, on utilise assez souvent l'expression « management de services » pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera cependant, que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes de soutien différents du fabricant et de l'utilisateur et dits third party maintenance .

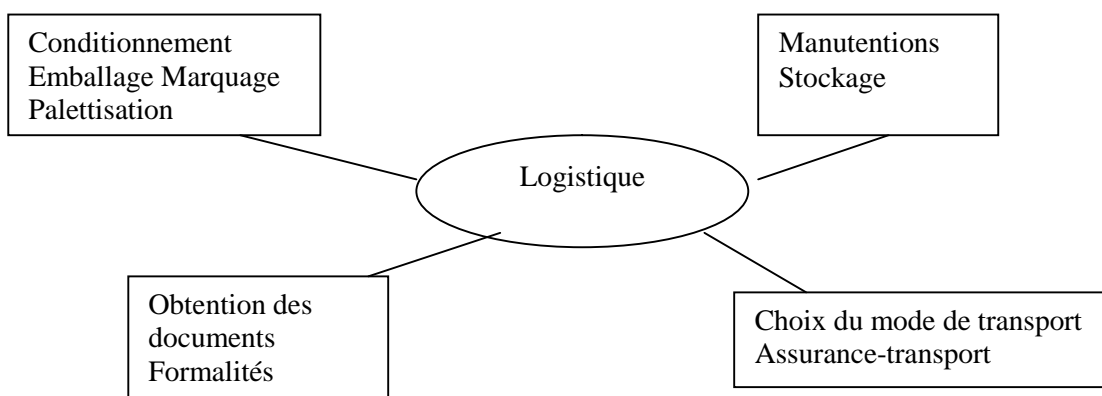
⁹ Yves Pimor, op-cité, p 04

➤ Des revers logistic, parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro logistique » ou encore « logistique des retours » qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballage, produit inutilisable depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes. Une distinction commode est celle que l'on fait souvent entre les logistiques de flux, production et distribution, d'une part, et les logistiques de soutien, d'autre part. Ces deux catégories de logistique ont, en effet, des caractéristique assez différentes, les premiers étant plus liées aux technique de gestion de la production et aux techniques de marketing et de ventes, les deuxièmes étant plus liées a des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, particulièrement, développées dans le domaine militaire ou dans celui de la maintenance des équipement techniques.

Il y avait donc bien des logistiques différentes jusqu'à ce que le concept de Supply Chain ne vienne apporter une certaine unité en ce domaine.

Nous allons voir les différentes composantes des logistiques à travers cette figures

Figure N°01 : Composantes des logistiques internationales



Sources : Corinne Pasco « Commerce international », Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002, p66.

4. But de la logistique

Elle a pour but de permettre :¹⁰

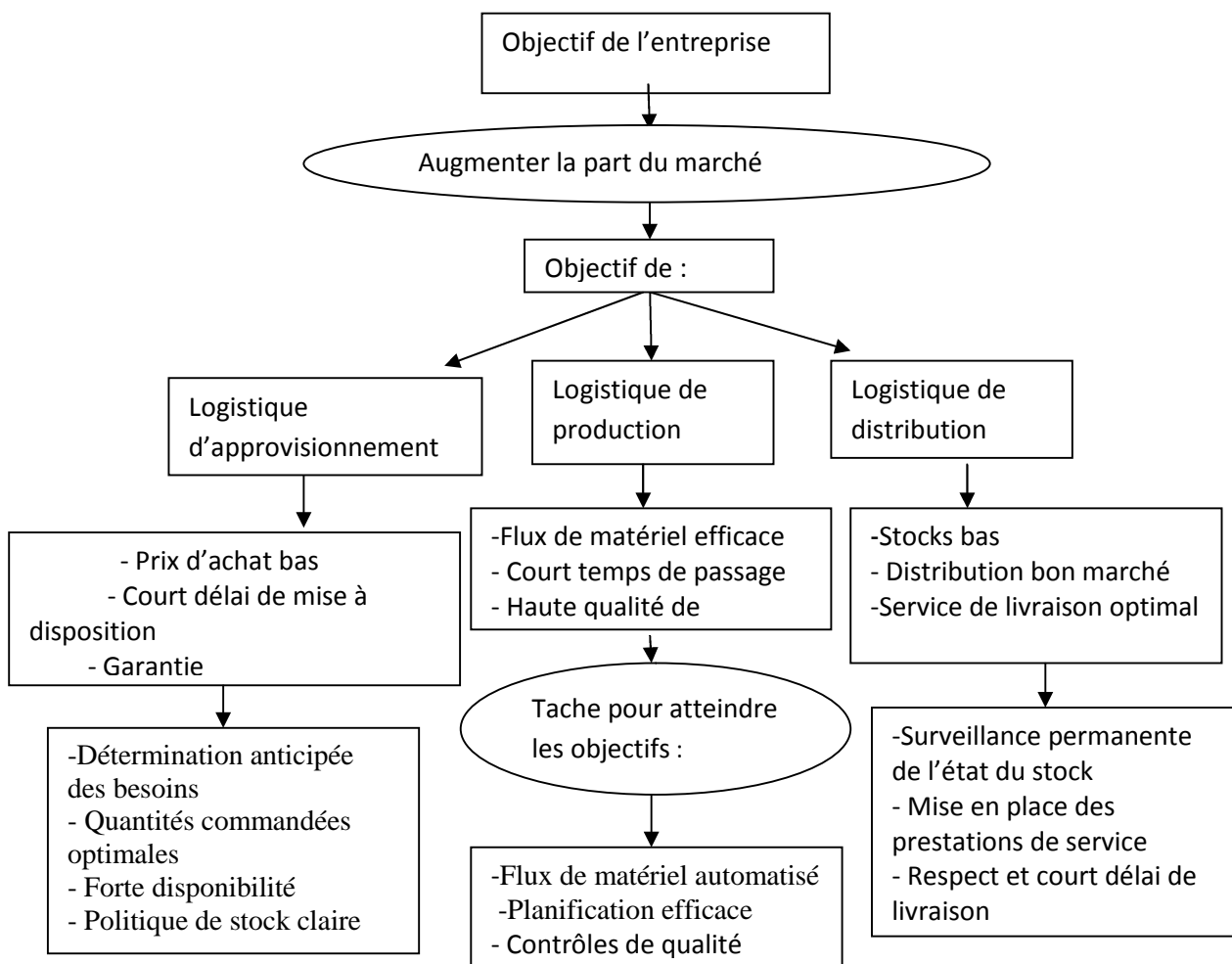
- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;

¹⁰http://www.opale-lyon.com/AffichePDF/La_logistique- fonction_strategique_pour_les_entreprises-3301
consulté le 10/12/2016 à 16h00

- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

Nous allons comprendre le sens du but de la logistique à travers cette figure.

Figure n° 02: Les objectifs et les tâches de la logistique en relation avec les objectifs de l'entreprise



Source : Branche Commerce « la logistique » « formation commerciale de base », édition 2014, p05

5. Les différents types de flux de la logistique

Il existe deux types de flux de la logistique : les flux internes et les flux externes ¹¹

¹¹ Philippe. Vallin, « la logistique modèles et méthodes de pilotage des flux » 3ème édition économique, Paris.2003 p 35

5.1. Flux logistiques internes

➤ Il s'agit des **flux de production** à savoir 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.

5.2. Flux logistiques externes

Les flux de la logistique externes sont constitués de deux différents flux qui sont les flux amont et flux aval

5.2.1. Flux d'approvisionnement ou flux amont : circulation des matières et consommables depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise cliente.

5.2.2. Flux de distribution ou flux aval : circulation des produits finis ou semis finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à ce lui d'une autre entreprise cliente.

Les flux de logistique externe 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.

Parmi les flux externe, ils ressortent ces différents types de flux :

a. Les flux poussés : Une particularité des flux internes, 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.

b. 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.

c. 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.

d. 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. ¹²

¹²Paul. Vallin op-cité p 37.

5.3. Méthodes de gestion des différents flux

On distingue trois types de méthodes de gestion de flux : les flux tirés, flux poussés et flux synchrones¹³

5.3.1. Méthodes de gestion en flux tiré

- Les quantités produites sont définies à la demande du client ;
- Clients réels à l'origine de la planification des ressources de production, du plan de production et des dimensions des stocks ;
- Le but ultime : satisfaire le client en minimisant le cout ;

5.3.2. Méthodes de gestion en flux poussés

- Les flux poussés sont intimement lié aux produits issus du processus de production ;
- Le dimensionnement des stocks, planification de la production et des ressources nécessaires sont construit à partir des prévisions de la demande et non de la demande réelle ;
- Cette méthode est inverse à celle des flux tirés ;

5.3.3. Méthodes de gestion en flux synchrones

- L'industrie automobile à recours massivement à cette méthode ;
- L'approvisionnement des différents composants est réalisé selon l'ordre de consommation dans le processus de fabrication on parle de flux synchrones ;
- Livraison des produits en juste a temps limitant les stocks, la main d'œuvre de manutention et les couts de stockage.

5.4. But de la gestion des flux

La gestion des différents flux cité précédemment sert à :

- La représentation schématique des différents flux logistique d'une entreprise ou d'une fonction de l'entreprise ;
- L'identification des dysfonctionnements ;
- L'analyse des dysfonctionnements ;
- La diminution de toute forme de gaspillage ou de mauvaise utilisation des ressources dans le processus d'approvisionnement, de fabrication ou distribution ;
- La détermination à chaque fois des éventuelles causes du gaspillage ;

Cette réduction du gaspillage a logue finis par devenir un avantage concurrentiel pour l'entreprise.¹⁴

¹³ Paul. Vallin op-cité, p 38

6. Les enjeux de la logistique

On trouve deux types d'enjeux pour la logistique : l'enjeu pour l'entreprise et l'enjeu de l'ensemble de l'entreprise.

6.1. Les enjeux pour l'entreprise

En raison de son importance la logistique fait parti de la stratégie d'entreprise. Elle a une influence sur : ¹⁵

- **La croissance de l'entreprise** : Une logistique performante augment la rentabilité et la flexibilité de l'entreprise.
- **La maîtrise des coûts** : Pour une meilleure connaissance de l'environnement, des coûts du produit, la logistique permet d'éviter tout les gaspillages, dans ce cas, la logistique intégrée est particulièrement efficace.
- **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 comme le transport ou le stockage des marchandises.
- **La diversification de l'entreprise** : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- **Les décisions de localisation, d'agencement de l'entreprise** : Elles ont pour objectif de réduire les coûts de transport externe et de manutention grâce à des choix réaliste, d'implantation géographique et d'organisation interne des unités de production.

6.2. Les enjeux pour l'ensemble de l'entreprise

Il existe un lien étroit entre l'amélioration de la productivité et les projets de la logistique, c'est pourquoi les contraintes et les enjeux de la logistique sont prise en compte par l'état dans l'élaboration des politiques économiques, politique, technique...

La logistique influence sur : ¹⁶

- **Le secteur du transport** : Le développement de la logistique a généré des mutations et des restructurations chez les acteurs du secteur transport.

¹⁴ Joël Sohier et Devant sohier « la logistique », 7ème édition, Vuibert, paris, septembre 2013, p35.

¹⁵ <http://1bqaa.pro-forum.fr/t12-chap4-logistique-et-approvisionnement> consulté le 15/05/2016 à 16h00

¹⁶ Ibid.

- **Le développement régional** : Les entreprises s'implantent plus dans les régions dotées de solide infrastructure. Cela contribue à leur essor économique et à leur développement.
- **Politique économique** : Etat et collectivité locale intensifie leurs interventions : ex : amélioration des réseaux routier pour désenclaver une région.
- **Environnement scientifique et technique** : La logistique favorise la généralisation de la robotique. Ils sont généralement liés au développement de l'informatique.

Section02 : La chaine logistique

Le contexte de mondialisation, la concurrence accrue à laquelle doivent faire face les entreprises ainsi que l'évolution des modes de production, (multiples entrepôts à différentes échelles géographiques, production d'un même bien dans diverses usines), a fait apparaître un nouveau concept, complémentaire à l'activité historique de logistique : la « **Supply Chain** » ou « **chaîne logistique** ». Dans cette section nous allons présenter la chaine logistique, ses différents types de flux ainsi que le système d'informatique, et enfin sa différence avec la logistique.

1. Définition de la chaine logistique

On cite trois définitions de la chaine logistique :

Définition01 :

Genin (2003) définit la chaîne logistique comme un réseau d'organisations ou de fonctions géographiquement dispersées sur plusieurs sites qui coopèrent, pour réduire les coûts et augmenter la rapidité des processus et activités entre les fournisseurs et les clients¹⁷

Définition 02 :

D'autres définitions présentent le SCM comme un principe de management. Le Council of Supply Chain Management Professionals propose la définition suivante : « le Supply Chain management comprend la planification et la gestion de toutes les activités impliquées dans le sourcing et l'approvisionnement, la transformation et toutes les activités logistiques. Il inclut

¹⁷ François Galasso, « Aide à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible » : thèse présentée pour obtenir le titre de docteur de l'institut national polytechnique de Toulouse, école doctorale : EDSYS spécialité système industriels, avril 2007, p 19.

également la coordination et la collaboration avec des partenaires qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires et des clients. »¹⁸

Pour être performante, une chaîne logistique doit remplir les conditions suivantes :¹⁹

➤ **Etre intégrée** : une chaîne logistique pilotée par la demande nécessite une synchronisation globale du réseau logistique qui se fonde sur :

- L'existence d'un responsable de l'ensemble de la chaîne ;
- L'organisation d'un flux d'information complet et intégré ;
- Le partage des mêmes horizons de temps ;
- Des pratiques standard et des normes communes à tous les niveaux de la chaîne ;
- La mise en place de partenariats avec les fournisseurs et sous-traitants car la chaîne logistique ne s'arrête aux murs de l'entreprise.

➤ **Etre orientée client** : le passage à un mode de fonctionnement « orientée client » voir tiré par le client » nécessite :

- De raccourcir au maximum les cycles (décision, mise en œuvre, exécution) afin d'améliorer la réactivité de la chaîne logistique ;
- De disposer d'une remontée d'informations précise et rapide sur les besoins du client. Plus généralement, une meilleure connaissance du client facilite la réponse à ses besoins ;
- De limiter le transit des produits (matières premières, produits finis,...) depuis leur unité de production tant que cela ne s'avère pas indispensable.

➤ **Etre différencié** : La chaîne logistique globale nécessite d'être évaluée et remise en question au regard :

- De la zone géographique concernée, si cela est pertinent ;
- Du marché et de ses caractéristiques (saisonnalité) ;
- Du client et de ses besoins spécifiques.

2. Les flux de la chaîne logistique

On distingue trois types de flux : le flux d'information, les flux physiques et les flux financiers

2.1. Le flux d'information

Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit ; en premier lieu des informations

¹⁸ Rémy le moigne « Supply Chain management : Achat, production, logistique, transport, vente » édition Dunod, Paris, 2013 p 7.

¹⁹ <https://fr.scribd.com/doc/294059912/Conception-d-Une-Chaine-Logistique> consulté le 16/05/2016 à 16h33 .

commerciales notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs. Une commande comprend généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison souhaitée et le prix éventuellement négocié lors de la vente. D'autres éléments peuvent s'ajouter à cette liste : la liste des options désirées pour le produit, la fréquence de livraison si besoin, Mais, les entreprises s'échangent aussi des informations plus technique à savoir: les paramètres physiques du produit, es gammes opératoires, les capacités de production et éventuellement de transport, informations de suivi des niveaux de stock. Ces dernières sont de plus en plus réclamées par les clients qui souhaitent connaître l'état d'avancement de fabrication de leur produit. De manière plus générale, le principe de traçabilité se traduit par un droit de regard accru du client envers le fournisseur .Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC. Le développement des flux information au sein de la chaine logistique trouve ses limites dans le besoin de confidentialité entre acteurs.²⁰

2.2. Les flux physiques

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produits semi-finis. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transports pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas et faire tampon entre deux activités successives. En bref, l'écoulement du flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits quel que soit leur état. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux.²¹

2.3.Les flux financier

Le flux financier concerne 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. Le flux financier est généralement géré 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, il correspond aussi aux investissements

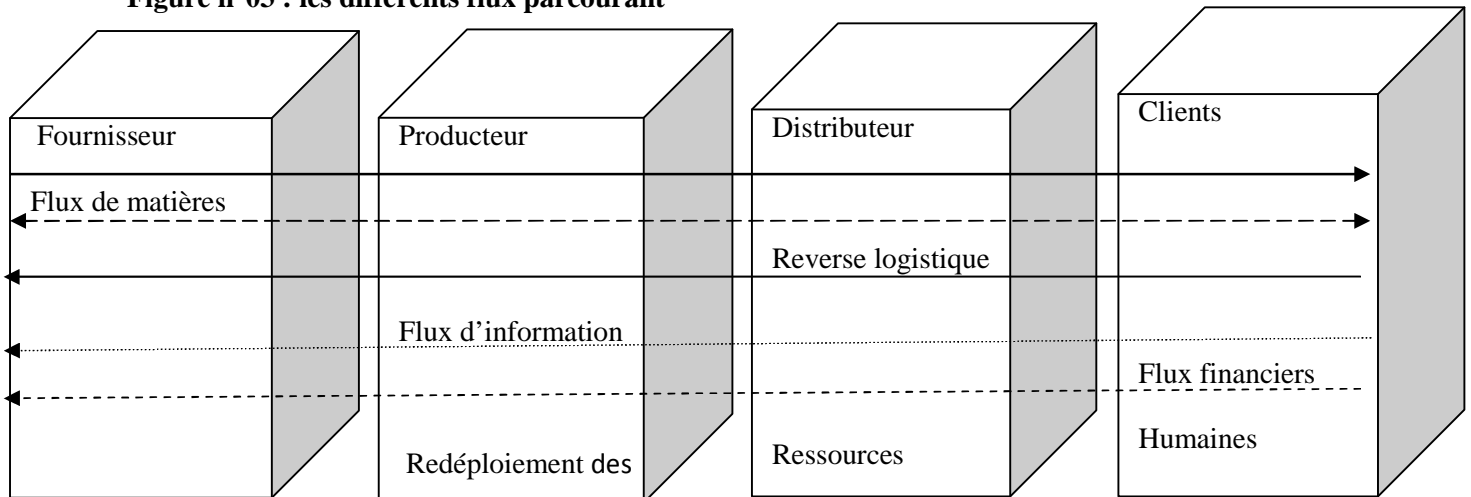
²⁰ Merzouk Salah Eddin, problème de dimensionnement de lot rt de livraison : application ou cas ou d'une chaine logistique, thèse pour l'obtention du grade de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007 page 13. (Version électronique).

²¹ Ibid., page15

lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication. Encore s'agit-il d'échanges avec des organismes bancaires extérieurs au réseau d'entreprises.²²

Nous allons voir ci-dessous à travers cette figure ci-dessous plus précisément les mouvements de ces différents flux

Figure n°03 : les différents flux parcourant



Source : ATACAP P. MEDAN « management de la production » Dunod, 3^{ème} édition paris, 2009, p 286

3. Les enjeux de la chaîne logistique

Les modèles traditionnels de stratégie se sont complexifiés avec le développement de la concurrence mondiale. Il faut être «bon partout », dans tous les domaines prix, qualité, délai, flexibilité, niveau de service.²³

3.1. Les prix / les coûts

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer régulièrement leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

3.2. La qualité des produits

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un pré-requis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisés dans ce domaine. La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre mais plutôt du coût pour y parvenir.

²² Merzouk Salah Eddin , op, cité , p 15

²³ Gérard Baglin, Olivier Bruel, Alain Garreau, Michel Grief, Christian van Delft « management industriel et logistique » 3^{ème} édition economica, paris, 2001 p 480/481.

3.3.Le délai

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.) mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

3.4.La flexibilité

La flexibilité, ou capacité à réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produit.

Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter à la variation de la demande en quantité. Le seconde précise le délai nécessaire, lorsque le producteur prévu de fabriquer un produit donné (ou une séquence de produits différents), pour modifier son plan de fabrication, Réorganiser son processus et passer à un autre article(ou à une autre séquence).

3.5. Le niveau de service

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. En effet comparer les livraisons effectuées au nombre total de livraisons, ou plutôt choisir le nombre de lignes de commandes, les tonnes ou encore le chiffre d'affaire, Naturellement, 95% sur les tonnes n'est pas identique à 95% sur le nombre des lignes de commande...

Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et niveau de service sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

3.6. Les risques

A l'heure où la technologie permet tout ou presque, les responsables de la logistique ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissible. Le fonctionnement en juste-à-temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa. Le niveau au coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit ses fournisseurs.

3.7. Potentiel de progrès

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise : climat social, âge moyen du personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise, existence de groupes de travail, etc.

Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément (production puis distribution et plus récemment achats), les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus. Le concept de logistique puis plus récemment de Supply Chain a permis d'atteindre cet objectif.

4. La chaîne logistique et le système d'information

Une chaîne logistique performante repose sur l'organisation de flux d'information permettant de régler d'aval en amont les flux physiques de marchandises. Pour que la coordination des opérations commerciales et industrielles puissent s'effectuer à la bonne date par rapport à la demande exprimée, l'entreprise doit maîtriser les systèmes d'information en lien direct avec les réseaux de circulation physique de marchandises. Cela suppose donc de nombreux échanges d'informations, en interne mais également avec les prestataires logistiques, afin de mieux suivre l'exécution des opérations physiques. Les firmes formulent désormais des exigences élevées dans le domaine de l'information sur l'exécution des différentes prestations logistiques.²⁴

4.1. Définition de l'information

L'information est une différence qui engendre des différences ou une forme qui fait sens pour un interprétant. Pour être une information, et pas du bruit, elle doit :

- Émerger d'un fond ou d'un bruit, se distinguer, créer un minimum de surprise
 - Susciter une réaction qualitative chez celui qui la reçoit et l'interprète, que ce soit la compréhension d'un énoncé ou un simple état émotif. Contenir un minimum d'intelligibilité
- L'information comme catégorie générale est l'incessant processus de passage entre des données, des messages, des connaissances et des programmes.²⁵

²⁴ André Barelier, Jacques Paveau, François Duphil, Muriel Paveau, Jacques Duboin, Florence Gervais, Jean-Paul Lemaire, Gérard Kuhn, Claude Lévy « *Exporter* » pratique du commerce international 24^{ème} édition Foucher, Malakoff, 2013 pages 251

²⁵ http://www.huyghe.fr/dyndoc_actu/45a7f474824ab.pdf consulté le 17/05/2016 à 00h04

4.2. Définition du système d'information

Un SI est un ensemble organisé de ressource : matériel, logiciel , personnel , donnés , procédures permettant d'acquérir , de traiter , de stoker , communiquer des informations (sous forme de données , textes , image , sons , ect.)²⁶

4.3. Le système d'information et les fonctions de l'entreprise

Quel que soit l'entreprise, on retrouve les fonctions suivantes :²⁷

- Les ressources humaines qu'il faut recruter, former, rémunérer, gérer ;
- La comptabilité et la finance pour calculer les dépenses, recettes, rentabilité... ;
- La production où les produits/services sont "fabriqués" et où il faut planifier, organiser le stock, le processus de fabrication, de livraison ;
- La vente et le marketing où il faut gérer la relation client et avoir une information précise sur les produits, tarifs, marges.... ;
- L'ingénierie où les produits sont conçus, testés et évalués et où l'on envisage le processus de fabrication, les méthodes de travail ;

L'intérêt et la participation du SI dans ces fonctions a débuté par la comptabilité (appui et vérification des tâches humaines), s'est propagé à la fabrication/conception (chaîne de production automatisée.)

4.3.1. Comptabilité et gestion des stocks

La comptabilité et gestion des stocks permet de faciliter le :

- Calcul et édition des fiches de paie ;
- Suivi des achats, des livraisons, des ventes ;
- Calcul et édition des factures (sûreté de l'état comptable...) ;
- Etats comptables et gestion financière.

4.3.2. L'information bureautique

La bureautique permet de faciliter les tâches suivantes :

- Le secrétariat et la production de l'écrit, grâce aux logiciels de traitement de texte, aux tableurs, et autres suites ;

²⁶ Robert reix « système d'information et mangement d'organisation » 3éme édition , Vuibert ,paris2000 p 75.

²⁷ Kertous Aboubakr « Apport du tableau de bord et des systèmes d'information dans le domaine HSE Cas des centrales de production d'électricité » MEMOIRE Pour l'Obtention du Diplôme de Magister en Hygiène et Sécurité Industrielle, université HADJ LAKHDAR de Batna Institut d'Hygiène et Sécurité Industrielle, année 2014, p 19/20

- L'organisation et la gestion des informations locales à un individu ;
- La communication principalement grâce aux e-mails ;
- Participation à l'enseignement ;

4.3.3. Vente et marketing

Il est indispensable dans cette fonction d'avoir en permanence les informations sur :

- les produits, les prix et les marges ;
- la disponibilité des produits ;
- Le profil du client : volume d'achat, habitude ;
- L'évolution des ventes : top-10 des produits vendus, nature des ventes. Il a donc en permanence entre les informations nécessaires (base clientèle, stocks) .²⁸

4.3.4. Production

A l'usine et à l'atelier, les systèmes informatiques permettent de :

- Automatiser les tâches de production et donc d'augmenter productivité et prix de revient ;
- Produire le produit au moment opportun ;
- Produire en volume et à la demande ;

4.3.5. Logistique et relation client fournisseur

La logistique permet d'harmoniser et automatiser les échanges de données :

- Les données comptables ;
- Les données du stock ;
- Les données fournisseurs De plus en plus, on se tourne vers :
- les ERP (systèmes d'information intégrés orientés métier SAP) ;
- l'EDI (l'échange de données informatisées) : Apparu dans le domaine du textile, le principe de l'échange des données s'est vite répandu à d'autres domaines. Exemple : le réseau bancaire SWIFT permet l'échange de données bancaires entre différents établissements nationaux ou internationaux, voir figure 06. Depuis les années 90, l'EDI a pris une large part dans l'édition des factures, bons de commandes, ...et avec Internet, l'ascension se poursuit.

4.3.6. Management et direction

- Le SI offre aux managers et dirigeants une vision globale des résultats de l'entreprise.

5. Optimisation de la chaîne logistique

L'optimisation de la chaîne logistique, permettant notamment l'amélioration du taux de service en magasin ainsi qu'une diminution des niveaux de stock, apparaît comme un enjeu

²⁸ Kertous Aboubakr, Op cité, p21

majeur pour les entreprises. Des logiciels informatiques spécialisés permettent d'optimiser les différentes étapes du processus logistique : la prévision des ventes, la synchronisation des données entre les différents services de l'entreprise concourant à la fonction logistique, et enfin la gestion opérationnelle des flux physiques, de la gestion des commandes à la gestion des entrepôts. Ces logiciels, développés par des éditeurs spécialisés, doivent évidemment être capables de dialoguer entre eux dans l'entreprise, mais aussi de plus en plus, avec les systèmes d'informations des partenaires commerciaux impliqués dans la chaîne logistique.²⁹

6. La différence entre la logistique et la chaîne logistique

Le SCM recouvre dans le langage courant professionnel des concepts très différents. Le mot Supply Chain est employé bien souvent pour désigner la logistique de l'entreprise, même si la fonction n'est ni globale, ni transversale.

La logistique représentait traditionnellement l'activité allant de la mise à disposition des produits finis par l'usine ou le négociant jusqu'à la livraison au client. Elle s'est désormais fondue dans le concept de Supply Chain Management ou SCM dont l'objectif est d'optimiser la gestion des flux physiques et des flux d'information le long de la chaîne logistique depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client.

Elle est donc présente à tous les niveaux de l'entreprise, aussi bien au niveau opérationnel (pour la gestion des flux physiques de marchandises par exemple), au niveau tactique (pour définir les organisations et piloter ces flux à moyen terme), qu'au niveau stratégique – pour définir les grandes orientations à long terme.

Planifier toute l'activité de l'entreprise, achats, production et distribution des produits, en se calant sur la demande des clients, telle pourrait être une définition synthétique de l'optimisation de la Supply Chain.

La « Supply Chain » n'est pas une fonction de l'entreprise, ce n'est pas non plus un service achetable à un prestataire de service, ce n'est pas un module informatique, c'est en fait une démarche de fonctionnement qui vise à assurer une gestion et une synchronisation de l'ensemble des processus qui permet à un ou plusieurs systèmes clients / fournisseurs de

²⁹ http://www.creg.ac-versailles.fr/IMG/pdf/Systemes_informations_leviers_performance_logistique.pdf
consulté le 07/12/2015 à 14h14.

prendre en compte et de répondre aux attentes des clients finaux (du fournisseur du fournisseur au client du client).

On peut dire alors que la « Supply Chain » contient toutes les activités associées au flux et à la transformation des biens, depuis les matières premières jusqu'au produit fini livré à l'utilisateur, ainsi que les flux d'informations associées.³⁰

Section03 : Les incoterms

Les incoterms sont une codification élaborée par la chambre de commerce internationale 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, le choix de l'incoterm et sa réforme de 2010.

1. Définition de l'incoterm

Les règles des **INCOTERMS** (International Commercial TERMS) sont rédigées par la Chambre de Commerce Internationale –ICC- en 1936 et fait l'objet d'une révision régulières. Ils définissent les obligations incombant au vendeur et à l'acheteur en ce qui concerne :³¹

- 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

Ces règles, reconnues au niveau international, sont insérées dans les contrats de vente. Elles n'en sont qu'un élément et ne disent rien sur le prix à payer, le mode de paiement ni le transfert de propriété des marchandises.

Les règles Incoterms 2010 -Publication ICC 715- sont entrées en vigueur le 1er janvier 2011. Cette nouvelle version, qui prend en compte l'évolution des pratiques commerciales comporte **11** termes commerciaux, chacun désigné par trois lettres suivies d'un lieu choisi par

³⁰ <http://www.buvetteetudiants.com/cours/91/la-difference-entre-la-logistique-et-le-supply-chain-management> consulté le 29/06/2016 à 18h14

³¹ Centre de commerce international de Grenoble, Rhône Alpes, fiche technique, janvier 2015, page 01

les parties. Ces règles peuvent être utilisées dans les contrats de vente tant nationaux qu'internationaux.

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. »³²

2. Le rôle de l'incoterm

Les incoterms prévoient la répartition des frais entre acheteur et vendeur ainsi qu'au moment du transfert de risque, selon un langage codifié, remis à jours, l'usage est fortement conseillé pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente.³³

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international :

- Une définition précisent de l'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné ;
- Une définition précisent 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 (idem) pour le transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.³⁴

3. La limite des incoterms

Les incoterms « cèdent le pas » devant les dispositions contraires des contrats, devant les usages de la commère devant les usages des ports. Simples règles d'interprétation des usages, les incoterms n'ont donc qu'un caractère supplétif.³⁵

³² LASARY, « le commerce international à la portée de tous », édition paris, 2005, p 115.

³³ Ghislaine Legrand, Hubert martini, « commerce international » BTS 3ème édition, paris, p 106

³⁴ Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandises » 1ère édition l'harmattan, paris, 2013 p 46.

³⁵ Pierre Brunat « Lamy transport » édition n° 3748 tome 2 janvier 1997 paris, P119

3.1. Incoterms et dispositions particulières

Les incoterms doivent céder le pas aux dispositions particulières prévues par les parties dans leur contrat : il faut impérativement veiller à la cohérence entre incoterms et clauses du contrat.

3.2. Usages du commerce ou du port

C'est l'usage de tel commerce particulier ou de tel port qui est décisif, donc l'usage du commerce et du port l'emportent sur l'incoterm du contrat. La variété des professions, des marchandises, des régions est telle que les incoterms ne peuvent tenir compte de toutes les situations particulières. La chambre de commerce internationale précise, que pour l'interprétation des incoterms, il est impossible d'établir sur certains points une règle absolument formelle : dans ce cas, les règles, précisent que c'est l'usage de tel commerce ou de tel port qui est décisif.

3.3. Incoterms et liner terms

Les premiers relèvent du contrat de vente, les seconds relèvent du contrat de transports. Ces conditions, les lignes maritimes régulières » déterminent les composantes du fret : celui-ci peut ne comporter que le transport maritime, proprement dit, à l'exécution de tout frais de passage portuaire (bord port d'embarquement) –bord port de débarquement, encore appelé FIO(Free in and out), ou à l'inverse, comporter les frais de passage portuaire au départ et à l'arrivée (quai-quai). Entre ces deux extrêmes, il existe le liner terms « sous palan ». En apprenant en charge sous palan, le transporteur maritime exclut du fret le rapprochage la marchandise sous les crochets des plants. Au port de débarquement, sont à la charge de la compagnie maritime le désarrimage en cale, l'lignage, le hissage hors des cales.

Ainsi, les liner terms ne règlent que les rapports entre vendeur et transporteur maritime, ou acheteur et transporteur maritime, mais n'ont aucune répercussion sur les relations entre le vendeur et l'acheteur.

3.4. Incoterms et transfert de propriété

Les incoterms, enfin, ne peuvent résoudre tous les problèmes de droit susceptibles de se poser dans le cadre d'une opération de commerce international. Ainsi, comme tout la convention de vienne sur la vente internationale de marchandises et pour les mêmes raisons (divergences des droits nationaux), les incoterms ne traitent, en aucune façon, du transfert de propriété de la marchandise entre le vendeur et l'acheteur. Ils ne s'intéressent qu'à la livraison

et aux transferts des risques qu'elle implique. Les risques des marchandises et les coûts en découlant « passent de la tête » du vendeur sur celle de l'acheteur lorsque le premier a rempli son obligation de livrer la marchandise : ainsi, le transfert des risques de réaliser au passage du bastingage du navire dans les termes FOB, CFR et CIF au point de remise au transporteur dans les termes FCA, CPT et CIP et au point de livraison convenu pour les termes DES, DEQ, DDU et DDP.

4. Choix de l'incoterm

Ce qui est innovant dans cette nouvelle édition, ce sont les simplifications et les modernisations, qui impactent tous les échanges internationaux.

4.1. La réduction du nombre d'incoterm de 13 à 11

Les incoterms **DAF**, **DES**, **DEQ** et **DDU** ont été remplacés par deux nouvelles règles incoterms qui peuvent être utilisées quel soit le mode de transport convenu à savoir : **DAT** « livré au terminal » et **DAP** « livré au lieu choisi » comme le montre le tableau suivant :

Tableau n°01 : La réforme des incoterms

DAT	DAP	Douane	Arrivée chez acheteur
Delivered at terminal	Delivered at place	Risques maximums à la charge de l'acheteur	Risque maximum à la charge de l'acheteur

Source : Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandise », L'harmattan 1^{ère} édition, Paris, 2013, p.48

La plus grosse refonte concerne le groupe des **D**, c'est-à-dire ceux qui prévoient la livraison au lieu de destination comme le **DAF**, **DDU**, **DDP**, **DES** et **DEQ**, seul le **DDP** (**DDU** **DEQ** **DES**) et le **DAT** **DAF** pour le **DAT** et **DAP**. Le point d'attention à ne pas négliger est que le terminal convenu peut se trouver dans le port ou au lieu de destination convenu.³⁶

4.2. Les catégories des incoterms

Les 11 incoterms de 2010 sont répartis en deux catégories, les incoterms utilisés pour tout les modes de transport et ceux réservés au transport maritime et fluvial.³⁷

4.2.1. Incoterms utilisés pour tout modes de transport

³⁶ Moise Donald Daily op-cité p 48

³⁷ Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine Service Développement Economique 17 bis rue des Venêts, 92014 Nanterre Cedex, page 3.

Les incoterms « tous modes de transport » : aérien, terrestre, maritime, dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal, on utilise sept incoterms qui sont les suivants :

- **EXW** : Ex Works / Départ usine
- **FCA** : Free Carrier / Franco transporteur
- **CPT** : Carriage Paid To / Port payé jusqu'à
- **CIP** : Carriage and Insurance Paid to / Port payé jusqu'à, assurance comprise
- **DAT** : Delivered At Terminal / Livraison au terminal
- **DAP** : Delivered At Place / Livraison sur place.
- **DDP** : Ou Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés)
- **EXW ou Ex-Works (à l'usine)** : La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur paye et choisit le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités d'exportation sont également à sa charge. Il s'acquitte des frais de douane.
- **FCA ou Free Carrier (Franco transporteur)** : Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités d'exportation et frais de douane sont à la charge du vendeur.
- **CPT ou Carriage Paid To (Port Payé jusqu'à)** : Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.
- **CIP ou Carriage and Insurance Paid To (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)** : Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.
- **DAT ou Delivered At Terminal (livraison au terminal)** : Le vendeur à dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu.
Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.
- **DAP Delivered At Place ou (livraison sur place)**: Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié, au lieu de destination convenu à la date ou dans les

délais convenus. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

➤ **DDP ou Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés)** : Le vendeur s'acquitte de tous les coûts liés au transport. Il supporte, également, tous les risques jusqu'à ce que les marchandises soient déchargées. Il règle également l'intégralité des droits et taxes.

4.2.2. Incoterms à réservé au transport maritime et fluvial

Les incoterms « maritimes », sont exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port. On utilise quatre incoterms qui sont les suivants :

➤ **FAS** : Free Alongside Ship /Franco le long du navire ;

➤ **FOB**: Free On Board / Franco à bord;

➤ **CFR**: Cost and Freight / Coût et Fret;

➤ **CIF** ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)

➤ **FAS ou Free Alongside Ship (franco le long du navire)** : Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement. Les formalités d'exportations sont à la charge du vendeur. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination à son usine. Le transfert des risques est concrétisé lorsque les marchandises ont été remises sur le quai du port d'embarquement.

➤ **FOB ou Free On Board (Franco à bord)** : La marchandise est livrée dédouanée sur le navire désigné par l'acheteur.

➤ **CFR ou Cost and Freight (coût et fret)** : Le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement. L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.

➤ **CIF ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)** : Le vendeur assume les frais de transport maritime et les frais d'assurance.

5. Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi

Les documents à présenter se diffèrent selon les ventes, que ce soit pour l'acheteur ou le vendeur

➤ Pour les **ventes au Départ**, le vendeur doit fournir les documents suivants en fonction de l'incoterm du contrat :

Incoterms en E : Facture et liste de colisage ;

Incoterms en F : facture et liste de colisage + documents d'exportation + bon de remise au transporteur ;

Incoterms en C : facture et liste de colisage + document de transport fret acquitté.

➤ Pour les **ventes à l'arrivée**, l'acheteur doit fournir les documents suivants :

Incoterms en D : Facture + liste de colisage + document export + titre de transport fret acquitté au point de destination ;

DDP : facture et liste de colisage + documents d'importation.

Conclusion

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. La logistique consiste de plus en plus à améliorer les flux sur une chaîne étendue appelée « chaîne logistique » qui va du fournisseur au fournisseur au client du client. Le développement de la chaîne logistique permet de valoriser l'entreprise à travers plusieurs axes : la dimension stratégique, la dimension organisationnelles, la dimension temporelle, et la dimension technologique. La chaîne logistique ne fait que confirmer une tendance déjà bien rodée

Les incoterms sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liés à la logistique internationale, ils servent de base au contrat de vente ou d'achat. Des nouveaux incoterms ont été révélés pour répondre aux nouvelles pratiques commerciales en vigueur, s'adapter au transport multimodal et plus particulièrement pour prendre en compte les marchandises qui sont mises en conteneur, pour éviter le double paiement des frais aux terminaux portuaires dans le cadre des incoterms maritimes.

Chapitre II

Présentations de transport maritime

Introduction :

Le transport maritime est le pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. 90% du volume total de marchandises sont transportées par voie maritime et manutentionnées dans les ports.

Exporter c'est toujours transporter, le transport, en général, joue un rôle judicieux dans le développement économique d'un pays car, sa maîtrise permet à l'exportateur de choisir ses partenaires assurant l'acheminement des marchandises ou produit pour son compte, dans des conditions bien définies contractuellement et au moyen de matériels de transport reconnu d'avance comme aptes à assurer la prestation requise affectée. Élément de conquête de zone d'influences, le transport est aussi le secteur essentiel pour la croissance économique de l'entreprise. Le marché du transport est la situation économique et commerciale fondée sur la demande de services de fret. Une firme faisant des commerces ne peut pas négliger les questions relatives à l'acheminement physique de ses ventes ou de ses achats, les flux d'échanges doivent être supportés par des infrastructures de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination. La distance joue souvent un rôle fondamental, de ce fait le transport maritime à toujours été, et reste encore, le moyen de transport le plus économique.

Pour mettre en œuvre la stratégie d'industrialisation par le développement des exportations de produits manufacturés, les pouvoirs publics du pays en développement doivent œuvrer à l'amélioration continue du processus de dédouanement des marchandises à l'importation et à l'exportation¹. La douane est une institution étatique dont le premier rôle est le contrôle du commerce extérieur.

Dans ce contexte du transport maritime et la prise en considération de la douane ce chapitre explique le sujet par trois sections: Tout d'abord, la première section va tenter de donner un aperçu générale sur le transport maritime de marchandises et sont évolution, et la deuxième section parlera sur le cadre juridique et réglementaire de transport maritime ainsi les risques liée a ce transport et comment peut ont assurer ce mode de transport , enfin, on terminera avec la troisième section qui parlera sur la douane.

¹ Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandise », l'harmattan, paris, 1^{ère} édition 2013, p.415

Section01 : Généralités et évolution du transport maritime de marchandise

L'activité de l'achat et de vente de marchandises entre pays résume Le commerce international. Cette opération trouve son origine dans l'antiquité. Le commerce international est encore étroitement lié au transport maritime. Dans cette section nous allons voir comment le transport maritime est né, sa législation, ainsi que ces documents et enfin ces intervenants.

1. Généralités sur le transport maritime

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande).

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).²

2. Histoire et évolution du transport maritime

Comme en a déjà cité, Le Transport Maritime est l'un des moyens les plus sûrs et moins onéreux de tous les autres modes. Il a connu son évolution surtout après l'apparition des conteneurs et le développement des hydrocarbures.

2.1. Le transport maritime d'autrefois: un trafic dangereux et coûteux

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires. Les corsaires étaient engagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers.

A terre, les ports étaient également dangereux. En effet, les ports étaient autrefois très peu sécurisés, ce qui permettait un très grand nombre d'infractions. Beaucoup de marchandises furent volées à cette époque, souvent par des personnes pour qui le vol était le seul moyen de survivre.

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

² <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=897> consulté le 29/06/2016 à 18h47.

La lenteur et la dangerosité de ce mode de transport ont été pendant longtemps extrêmement coûteuses. Mais des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème.³

2.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime.

Pour améliorer et développer le transport maritime plusieurs créations ont été mises en évidence.

2.2.1. La création des canaux

L'invention des canaux développés de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires.

Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Permettant de gagner un temps considérable, neuf heures contre plusieurs semaines. Cela peut s'expliquer de sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès.

Malgré cela, quelques bateaux trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les « overpanamax » étant obligés de passer par le sud et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le Pacifique depuis l'Atlantique.

2.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux

Depuis l'année 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport.

C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renonceront à la force humaine (galériens) et les remplaceront par les fameuses machines à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant.

³ <http://fr.jimdo.com> consulté le 29/02/2016.

La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits. Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire: les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.

2.2.3. L'invention des conteneurs

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à une semaine. Comme elle nécessite beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

Actuellement des nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide notamment le « Roll-on Roll off »⁴ permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long est notamment dû à l'invention du conteneur en 1966. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques)⁵ qui garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois. La conteneurisation permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises contre les vols.⁶

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train.

On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises, Ainsi il contribue à l'évolution des techniques de manutention dans les ports.

Nous allons voir à travers ce tableau le développement du transport maritime depuis 1820 jusqu' à 1956.

⁴ Voir le glossaire.

⁵ Voir le glossaire.

⁶ Ibid.

Tableau 01 : Les progrès techniques du transport maritime

Année	1820	1869	1886	1914	1956
Transport maritime	Premier steamer sur l'atlantique nord	Ouverture du canal de suez	Premier navire pétrolier	Ouverture du canal panama	Premier navire porte-conteneur

Source : A. Frémont in L. Carroué, 2006 p.195 in Émilie Mérenne « géographie des transports : contraintes et enjeux » édition révisé et actualisée, Rennes, 2013 p.22

Le transport maritime est comme une activité économique et très populaire en commerce international grâce à son coût abordable.

3. Le contrat et la tarification du transport maritime

Si la solution du transport pour compte propre est exclue, l'expédition entre dans le cadre d'un contrat de transport, ou éventuellement d'un contrat d'affrètement.

3.1. Le contrat du transport maritime

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 maritime⁷

3.2. Les parties au contrat de transport

Le contrat de transport de marchandises est passé entre un chargeur et un armateur. Le chargeur représente la marchandise. Ce peut-être :

- L'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire),
- Le destinataire de la marchandise ou son représentant, l'armateur, propriétaire ou affrètement du navire, est représenté en général par son agent. Les obligations réciproques des parties prenantes au contrat de transport de marchandises à l'international.⁸

⁷ Moise Donald Daily, op cite, p.141

⁸ Ibid. p.143

3.2.1. Les principales obligations des parties

Le contrat de transport fait naître des obligations pour le chargeur qui est, selon les cas, (l'expéditeur, le destinataire ou un transitaire) et le transporteur.⁹

Le chargeur a pour obligation :

- Une déclaration écrite de la marchandise transportée ;
- Le marquage des colis avec une indication du poids de façon précise et lisible, le numéro du colis, le port de destination, l'identification du destinataire ;
- Le calage et l'arrimage à l'intérieur des conteneurs.

Le transporteur a pour obligation :

- L'émission du connaissement ;
- La mise en état de navigabilité du navire ;
- La prise en charge de la marchandise.
- Le chargement et les opérations de calage, d'arrimage à bord, puis le transport, de façon convenable ;
- L'avis d'arrivée transmettre au destinataire de la marchandise et le déchargement du moyen du transport ;
- La livraison de la marchandise au destinataire.

3.3. Tarification

Le fret est généralement établi au poids ou au volume en fonction de la nature de la marchandise et de sa destination. L'unité de taxation est appelée « unité payante » et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonne=1m³.

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterm), la répartition dépendant des conditions « Liner terms » ou (« Conditions de lignes régulières ») : règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires¹⁰.

4. Les documents de transports maritimes

Il existe deux documents de base en transport maritime qui sont :

- Le connaissement
- Le manifeste

⁹ Ibid. p.142

¹⁰ Meyer, Valère et Rolin, Christian « Techniques du commerce international », , Editions Nathan, paris ,2000, P58.

Ces deux documents sont les plus importants car ils déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires. Dans ce titre en parle plus précisément sur le connaissement maritime.¹¹

4.1. Le connaissement maritime

Bien qu'il existe, dans la pratique, une grande variété de titres de transport maritime (ordres, notes ou avis d'expédition, récépissés, titres de mouvement de véhicules commerciaux,

Seaway bill ou LTM, etc.), le connaissement (*bill of lading*)¹² est le document le plus utilisé pour prouver l'existence du contrat de transport maritime.

De même que la loi française, la Convention de Bruxelles de 1924, dont l'objet est pourtant « l'unification de certaines règles en matière de connaissement », ne définit pas le connaissement.

En revanche, les Règles de Hambourg, précisent :

« Le terme "connaissement" désigne un document faisant preuve du contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer la marchandise contre remise de ce document.¹³

a. Les triples rôles du connaissement :

Le connaissement considère comme un seul document de transport qui ait une triple fonction :¹⁴

- Preuve de la prise en charge de la marchandise (reçus) ;
- Preuve du contrat de transport ;
- Titre représentatifs de la marchandise : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

b. Les différentes formes de connaissements

Le connaissement peut être expliqué dans une certaine mesure qu'il peut-être délivrer sous trois formes :¹⁵

¹¹ Logistique conseil, op-cité (Ouvrage version électronique).

¹² Voir glossaire

¹³ Le Lamy de transport, tome2 « commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur. », paris, 1998, p367.

¹⁴ Denis Chevalier et François Duphil « transporter à l'international » 4^{ème} édition faucher ,Vanves 2009 p 151.

- A personne dénommée : dans ce cas ; il mentionne le nom et l'adresse du réceptionnaire de la marchandise. Le droit qu'il comporte ne peut alors être cédé que suivant les règles de cession de créance civile ;
- A ordre (du chargeur ou du réceptionnaire) : la circulation à lieu ici par simple endossement au même titre qu'un effet de commerce ;
- Au porteur : c'est-à-dire sans indication du destinataire, la transmission s'effectuant alors par simple tradition.

4.2. Le manifeste

Tous les connaissements sont repris de manière résumée dans un document récapitulatifs appelés le manifeste. Celui-ci voyage avec les marchandises. Il permet au capitaine du navire de connaître rapidement la composante de sa cargaison ainsi aux autorités de police et douanières d'exercer leurs contrôles réglementaire.¹⁶

5. Les intervenants du transport maritime

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur¹⁷.

5.1. Le chargeur

Le chargeur représente la marchandise. C'est à dire le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou encore son représentant. Il a pour obligation de faire :

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir sa nature (dénomination commerciale), son conditionnement, emballage et poids ;
- Étiqueter et marquer les colis.

5.2. Les armateurs (c'est la compagnie de transport)

En outre, un armateur est la société de transport chargé de gérer commercialement le navire. Elle peut être ou non le propriétaire du navire. Généralement Il est représenté par un agent, les armateurs possèdent l'usufruit des navires dont ils vendent la capacité de transport.

5.3. Les agents de l'armateur

Il existe deux types d'agent qui sont : les agents maritimes et les agents consignataires, de nos jours, la plus part des agents exercent indifféremment leurs rôles.

¹⁵ A. Zahi maître des conférences université d'Alger « Droit des transports » édition tome 1 Alger 2009 p 78

¹⁶ A. Zahi op, cité p 77.

¹⁷ www.doc-étudiant.fr consulté le 10/02/16

5.3.1. Les agents maritimes

L'agent maritime représente un ou plusieurs armateurs des lignes régulières, dont il détient le pouvoir pour négocier les contrats de transport, émettre et signer les documents de transport et encaisser le prix du fret.

5.3.2. Les agents consignataires

Toujours installés dans un port, l'agent consignataire à la charge d'organiser et de liquider l'escale d'un navire si l'armateur l'a choisit pour l'y représenter. Il organise le planning des opérations de chargement et de déchargement du navire en liaison avec les entreprises de manutention. Il assure les réparations et l'avitaillement du navire en vivres et combustibles. Le compte d'escales retrace ces opérations en termes de ces dépenses.

Section 02 : le cadre juridique et réglementaire du transport maritime

Le transport international des marchandises est régi par des conventions internationales. Les règles de la Haye(1924) et la convention de Hambourg (1992) qui régissent le transport maritime international.¹⁸

1. Convention et loi sur le transport maritime

Dans ce contexte en parlera sur les principaux textes régissant le transport maritime qui est les suivants :

1.1. la convention de Bruxelles

La convention de Bruxelles s'applique lorsqu'il y a émission de connaissance (ou tout document similaire). Aussi uniquement au transport maritime international. Cette convention signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « règles de la Haye » à été ratifiée par 78 états.¹⁹

Cette disposition a été modifiée dans le protocole de 23 février 1968 qui prévoit que la convention s'applique à tout connaissance entre ports d'Etat différent lorsque :

- Le connaissance est émis dans un état contactant peut importe de la nationalité de navire, du transporteur, et du chargeur ;
- Lorsque la (clause paramont) est insérée dans le contrat du connaissance, celle-ci traduit la volonté des parties de bénéficier des dispositions de la convention.

¹⁸ Gérard. Legrand et H. Martini « le petit export », édition Dunod 2009/2010, p10.

¹⁹ Moise Donald Daily op,cité p 119

A l'exportation : la convention s'applique entre un port ivoirien et un port d'un Etat non signataire de la convention, si le litige est porté devant une juridiction ivoirienne par exemple. Le processus varie dans le cas contraire.

A l'importation : entre le port d'un Etat non signataire de la convention, et un port ivoirien, c'est la loi ivoirienne qui s'applique si le litige est confié, et une juridiction ivoirienne. Là aussi le processus n'est pas le même le cas contraire. Les règles universelle du droit ne veulent que le droit international prime sur le droit national entre ressortissent d'Etats signataires. La convention de Bruxelles prime sur les lois des pays. La convention ne s'applique pas au transport en pontée. Cette disposition a été réintroduite dans les règles de Hambourg. Le transport des animaux vivants n'est pas concerné par la convention.

❖ Les dispositions juridiques de la convention

En contrepartie d'un fret que le chargeur, l'entreprise primo exportatrice s'engage à lui verser, le transporteur s'engage à livrer la marchandise, conforme en tous points à celle reçue, au point convenu dans le contrat. La spécificité du contrat du transport maritime de marchandises par rapport au contrat d'affrètement, c'est l'obligation de résultat à la quelle est tenu le transporteur. Il ne s'agit pas d'effectuer un voyage entre ceux sans aucune réserve sur l'Etat de la marchandise si le transporteur ne saurait se contenter de faire de son mieux, il doit livrer une marchandise en conforme à son Etat initial. Le contrat de transport de marchandise par mer porte sur la notion de contenant, c'est-à-dire un navire, une capacité ou un volume de transport à mètre à disposition de l'affréteur.²⁰

Le tableau suivant nous résume les documents liés à la convention de Bruxelles ou règles de Hambourg.

²⁰ Moise Donald Daily, op-cité, p119/120.

Tableau 02 : Les conditions d'application de la convention de Bruxelles

Moyen de transport	Maritime
Conventions	Convention de Bruxelles ou règles de Hambourg
Documents	-Express bill of lading -Sea waybill -Connaissance maritime connaissance de transport combine (émis par la compagnie de transport lorsqu'elle assume aussi la responsabilité d'un pré ou post acheminement -Connaissance direct (couvre aussi un pré ou post acheminement ; mais pour lequel la compagnie est simple mandataire du chargeur -Connaissance FIATA B/L.
Emis	Sur la base des indications du chargeur ou de son commissionnaire, par la compagnie maritime ou son agent.
Document négociable	Reçu de marchandises ; preuve de contrat de transport et titre représentatif de la marchandise ; il doit être présenté par le destinataire pour prendre livraison de celle-ci

Source : Moise Donald Daily op, cité 120

1.2. Les règles de Hambourg

La « convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992, dite aussi « règles de Hambourg », a été ratifiée à ce jour par 31 états ; dont aucune grande puissance maritime. Elle pourrait cependant concerner à terme de nombreux contrat de transport, du fait de son domaine d'application extensif.²¹

1.2.1. Condition d'application de la règle Hambourg

La convention de Hambourg est susceptible de s'appliquer à tout contrat :

- Dont le lieu d'exécution (port de chargement, de déchargement, lieu émission du document de transport) est situé dans un état signataire ;
- Dont le document de transport prévoit l'application de cette convention.

1.2.2. Les opérations concernées de la règle de Hambourg

La convention de Hambourg, si elle exclut aussi les contrats d'affrètement, à une application plus étendue puisqu'elle concerne :

- Tous les contrats de transport de marchandises ;
- Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison.

Concernant l'Algérie, elle a ratifié seulement la convention de 1924, mais elle s'inspire des règles de Visby quant à la responsabilité du transporteur.

²¹ Denis Chevalier et François Duphil, op -cité p 139/140

2. Les différents types de navires

Avec le développement du commerce international nous assistons à une apparition de plusieurs sortes de navires, plusieurs critères peuvent être utilisés pour classer les navires (taille, mode de propulsion, rayon d'action, marchandises transportés, mode de manutention..), et cela pour répondre aux besoins des opérateurs de commerce, donc la classification la plus commode est celle de la spécialisation des navires, le chargement peut s'effectuer sur deux types de navires : les navires spécialisés et non spécialisés.

2.1. Les navires spécialisés

Ces navires sont conçus pour transporter un type particulier de marchandises, Les caractéristiques des navires spécialisés sont l'exclusivité et la spécificité des marchandises à transporter, le tirant d'eau, ses dimensions portant sur la longueur, sa largeur et enfin sa nationalité. On peut citer :²²

2.1.1. Les vraquiers

Les vraquiers sont des navires réservés pour le transport d'un type particulier de marchandises en vrac en vrac solide peuvent également embarquer des lots complets de marchandises diverses, ces navires ont de larges écoutilles et de vastes cales sans entreponts, les marchandises destinés à transporter des marchandises en vrac et se subdivisent en sous-groupe

- Les minéraliers qui sont spécialisés dans le transport de minerais ;
- Les cimentiers spécialisés pour le transport des ciments ;
- Les céréaliers réservés au transport des céréales.

2.1.2. Les polythermes

Il s'agit des navires adapté au transport sous températures dirigées (reefers) et ils sont destinés au transport des denrées périssables. Mais ces types de navires sont de moins en moins utilisés à cause de l'usage de conteneurs frigorifique jugé simple.

2.1.3. Les navires spéciaux

Il en existe de toute sorte : car-ferries ; navire spécialisés dans les transports de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines, etc.

²² Denis Chevalier et François Duphil, op -cité 142.

2.2. Les navires non spécialisés

Les navires non spécialisés sont aptes à transporter toutes sortes de marchandises emballées et conditionnées, ces navires se distinguent en fonction de leur mode de manutention principal²³

2.2.1. Les cargos conventionnels

Les cargos conventionnels sont des navires qui disposent à bord de leur propre moyen de manutention, brique (support de poulies) grues,...etc., permettant de charger les marchandises dans les cales par des panneaux coulissants.

Il existe de nombreux types de cargos :

a. Les cargos polyvalents « classique »

Les cargos polyvalents classique sont généralement composés de quatre à cinq grandes cales dotées chacune de un ou deux entreponts. Ils disposent de moyens de manutention autonomes. Ils sont munis de grands panneaux de cales.

b. Les cargos polyvalents « compacts »

Les cargos polyvalents compacts se distinguent par la présence de grandes cales parallélépipédiques, flanquées d'une double coque.

2.2.2. Les portes conteneurs

Les portes conteneurs sont des navires de grande capacité dont certains peuvent transporter jusqu'à 3000 d'EVP Ils contiennent leur propre moyen de manutention (navire grée ou matés) ce qui les permet de décharger les conteneurs dans les ports non-équipés de moyen de manutention.

2.2.3. Les rouliers Roll-on-Roll-off

Les rouliers Roll-on-roll-off signifie roulé dedans, roulé dehors. Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. La caractéristique principale de ces navires est de posséder une porte, généralement placée à l'arrière, à l'origine les rouliers ont été conçus pour le transport exclusif de véhicules ou de marchandises sur remorque, ils

²³ Denis Chevalier et François Duphil, op-cite p.142.

peuvent transporter pratiquement toutes sortes de marchandises, on distingue deux types de roulages

- a. **Le roulage direct** en semi-remorques, wagon, voitures, camion. Ici on utilise la manutention de charges sur roue ou chenilles ;
- b. **Le roulage indirect**, ici un matériel spécialisé est utilisé pour charger les marchandises par exemple le remorque esclave pour les marchandises lourdes ou encombrantes, chariots sur pneus.

2.2.4. Les Ro-Ro+ conteneur

La solution mixte RO RO+ conteneur est une formule de plus en plus utilisée sur les navires moderne, elle combine l'intérêt du conteneur et la manutention par portique, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisable et pour les ports non équipés. son avantage est la souplesse.

2.2.5. Les portes barges

Les portes barges sont des navires qui sont conçus pour pouvoir charger leur bord des barges (bateaux à fond plate) et péniches a l'aide de dispositifs d'ascenseurs ou de flottage. Ils sont spécialisés dans les transports fluviaux maritimes.

2.2.6. Les navires tankers

Les navires tankers sont des navires spécialisés pour le transport des hydrocarbures, ils sont munis des TANKS (grande réservoir) et ses lots d'hydrocarbures peuvent aller jusqu'à 500 milles tonnes, il s'agit principalement du pétrole brut et de produits raffinés (essence, gasoil).

2.2.7. Les navires gaziers

Les navires gaziers sont spécialisés pour le transport de gaz (butane et méthane) et ils constituent de summum du savoir faire maritime. Les gaz sont transportés sous forme liquéfié à très basse température et ses normes de sécurité sont stricts.

3. Les principaux risques du transport maritime international

Ce sont les mouvements du navire pendant la navigation, naufrage, échauffement, collision. températures extrême et / ou variations de températures : dégâts liés à la surchauffe ,

Chapitre II : présentations de transport maritime

au gel ou buée de la cale, les impacts des vagues , causé par le mauvais temps influencer sur les marchandises exposée au reflux des vagues contre la proue et la coque, disparation complète d'un container par-dessus bord (enlèvement par les lames). Les frais d'avaries communes, le chargement du navire par un personnel non qualifié, les risques propres aux containers frigorifiques (mauvais entretien des appareils réfrigérés).²⁴ On peut voir plus claire A travers ce tableau les principaux risques et garanties du transport maritime

Tableau 03 : Risque et garanties en transport maritime

garanties	Avaries commune	Avaries particulière, résultant d'un événement majeur assuré	Toutes avaries particulières	Vol total ou partiel	Frais annexes (honoraire ou mesures conservatoires)	Risque du à l'homme
FAP	X				X	
FAP sauf	X	X			X	
Tous risques	X	X	X	X	X	X
Guerres, grèves et autres assimilés						X

Source : Moise Donald Dally « logistique et transport de international marchandises » l'harmattan, 1ère édition 2013, paris, page 370

4. L'assurance du transport maritime

Toute marchandise, quels que soit sa nature, son emballage, sa destination, et exposée aux risque lorsqu'elle voyage, cette marchandises doit s'inscrire à une assurance maritime.

4.1.Définition de l'assurance maritime

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par le quel un assureur couse à indemniser un assuré du préjudice subit dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et à pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ».²⁵

²⁴Moise Donald, op-cité, page 361.

²⁵ Ecole national de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.page145

4.2. Les garanties d'assurances de transport de marchandise

La souscription d'une assurance de transport maritime, prévoit en charge la contribution des différentes garanties d'assurance en site les suivante : ²⁶

4.2.1. L'assurance de marchandise « FAP »

Elle couvre les accidents caractérisés affectant tant le moyen de transport que la cargaison comme l'avarie commune, la collision, l'abordage, l'incendie, le tremblement de terre, etc.

L'avarie commune est ouverte par une garantie qui s'appelle FAP (franc d'avarie particulière). Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières mais l'avarie commune. Il faut noter que c'est cette garantie qui est retenue, dans les incoterms, par exemple le CIF..., comme obligation minimum d'assurance à la charge du vendeur, le primo-exportateur.

4.2.2. L'assurance de marchandise « FAP sauf »

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le SAUF. Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les textes donnent une énumération pouvant causer des dommages.

L'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements. En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la garantie FAP sauf...s'entendant de magasin en magasin.

4.2.3. L'assurance de marchandises « tous risques »

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relèvent pas des risques exceptionnels de guerre, mines, émeutes, grèves, cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres au début et de la fin de parcours. Elle couvre tous les dommages et pertes matériels causés aux produits assurés pendant le voyage (vol, casse, avarie, manutention) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.

La garantie tous risques inclut les changements en pontée, notamment des conteneurs, à condition que le navire chargeur soit muni d'installations appropriées.

4.2.4. L'assurance de marchandises « guerre et mines »

Elle couvre les risques de guerre et risques assimilés), cette garantie est toujours couverte séparément des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance.

²⁶ Moise Donald Dailly, op-cité, p 371

4.3. Les différentes polices d'assurance de marchandises

Dans la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement et la promotion des exportations de produit manufacturés, les agents économique auront le choix entre différentes polices d'assurance selon leurs besoin de couverture.²⁷

4.3.1. La police d'assurance au voyage

Depuis de nombreuses années, le Marché de l'assurance maritime met à la disposition des assurés un contrat qui peut être utilisé pour cette garantie. Cette police couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus. Le risque est bien délimité.

4.3.2. La police d'assurance « tiers –chargeur »

Cette police, dite tiers chargeurs, est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique. En effet, l'assuré en nom n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

4.3.3. La police à alimenter (à éteindre)

Elle convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire, par mesure de simplification, une police à alimenter, dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

4.3.4. La police d'abonnement au flottante

La police d'abonnement appelés aussi « police flottante », elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation comme à l'importation, pendant une année entière renouvelable par tacite reconduction, c'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant ses transports internationaux de marchandises. C'est généralement la solution qui retenus par les grandes entreprises, qui placent cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurance, qui bien souvent fait partie de leur groupe.

Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quels que soit les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis d'aliments mensuels, trimestriels ou même manuels, après le déplacement des marchandises. La police d'abonnement comporte des notions de plein et de franchise.²⁸

²⁷ <http://www.ffsa.fr> consulté le 20/03/2016 à 17h25

Section 03 : la douane

Tout en procédant aux contrôles indispensables, les services douaniers travaillent désormais en liaison étroite avec les entreprises. Objectif : faciliter la circulation des marchandises en fixant en commun es formalités adaptés a leurs contraintes commerciale.

1. Définition et mission de la douane

Importer c'est aussi transporter, transporter c'est aussi déclarer, l'administration des douanes intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises. Pour mettre cette marchandise en vente sur un territoire étranger, il faut exécuter un certain nombre d'opérations appelées « le dédouanement ».

1.1. Définition de la douane

La douane est une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises; système de surveillance et de taxation du commerce international²⁹.

A l'importation : pour but de préserver la sécurité, la santé et la morale publique ;

A l'exportation : pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques.

1.2. Mission de la douane

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière et spécifiées par L'article 3 du Code des Douanes Algérien. On cite quatre différentes missions de la douane :³⁰

1.2.1. Les missions Economiques de la douane

On cite quatre missions économiques de la douane :

- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses;
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet;
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- Appliquer les mesures de sauvegarde ou de protection non tarifaires de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés.

²⁸ Denis Chevalier et François Duphil, op-cité p 103/104

²⁹ <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/douane> consulté le 08/05/2016 à 11h

³⁰ <http://www.douane.gouv.dz> consulté le 16/03/2016 à 20h48.

1.2.2. Les missions fiscales de la douane

Concernant les missions fiscales de la douane on distingue quatre grandes missions à savoir :

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation ;
- Suivre et contrôler les avantages fiscaux ;
- Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures;
- Lutter contre la fraude douanière par la justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes;

1.2.3. Les Missions de Protection de la Douane

La douane à pour mission de :

- Lutter contre le trafic illicite des stupéfiants, la contrebande, le blanchiment d'argent et de manière générale le crime organisé transfrontalier ;
- Participer à la préservation de l'ordre et de la sécurité publics (armes, explosifs, substances chimiques et produits dangereux);
- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité ;
- Assurer la protection aux frontières du patrimoine national en matière de flore et de faune menacées d'extinction ;

1.2.4. Mission d'aide à la prise de décision :

L'institution douanière élabore et analyse les statistiques du commerce extérieur pour faciliter la prise de décision tant pour les pouvoirs publics que pour les opérateurs économiques. A la demande des pouvoirs publics, la douane élabore des études spécifiques sur l'évolution du commerce extérieur, sur les prévisions de perceptions des droits et taxes dans le cadre de la préparation des lois de finances, ou sur les impacts d'une mesure ou d'une décision à prendre.

2. Les opérations douanières

Les objectifs généraux de la douane sont de faire respecter la réglementation relative aux mouvements de marchandises et de capitaux à l'entrée et à la sortie du territoire national, mais aussi de rechercher et sanctionner les infractions à cette réglementation.

La douane met en œuvre des mesures tarifaires et en, particulier, le tarif extérieur commun. Elle contrôle également le respect des normes techniques et sanitaires et élabore des statistiques du commerce extérieur de l'Algérie.

La douane assure, d'autre, part un rôle d'information auprès des entreprises (formalités à accomplir, droits et taxes applicables à l'importation, etc...).

2.1. Les principaux éléments de la déclaration en douane

Toute marchandise placée dans le circuit international à un statut douanier, sorte de carte d'identité, qui résulte de la combinaison de trois éléments : l'espèce tarifaire, l'origine et la valeur en douane. C'est trois données doivent être connues avant toute opération d'exportation ou d'importation.

Lors de la déclaration, le déclarant doit fournir un certain nombre de documents administratifs comme : la facture commerciale, les titres de transport et d'autres documents tels que les licences d'importation, les certificats d'origine,...

La déclaration n'est pas requise dans les cas suivants : ³¹

- Le transport par les voyageurs de marchandise sans caractère commercial ;
- Les biens personnels exportés ou importés par des particuliers.

2.1.1. L'espèce tarifaire

L'espèce tarifaire « correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes. C'est d'elle que dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés»³²

C'est le libellé sous lequel figure la marchandise dans le tarif douanier commun (TDC) et auquel correspond un numéro de nom en colature. La détermination de l'espèce tarifaire est indispensable pour la fixation des droits de douane ainsi que pour le contrôle du commerce extérieur.

2.1.1. L'origine

L'origine des produits est une donnée essentielle de la stratégie douanière. Au vu de cette information qui est nécessaire au traitement différencié de la marchandise, l'importateur peut bénéficier des régimes tarifaires préférentiels résultants d'accords d'association ou de Libre-échange ou, au contraire, se voir appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur.

³¹ Catherine TEULE-MARTIN, « La Douane, instrument de la stratégie internationale », édition economica Paris, 1995, p7.

³²Idem

L'origine permet donc de déterminer³³ :

- Les taux de droits applicables à l'importation ;
- Les statistiques du commerce extérieur établis en fonction de critères géographiques ;
- L'application des réglementations particulières et la mise en œuvre de politiques commerciales ;
- Notion commune d'origine ;

L'entreprise doit donc identifier précisément l'origine des produits qu'elle importe ; or celle-ci évolue tout au long du circuit international de produit. C'est donc une notion qui n'est pas toujours facile à déterminer.

2.1.2. La valeur en douane

Sur toute déclaration en douane figure la valeur de la marchandise, la valeur en douane est l'un des éléments clés pour l'application des mesures douanières et notamment pour l'opération de taxation.

2.2. Les procédures de dédouanement

Pour garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier assigné aux marchandises.

On distingue généralement deux procédures : la procédure de droit commun et les procédures simplifiées.

2.2.1. La procédure de droit commun

Cette procédure prévoit des délais de dédouanement très courts et l'utilisation du document administratif unique DAU. Elle peut être soit manuelle soit informatisée. Le déclarant doit fournir également un certain nombre de documents d'accompagnement qui sont³⁴ :

- La facture commerciale contenant toutes les informations essentielles figurant dans la déclaration et définissant la nature du lieu contractuel entre acheteur et vendeur ;

³³ Ghislaine Legrand et Hubert. Martini, « Gestion des opérations Import-export », édition Dunod, Paris, 2008, p64.

³⁴, Ghislaine Legrand et Hubert. Martini, op, cité ,p78.

- Les titres de transport tel que : connaissance maritime, lettre de transport aérien et feuille de route ;
- La liste de colisage permettant la vérification des marchandises par le destinataire, le transporteur ou la douane ;
- D'autres documents peuvent se révéler nécessaires comme : licence d'importation ou d'exportation, certificats d'origine, certificats de circulation ;

2.2.1. Les procédures simplifiées

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérations de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais :

a. La procédure de déclaration simplifiée (PDS)

Cette procédure permet de disposer de la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre que la totalité des formalités douanières soit accomplie. Les déclarants déposent une déclaration incomplète

DSI à l'import, DES à l'export. Ils régularisent par une déclaration complémentaire globale (DCG).

Les opérateurs ont également la possibilité de fournir les informations nécessaires aux douanes avant l'arrivée de la marchandise et accélèrent ainsi les éventuels contrôles. Les déclarations anticipées peuvent être transmises par informatique ou télétransmission (DSAI à l'import, DSAE à l'export).³⁵

b. La procédure de dédouanement à domicile (PDD)

La procédure de dédouanement à domicile (PDD) permet de dédouaner les marchandises sans les faire passer par le bureau de douane. Elle est toutefois soumise à l'établissement d'une convention et réservée aux usagers effectuent au moins cinquante opérations par an. Elle présente les avantages suivants : le dédouanement s'effectue dans les locaux de l'entreprise, aucune déclaration n'est à déposer à chaque opération (l'inscription en comptabilité matière en tient lieu), une déclaration récapitulative est déposée en fin de période. Le dédouanement s'effectue ainsi beaucoup plus rapidement³⁶

³⁵ Ghislaine Legrand et Hubert martini op, cité ,p 79

³⁶Www. mondissimo.com le 04/04/2016 à 14h04

c. La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU)

Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites (filiales et même, partenaires indépendants) peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique. L'entreprise peut choisir son bureau de rattachement ou celui dans la zone duquel sont acheminées des marchandises ou celui qui reçoit les déclarations complémentaires globales.

Le bureau de domiciliation unique (PDU) est responsable de la centralisation des formalités et de la gestion des différentes opérations : liquidation douanière, gestion, suivi de la comptabilité matière, demande de contingents tarifaires notamment.

d. La procédure de dédouanement express (PDE)

La PDE permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Elle peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numériques de l'entreprise). Elle impose à l'opérateur de mettre en place un crédit d'enlèvement et d'être titulaire de la PDS ou de la PDD. D'autres procédures utilisées moins fréquemment permettent le traitement différencié des produits stratégiques (armes, munitions, matériel de guerre, explosifs...) et l'exportation des grands ensembles industriels.³⁷

3. les régimes douaniers

Le régime douanier est un statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement. Il détermine si les droits et taxes seront acquittés ou non, si les contrôles du commerce extérieur seront accomplis ou non. Le régime douanier se compose du régime économique et des régimes spécifiques.

3.1. Les régimes économiques

Certains régimes comme l'exportation ou l'importation simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés «régimes économiques» permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise.³⁸

Le but de ces régimes est de favoriser certaines activités industrielles ou commerciales en permettant aux opérateurs de faire des économies au niveau des droits et taxes qui seront normalement perçus à raison du déplacement des marchandises dans un pays. La mise en place des régimes suspensifs de droits s'est faite progressivement et a abouti aux régimes traditionnels de l'entrepôt sous douane, de l'admission et de l'exportation temporaire.

³⁷ Ghislaine Legrand et Hubert martini op- cité page 80.

³⁸Ibid. p.83

Les régimes économiques concernent trois fonctions principales :³⁹

- le stockage ;
- la transformation ;
- l'utilisation ;

Les régimes économiques peuvent être classés en deux catégories en fonction des avantages qu'ils procurent.

a. Les régimes qui font bénéficier les marchandises d'une exonération

Les avantages ainsi procurés aux opérateurs reposent sur la possibilité d'introduire des marchandises tierces sur le territoire communautaire en exonération total ou partielle des droits et taxes.

b. les régimes sous lesquels les marchandises sont fictivement considérées comme étant à l'étranger :

C'est le cas comme par exemple des marchandises qui, bien que se trouvent physiquement sur le territoire douanier, sont considérées :

- soit comme ayant quittées le territoire douaniers c'est-à-dire à l'étranger : l'exportateur peut donc bénéficier immédiatement des avantages liée à l'exportation et, en particulier, la décharge de la tva ;
- soit comme étant toujours à l'étranger, c'est-à-dire n'ayant pas encore été importées.

3.1.1. Caractéristique des différents régimes

Les caractéristiques des différents régimes économique comme on peut les voir sont applicable a l'importation et à l'exportation ⁴⁰

A. à l'importation

On distingue deux régimes applicables selon que les marchandises subissent ou non une transformation.

- **Admission temporaire** : ce régime qui permet de bénéficier de l'exonération totale ou partielle des droits et taxes concerne les marchandises qui ne subissent aucune transformation et qui, compte tenu de leur provenance, seront placées sous le régime de l'admission temporaire. (CDC, art 137à 144) ;
- **Perfectionnement actif (transformation)** : les régimes communautaire concerne les produits importés temporairement dans la communauté qui doivent être réexportés après ouvraison, transformation, réparation, etc.(CDC, art .114 à 129).

³⁹ Lamy transport op cité, page 780 .

⁴⁰ Lamy transport op-cité page 780 .

Deux procédures de mise en œuvre sont utilisées :

- le système de la suspension ;
- le système de rembour.

➤ **Transformation sous douane** : les marchandises importées, considérées comme étant à l'étranger, peuvent être mises en œuvre sur le territoire douanier communautaire en suspension de droit et taxes (CDC, art.130 à 136).

Elles peuvent ensuite être reversées sur le marché communautaire et sont alors imposées au droit de douane applicable au produit transformé qui est inférieur aux droits afférents aux marchandises dont elles sont issues.

Le bénéfice de ce régime est réservé à des opérations et /ou à des marchandises limitativement énumérées dans la réglementation communautaire.

➤ **Entrepôt de stockage** : Il existe deux catégories d'entrepôt sous douane :

- l'entrepôt public qui répond à un besoin général d'entreposage ;
- l'entrepôt privé qui est réservé à l'usage exclusif d'un opérateur.

Les marchandises importées et stockées dans ces entrepôts sont considérées comme se trouvant encore à l'étranger bénéficiant de la suspension des droits et taxes fiscales (CDC, art 98 à 113). La durée de séjour n'est pas limitée

B. à l'exportation

Il existe également un régime à l'exportation qui permet d'effectuer des opérations dans un pays tiers ces régimes comprennent les régimes temporaire et des retours, le perfectionnement passif, et les régimes entrepôts d'exportation :

➤ **régime économique à l'exportation temporaire et des retours** :

Ce régime concerne des marchandises qui :

- Sont utilisées temporairement à l'étranger sans subir de transformation et ont fait l'objet d'une exportation temporaire ou d'une exportation réserve de retours ;
- Ont été exportées définitivement en suite mais qui, n'étant pas conformes, sont refusées par le client.

➤ **perfectionnement passif (transformation hors communauté)**

A l'inverse du perfectionnement actif, les transformations, ouvraison, réparations, ect., sont réalisées dans un pays tiers .

Le régime communautaire permet :

- d'exporter temporairement vers des pays tiers des marchandises en vue d'une transformation ou d'une ouvraison ;

- de bénéficier à leur retour d'une exonération partielle des droits de douane et le cas échéant des taxes fiscales en recourant à la technique dite de la taxation différentielle

➤ **entrepôts d'exportation**

- Préfinancement des restitutions applicables aux produits agricoles

Ce régime est applicable aux produits agricoles relevant de la politique agricole commune, les marchandises étant considéré comme se trouvant à l'étranger.

Il permet à l'exportateur de produits destinés à être réexportés l'état de bénéficier du paiement par anticipation des restitutions.

Le délai ordinaire de séjour est de six mois. L'opération doit être garantie par une caution

L'exportateur définitif est en principe la seule destination possible des marchandises placées sous ce régime.

-Préfinancement des restitutions applicables aux produits agricoles transformés entrepôt sous ce régime, peuvent :

-Subir une transformation ;

-Bénéficier par anticipation des restitutions relatives aux produits transformés.

Le délai de séjours est en principe de six moi. L'opération doit être garantie par une caution.

Comme pour les produits en l'état, l'exportation définitive est la seule destination possible, sauf exception.

3.2. Les régimes définitifs

Les régimes définitifs se diffèrent à l'importation et à l'exportation

A. à l'exportation

La douane ne considère une exportation que lorsque des marchandises quittent définitivement un territoire vers un pays tiers. Le formalisme concernant les opérations d'exportation est plus limité que pour l'importation.

Cependant cela ne signifie pas que les exportations ne donnent lieu à aucune surveillance. Tout d'abord, le dédouanement à l'exportation permet de justifier le non paiement de la TVA sur cette marchandise exportée.

De plus, si la plupart des marchandises sont libres de circuler, il en existe quelques-unes soumises à des mesures du contrôle du commerce extérieur.

B. à l'importation

L'importation consiste à faire entrer sur un territoire des marchandises d'origine étrangère en vue d'être commercialisées en l'état. L'opération d'importation présente deux caractéristiques⁴¹:

- une marchandise importée est non seulement taxable au titre des droits de douane, mais aussi mais aussi imposable au titre de la TVA et d'autres droits indirects. Ces obligations pouvant être dissociées, elles ont donné naissance à deux régimes particuliers : la mise en libre pratique et la mise à la consommation.

-les opérations d'importation sont soumises à un plus grand nombre de formalités et de contraintes que les opérations d'exportation.

3.2.1. La mise en libre pratique et la mise à la consommation

Lorsqu'une marchandise pénètre sur un territoire douanier, elle peut être mise en vente sur le marché dès que les droits et taxes y afférents sont acquittés.

Le régime de mise en libre pratique confère aux marchandises d'origine tierce le caractère de marchandises communautaires. Donc il s'agit d'un régime communautaire qui conduit à l'application des mesures tarifaires et réglementations communautaire⁴²:

-paiement des droits de douane, des droits anti-dumping éventuels.

-application de la réglementation communautaire.

-application de la politique agricole commune pour les produits concernés.

La mise à la consommation consiste à appliquer les mesures commerciales nationales :

-production d'une déclaration.

-paiement de la TVA et des autres taxes fiscales et parafiscales nationales.

-application des mesures réglementaires nationales.

3.2.2. Les règles générales des droits des douanes

Il existe trois règles :

- Dans les relations intracommunautaires, aucun droit n'est à payer ;
- Dans les relations avec les pays tiers, le tarif extérieur commun(TEC) est appliqué ;
- Dans les relations entre la CEE et certains autres groupes, des accords préférentiels peuvent conduire à des droits et taxes réduits.

⁴¹ Corinne Pasco, « Commerce international », 4eme édition, Dunod, Paris, 2002, p92.

⁴²Corinne Pasco, op-cité p95.

Conclusion

Nous verrons que le transport maritime joue un rôle très important dans l'évolution et de l'accroissement de commerce international. Face à ces évolutions, les entreprises, en position de chargeur doivent tenir compte d'un certain nombre de contraintes propres à leurs activités qui vont les amener à choisir un transport à la demande ou la ligne régulière.

Le transport maritime est un marché lié au développement du commerce international. 90% des échanges mondiaux et des économies des pays passent par le trafic maritime ce qui explique sa capacité en ce qui est de la quantité à transporter, de sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandise en même temps ,mais aussi de ses coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport

Le transport maritime constitue un service offert par plusieurs modes utilisés pour le trafic international de marchandises. Avec la diffusion du transport conteneurisé et la bonne organisation de la logistique, le trafic s'améliore de jour en jour. En outre, nous avons l'avènement des différents types de navires qui sont adaptés à toutes sortes de marchandises. Le transport maritime de marchandises est moins coûteux et est plus prisé.

Toute marchandise à objet d'un échange avec un pays tiers (importation ou exportation) doit faire l'objet d'une déclaration en douane. La globalisation des échanges a dynamisé la gestion de la fonction douane selon les formes appropriées. La qualité de la prestation douanière est un facteur déterminant au moment du dédouanement.

Chapitre III

Le traitement d'escale d'un navire

Introduction

Le port est une infrastructure construite par l'homme, le terme « port » désigne le plan d'eau, mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit.

La fonction principale du port de Bejaia, est le transport maritime, qui est une procédure que l'agent consignataire charge d'organiser et de liquider plus exactement l'escale d'un navire si l'armateur la choisit pour l'y représenter. Cette fonction mis en œuvre un ensemble de procédures manipulant une masse d'information et en évidence un certains nombre d'organisations de différentes structures.

Pour réaliser l'objectif de notre travail, nous avons suivi le sommaire suivant et qui divise ce chapitre par 03 sections :

- Section 01 : Présentation des organismes d'accueil (l'entreprise portuaire de Bejaia, ainsi l'agence maritime « ICTC » qui a consignée le navire), suivi par des formalités administratives nécessaire qui faut prendre en compte à chaque opération de transaction
- Section 02 : suivi d'une escale d'un navire au sien de l'EPB.

Section01 : Présentation des organismes d'accueils et le Rôle de l'administration douanière à la consignation de navire.

Les ports algériens sont adaptés à l'évolution du système de transport moderne, là ou ne trouve le port de Bejaia qui a pour mission essentielle de promouvoir les échanges extérieur du pays dans les meilleures conditions d'économie, relions au port, des grands armateurs qui exploitent leurs navires sur les lignes régulières ont tendance à créer des sociétés de consignation où leurs navires font escale. Ces sociétés sont juridiquement des agents maritimes mais économiquement ce sont les succursales¹.

1. Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia

L'Entreprise Portuaire de Bejaia est une entreprise publique économique, Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales.

¹ Lamy, Transport, Op, cité, p. 422

1.1. Historique

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le sus mentionné décret. Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et aux fonctionnements de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988, l'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algérien, à présent, il a été augmenté à 3.500.000.000 de DA.

1.2.Situation géographique

Le port de Bejaïa est délimité par² :

- Au nord par la route nationale N°9 ;
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m ;
- A l'est par la jetée Est ;
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

² Brochure de l'EPB, p.8

❖ Mouillage

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10 m à plus de 20 m. Abrisée de tous les vents sauf du Nord Est à l'Est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers, la zone de mouillage est située à l'Est de l'axe du chemin d'accès.

❖ Accès du port :

Le Port de Bejaïa est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et draguée à 13,50 m. Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins du vieux port et de l'arrière port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125 m et draguée à 12m.

❖ Bassins du port :

Le port est composé de trois bassins :

- Bassin de l'Avant Port : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 13,5 m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant port est destiné à traiter les navires pétroliers ;
- Bassin du Vieux Port : sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8 m ;
- Bassin de l'Arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 12 m.

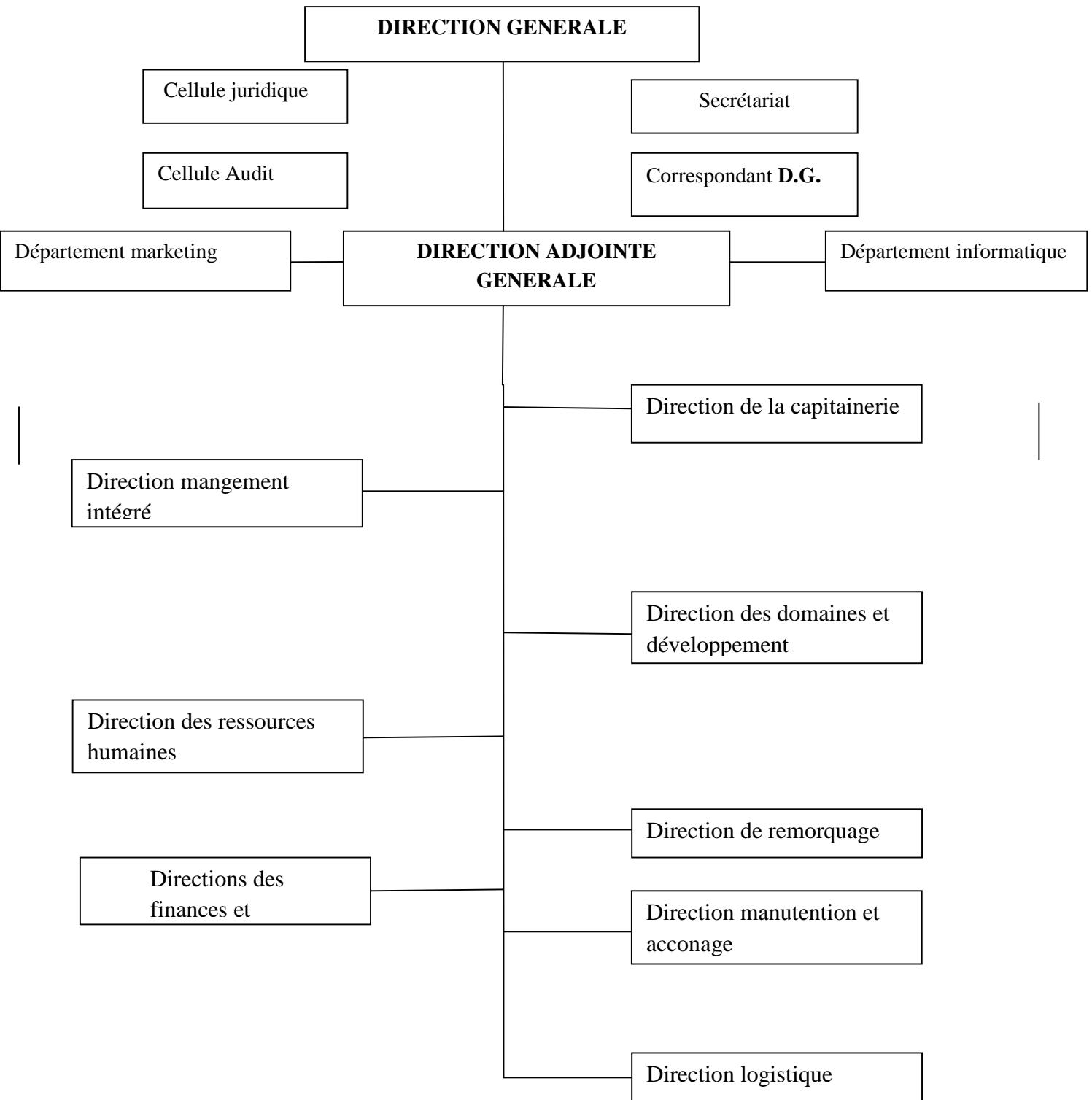
1.3. Activités de l'entreprise portuaire de Bejaia

Les principales activités de l'entreprise sont:

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires ;
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super Structure portuaire ;
- L'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire ;
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage ;
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

La figure ci dessous va nous donnée un aperçu générale sur les différente directions de l'EPB et comment elle est organisé

Figure 01 : Les différentes directions de l'entreprise portuaire de Bejaia



Source : document interne de l'EPB

1.4. Bilan d'activités de l'année 2015

Selon le bulletin d'information du port de Bejaia N°88, le port de l'EPB est classé 2^{ème} port algérien en marchandises générale et 3^{ème} port pétrolier.

On obtient les données qui traduisent le trafic des navires et des marchandises de ce port durant l'année 2015.

Trafic marchandises

En dépassant les 20,15 millions de tonnes, le trafic global de 2015 en diminution de 4.7% par rapport à 2014. Le trafic hors hydrocarbures a diminué de 5.47%. La baisse a été observée à l'import avec 6.14% qu'à l'export, cette affaiblissement a été générée par l'appauvrissement des autres produits à savoir les produits alimentaires et agricoles. La diminution des hydrocarbures a été enregistré aussi bien au débarquement et à l'embarquement avec respectivement -11.04% et -17.10%. Une baisse qui a engendrée par la chute du cours du pétrole sur le marché international.

Tableau N° 01 : trafic marchandise

Rubriques	2014	2015	Var (%)
Hydrocarbures	9880 425	8 265 001	-16.35
Hors hydrocarbures	11 276 380	11 248 013	5.47
Trafic global	21 156 805	20 158 443	-4.7

Source : Bulletin d'information du port de Bejaia N°88, p20

Trafic selon mode de conditionnement

Les vrac liquides a l'import ont éteint un volume total de 8.7 millions de tonnes, a connu une baisse de 8.8%, notamment a l'exportation ont-elle aussi enregistrées une diminution de 17.2%. Le recul à touché le volume des hydrocarbures raffinée avec (-12.15%) et celui du pétrole brut avec (-17.10%). avec un volume de 6.3 millions de tonnes, cette chute est due essentiellement aux dégradations des exportations de pétrole brut. Les vrac solide ont enregistré une hausse appréciable de 6.8 % par rapport à 2014. A l'import, le tonnage affiche une augmentation de 6.8 % et les exportations ont considérablement augmenté du (129.4%). Le trafic de marchandises divers a connu une augmentation à l'importation de 6.4% et une régression à l'exportation en raison de la baisse de sucre à l'export.

Tableau N°02 : Trafic selon mode de conditionnement

Rubriques	Débarquées			Embarqués		
	2014	2015	Var(%)	2014	2015	Var(%)
Vrac liquide	1 743 206	1 589 810	-8.8	8 667 757	7 178 947	-17.2
Vrac solides	5 797 578	6 193 293	6.8	48 500	111 254	129.4
Marchandises divers	4 233 055	4 503 661	6.4	666 709	581 478	-12.8
Total	11 773 839	12 286 764	4.4	9 382 966	7 871 679	-16.11

Source : Bulletin d'information du port de Bejaia N°88.

Trafic conteneurs

Le trafic conteneur à enregistré durant l'exercice 2015 une hausse de 5.67% soit près de 7884 EVP au débarquement et 5460 EVP à l'embarquement. Le tonnage des marchandises conteneurisé a lui aussi, augmenté de 3.2 % pour totaliser plus de deux millions de tonnes. Le volume à l'export a par contre baissé de 7% en raison du recul du volume du sucre conteneurisé.

Tableau N°03 : Trafic conteneurs

Rubriques	2014	2015	Var(%)
Nombre EVP	235 422	248 766	3.3
Tonnage net (tonne)	1 973 983	2 037 051	2.1

Source : Bulletin d'information du port de Bejaia N°88

Trafic passager

Le nombre de passagers ayant transité par le port de Bejaia durant l'année 2015 a baissé de 22,1 %, soit 3 876 passagers, comparativement à 2014. La baisse a été perçus aussi bien au débarquement qu'à l'embarquement (-22.2%) et (-22%). de même pour le nombre de véhicule passagers, qui a régressé de 18.6%. cette diminution est due en raison de la concurrence accrue avec l'aéroport.

Tableau N°04 : trafic passagers

Rubriques	2014	2015	Var(%)
passagers	17 546	13 670	-22.1
Véhicules passagers	5 532	4 501	-18.6

Source : Bulletin d'information du port de Bejaia N°88

Qualité de services :

Le délai de rotation des navires ont passé de 9.13 jours en 2014 à 8.54 jours en 2015, soit un écart minime, de 0.6 jours. La baisse de l'attente moyenne en rade est due à la diminution du nombre de moyens des navires en rade. Le séjour à quai quant lui se stabilise autour de 3.12 jours.

Tableau N° 05 : qualité de service

Rubrique	2014	2015	Var (%)
Attente moyenne en rade	5.97	5.42.	-9.2
Séjour moyen à quai	3.16	3.12	-1.33

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°88

Mouvement de la navigation

Le nombre de navires à l'entrée a atteint 1 359, durant l'exercice de 2015, soit 33 navire de moins par rapport à l'exercice précédent. La jauge brute de ces navires affiche un léger recul de 1.64%, qui s'explique par le fait qu'en 2014 le port a réceptionner des navires de plus gros tonnage.

Tableau N°06 : mouvement de la navigation

Nombre de navire à l'entrée			Jauge brute (1 000 tonnes)		
2014	2015	Var (%)	2014	2015	Var(%)
1 392	1359	-2.37	17 073	16 792	-1.64

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°88

2. Présentation et missions de l'agence « ICTC » et le trafic du bois traité par cette agence

Dons ce cas en va entamer une connaissance sur l'agence maritime d'ICTC et ses missions principales, ainsi le trafic du bois qui était traité au sein de cette agence

2.1. Présentation de l'agence maritime « ICTC »

I.C.T.C. a été créé depuis Janvier 1998 comme une agence d'expédition complètement indépendante et privée, consultative au service de la communauté internationale d'expédition dans tous les ports algériens.

L'agence ICTC est une société à responsabilité limité (SARL), avec un capital social de 1500.000,000. Son siège social, sis a 8 rues cheikh Amar Bejaia.

M. Sabour, le gérant, a été impliqué au cours des 23 dernières années dans le domaine du transport maritime en tant qu'agent shipping des navires.

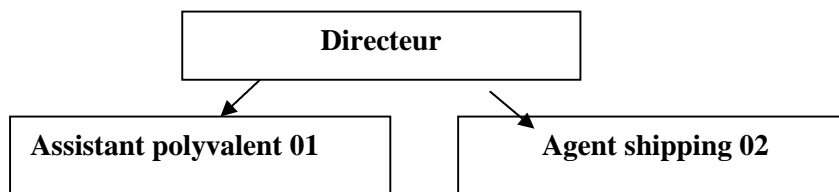
I.C.T.C Maintient un personnel avec une assez longue expérience et très familier avec les exigences des grands clubs, armateur, affréteurs et administration.

2.2.Organigramme de l'agence

L'agence ICTC est caractérisé par un directeur général et un assistant polyvalent avec un agent shipping qui veillent pour une bonne direction de l'agence en s'appuyant sur leurs missions

Cette figure nous montre la direction de cette agence maritime:

Figure 02 : organisme de l'agence ICTC



Source : élaboré par nous nous même

En ce qui concerne leurs missions :

- *Le directeur* a pour mission de suivre et de superviser l'escale du navire ;
- *Assistant du directeur* aident le directeur dans toutes les taches et opérations concernant les escales du navire ;
- *L'agent maritime* a pour mission de délivrer la marchandise et de percevoir le fret après le départ du capitaine. Il peut soit sur la demande de l'armateur, soit sur celle du capitaine, passer les contrats en vue du ravitaillement du navire en combustibles, en eau, en vivres etc. ... il reçoit la marchandise pour embarquement, prépare les connaissements, manifestes et autres pièces. Il traite avec les acconiers, les courtiers conducteurs. A l'arrivée du navire, il surveille le déchargement, assure la garde de la marchandise et poursuit la perception du fret. En un mot, il agit comme le ferait l'agent ou le commis succursaliste de la compagnie de navigation. C'est pourquoi ces consignataires prennent souvent la dénomination d'agents maritimes³

³Paul Chauveau, Traité de Droit Maritime Paris 1958 n° 312.

2.3. Listes des services de l'agence ICTC

L'agence maritime ICTC à plusieurs services

- *L'agent maritime* qui Fournir des services à titre d'agent shipping pour tous les types de navires ;
- *Agent expert est dont le rôle de :*
 - ✓ Expertise sur le fret de marchandises sèches;
 - ✓ expertise de chargement ;
 - ✓ projets et jaugeage ;
 - ✓ superviser les opérations de déchargement de marchandises;
 - ✓ expertise de soute ;
 - ✓ expertise de livraison.
- *Enquêtes qui à pour mission :*
 - ✓ enquête de collision ;
 - ✓ enquête sur la mort ou des blessures sur les navires ;
 - ✓ enquête sur marchandises sèches dommages, la perte et la pénurie ;
 - ✓ conflits de Bunker ;
 - ✓ Dommages à des objets fixes et flottants ;
 - ✓ La pollution;
 - ✓ Moyenne générale;
 - ✓ Clandestins;
 - ✓ opinion sur la documentation produite.
- *propriétaires et affréteurs qui ont pour rôle :*
 - ✓ fournir les estimations comptables pro forma de décaissement ;
 - ✓ agent shipping de navire ;
 - ✓ un agent protecteur;
 - ✓ supervision du déchargement de la cargaison ;
 - ✓ la vérification des comptes d'escales et documents soumis conformément au tarif de port et droit financier.
- *Conseils des règlements*, la décharge qui maintenue une vaste bibliothèque couvrant les sujets les plus pertinents et y compris le tarif de derniers port, les lois et les règlements locaux et apprécier hautement pour établir une coopération fructueuse à notre avantage mutuel.

2.4. Mission et objectif de l'agence ICTC

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

2.5. Le trafic du bois au sein de l'agence ICTC

L'agence ICTC effectue différentes opérations d'importation dans différents ports, en Algérie, mais principalement elle importe différentes cargaisons de bois dont le bois rouge, bois blanc et bois hêtre, grâce à ces marchandises elle marque une évolution importante de cette dernière dans le port de Bejaia.

2.5.1. Présentation du terminal à bois

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

➤ La place du bois au sein de l'EPB

L'entreprise portuaire de Bejaia consolide une place spéciale pour le produit bois cette place se caractérise comme suit :

- ✓ 300 m de quai avec 02 postes à quai favorisés ;
- ✓ Emplacement : Nouveau Quai et quai de la gare ;
- ✓ Tirant d'eau maximum autorisé : 8 m à 11,50 m ;
- ✓ Superficie du terminal : 7 hectares ;
- ✓ Capacité totale : 19.300 fardeaux gerbés sur 04 niveaux.

2.5.2. Analyse de l'évolution du trafic du bois au sein de l'agence ICTC

D'après les statistiques que nous avons pu relever au sein de l'agence ICTC concernant les quatre dernières années en relation avec le trafic du bois, nous avons traité 03 types de bois : le bois rouge, bois blanc, le hêtre pour chaque année

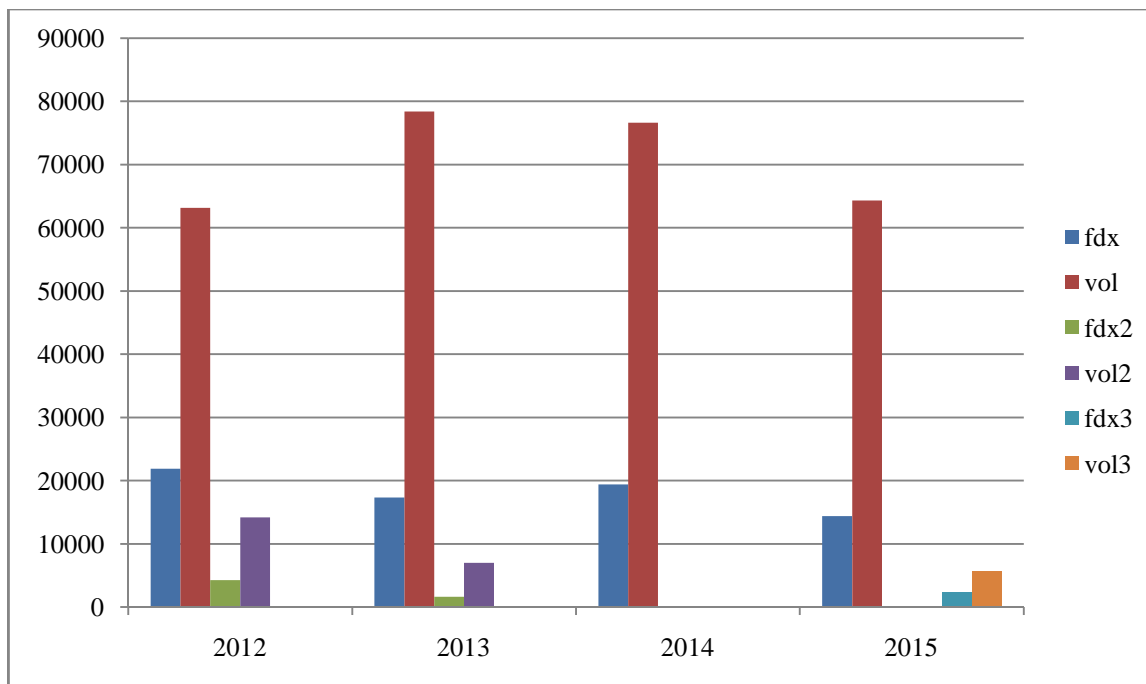
Le tableau suivant représente les trois différents types de bois traité par l'agence ICTC

Tableau N° 07 : les statistiques du bois importé par ICTC (2012/2015) selon le fardeau et le volume

	Bois rouge		Bois blanc		Bois Hêtre	
	fdx	Vol (m ³)	Fdx	Vol (m ³)	fdx	Vol (m ³)
2012	21904	63178.94	4239	14201.752	0	0
2013	17312	78413.2	1610	6997.878	0	0
2014	19384	76641.47	0	0	0	0
2015	14391	64316.73	0	0	2248	5647.29

Source : donnée statistiques de l'agence ICTC

Figure03 : histogramme représentatif de différent type de bois



Source : rapport annuel et statistique 2012/2015 d'ICTC

Remarque

Le bois est un produit dominant dans le port, ainsi le principal produit importé par l'agence ICTC, à partir des données du tableau, on remarque durant l'année 2012 jusqu'à 2015 une forte évolution pour le **bois rouge**, de 2012 jusqu'à 2015 ; sa part dans le total des bois importés en fardeau a passé de 83,8 % jusqu'à 86,5 %, et dans le total du bois importés en volume sa part a passé de 81.64% jusqu'à 91,93 %. On remarque que le bois rouge a connu une évolution remarquable, ce qui domine tous les autres types de bois, cela s'explique par une forte augmentation de la production de bois rouge qui a donc mené à une diminution de leurs prix et donc a provoqué une forte augmentation de la demande sur le marché national.

En suite, vient le **bois blanc** qui marque un taux de 16.21% en fardeau dans le total des bois pour l'année 2012, il a ensuite chuté de 100 % en 2015 et dans le total du bois importé en volume sa part est de 0% c'est-à-dire aucune importation a été réalisée. Cela s'explique par une forte demande des clients pour le bois rouge ce qui délaisse l'importation du bois blanc.

Et enfin, on remarque que le **hêtre** est le bois le moins importé par cette agence car aucune importation a été faite depuis 2012 jusqu'à 2014, mais en 2015 sa part dans le total du bois en fardeau a marqué un taux de 13.05%, et en ce qui concerne son volume c'est à partir de l'année 2015 qui fait une augmentation de 0% jusqu'à 08,07 % mais reste un taux marginal. La raison est que la demande des clients est faible et ne porte pas beaucoup d'intérêt à ce type de bois, donc l'agence ne peut que satisfaire la demande du client et ne porte pas le choix sur ces importations.

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

3. l'activité de consignation de navire

En 1964, est créée la compagnie nationale algérienne de navigation CNAN, qui se voit attribuer le monopole du transport maritime ainsi que le remorquage, la manutention portuaire et les activités annexes comme la consignation des navires. A cette époque, les ports sont gérés par un organisme d'état unique l'ONP, au milieu des années 80, la CNAN est divisée en trois compagnies : la SNTM, l'ENTMV et la SNTM/HYPROC.

La loi 89_05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance 76_80 du 23 octobre 1976 portant le code maritime, JORA n°47 du 27 juin 1998, prise conformément aux conventions auxquelles l'Algérie a adhéré. Ce texte consacre l'ouverture des activités maritimes au secteur privé.

3.1. L'agent consignataire de navire

En rapport étroit avec les compagnies de navigation dont il est fréquemment l'agent officiel ou avec lesquelles il travaille régulièrement, l'agent maritime est un auxiliaire précieux, grâce à sa parfaite documentation sur les mouvements des navires⁴

3.1.1. Définition de l'agent consignataire

Selon l'article 609 du CMA stipule et considère comme consignataire de navire toute personne physique ou morale, qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans le port.

3.1.2. Mission de l'agent consignataire

Il a pour mission d'organiser le planning des opérations de chargement et de déchargement du navire en liaison avec les entreprises de manutention. Il assure ainsi les réparations et l'avitaillement du navire en vivres et combustibles.

3.2. Responsabilités de l'agent consignataire

Selon Lamy Transport « l'agent maritime qui a pris l'engagement d'embarquer des marchandises sur un navire déterminé est responsable, sauf preuve d'un cas de force majeure, des conséquences de l'inexécution de cet engagement ».

Ainsi l'agent maritime qui a établi une « fiche de fret » correspondant à l'embarquement de la marchandise sur un navire déterminé est-il responsable lorsque le chargement a été effectué sur un autre bâtiment, avec un retard de plus de trois mois.

⁴ Lamy Transport, op, cité N°937

3.3. Rôle et activité de l'agent consignataire

Le consignataire est le mandataire salarié de l'armateur. Il effectue toutes les tâches au lieu et place du capitaine ou de l'armateur :

- Au départ, il réceptionne la marchandise et émet les connaissements ; à l'arrivée, il la livre au destinataire ;
- Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition ;
- Il reçoit tous actes juridiques destinés à l'armateur ;
- Il accomplit toutes autres missions confiées par l'armateur.

3.4. Contrat de consignation

Selon l'article 1108 du code civil, la tâche de l'agent consignataire de navire consiste à offrir des services aux expéditions maritimes. Ces services font l'objet d'un contrat conclu entre l'armateur ou le transporteur d'une part, et l'agent consignataire d'autre part ; c'est le contrat de consignation de navire.

3.4.1. Définition

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

Selon l'article 571 du code civil algérien : « c'est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom, le contrat ne se forme que par acceptation du mandataire.

3.4.2. Exécution du contrat

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

3.4.3. La durée du contrat

La durée du contrat est différente d'un contrat à un autre. Dans le cas de ligne régulière, le contrat peut être à vie ou une durée limitée et cela sur la bonne gestion de l'agence et l'agent

consignataire pour son armateur ainsi son navire. Dans l'autre cas, le contrat de consignation peut être limité, il prend fin dès qu'il arrive à son terme convenus entre les deux parties.

3.4.4. Interruption du contrat de consignation avant son exécution

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

4. Rôle de l'administration douanière à la consignation de navire

La marchandise dès son arrivée à destination (port) elle doit passer par la douane, ce passage appelé conduite et mise en douane, le responsable de la conduite en douane, dans le transporteur maritime c'est le capitaine de navire.

Une fois que le navire à accoster, le capitaine d'un navire arrivé dans la zone maritime du rayon des douanes, doit, à la première réquisition se soumettre au contrôle douanier⁵

Dès que le chargement ou déchargement de la marchandise à été fait, entreposage de la marchandise, réception et livraison de la marchandise, ensuite la douane devra vérifier la marchandise et les documents y afférents, percevoir les droits et taxes relever et verbaliser les infractions, contrôler l'exécution des engagements et obligations.

Le transitaire effectue, lorsque les marchandises le nécessitent, la demande d'admission auprès de l'Inspection aux frontières avant d'engager la procédure de dédouanement,

Le transitaire procède à l'opération de dédouanement ; il établira de ce fait la déclaration qui doit contenir les éléments suivants :

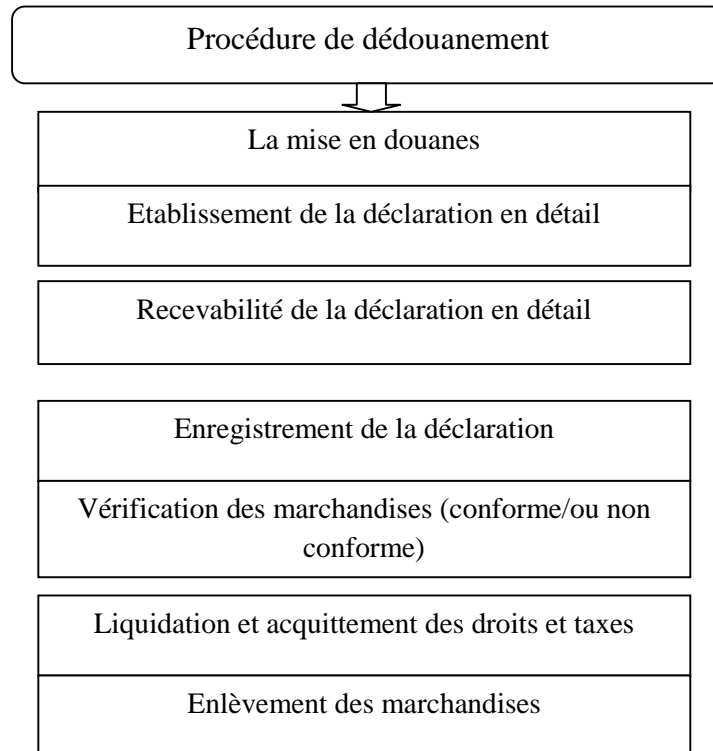
- Les nom et adresse du déclarant ;
- La désignation des colis ;
- La nature des marchandises ;
- L'identification des marchandises par leur espèce, leur valeur et leur origine
- La position tarifaire des marchandises ;
- Le taux et les taxes applicables ;
- Le numéro de codification statistique des marchandises ainsi que celui relatif au pays de provenance et d'origine, au régime douanier et à l'entreprise ;

⁵Articles 68 à 74 du Code des Douanes.

➤ Le lieu et la date de la déclaration.

Une fois que cela a été vérifié, la Douane remet alors au transitaire un bon à enlever, cachet apposé sur le connaissement ou sur l'avis d'arrivée

Tableau N°08 : les procédures de dédouanement du port de Bejaia



Section 02 : Le traitement d'escale d'un navire « DIEZBORG »

Durant notre stage pratique au sein de l'agence de consignation maritime **ICTC**, notre étude est basé sur le savoir et la compréhension d'une procédure d'escale d'un navire afin de comprendre l'importance de la logistique. A partir de la réponse obtenu par le directeur de l'agence ICTC, et afin d'enrichir notre travail de recherche, nous avons étudié la situation de l'agence ICTC en ce qui concerne l'importation du trafic du bois durant ces quatre dernières années, des statistiques détermineront l'évolution du bois pour cette agence ainsi, nous avons essayé de suivre l'escale du navire **DIESBOURG** étape par étape transportant 5781.49 tonnes de bois rouges en provenance du la Suède ayant escale au port de Bejaia.

1. L'escale du navire

Parmi les procédures abordées afin de traité et suivi l'escale d'un navire :

1.1. La prise de contact

La Phase préliminaire où l'armateur consulte différentes agences de consignation de navire, afin que celles-ci lui établissent un pro format d'escale, en fonction des renseignements envoyés concernant le navire, la marchandise ainsi que l'armateur.

Après la consultation de cette pro format, l'armateur a choisi l'agence ICTC de Bejaia pour prendre en charge totale de l'escale du navire DIESBOURG

Après échanges de quelques documents concernant les caractéristiques du navire, le contact se fait par e-mail, le 13/03/2016 l'armateur envoi un e mail à l'agence pour lui établir un pro format et lui réserver un poste à quai. (**Annexe N° 01 : demande de poste a quai**)

Nous avons pu consulter les coordonnées relatifs au navire, LOA : 133.41 m ; draft 7.103/6.955 m, BOA : 15.85 m, GT/ NT : 6.219/3.331 DWAT : 8.860, (**voir annexe 02 : ships'particular**).

Juste après le départ du navire du suède, l'agent consignataire informe les parties concernés qui sont (L'EPB, transitaire, L'expert). De ce fait, l'agent consignataire va assister quotidiennement à 10h00 à la conférence de placement pour défendre son navire et lui choisir un post à quai.

1.2. Pro format

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

- *Les tarifs portuaires* : c'est la sommation de tous les frais relatifs aux mouillages, pilotin, pilotage remorquage, lamanage, défenses de quai, taxes de séjours à quai et en rade et les droits de navigation ; (**annexe N° 03**) ;
- *La commission d'agence* : c'est les frais qui résultent de l'accord des deux parties (consignataire, armateur) ;
- *Autres frais éventuels* tél que la fourniture d'eau, soutes, ravitaillement, assistance médicale, etc. (**voir annexe n° 04**)

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

➤ Volume du navire

LOA: 133.41m

BOA: 15.85 m

DRAFT SUMMER/WINTER: 7.103m

Total: $133.41 \times 15.85 \times 7.103 = 15038.59\text{m}$

➤ **Tonnage :**

BL: 3822.784

BL: 1958.705

Total: $3822.784 + 1958.705 = 5781.49 \text{ USD}$

➤ **Pilotage :**

Entrée : $0.035 \times 15038.59 = 526$

Sortie : $0.035 \times 15038.59 = 526$

Total : 1052 USD

En cas de majoration (over time), 50% seront ajouter au total habituel

➤ **Mouillage :**

$0.016 \times 15.038.59 = 241 \text{ USD}$

➤ **L'amanage :**

Entrée : amarrage 0.0217 (navire conventionnel) $\times 15038.59 = 326$

Sortie : désamarrage 0.0217 (navire conventionnel) $\times 15038.59 = 326$

➤ **Pilotine /location vedette :**

Entrée : 165 USD

Sortie : 165 USD

Total : $165 + 165 = 330 \text{ USD}$

➤ **Défense accostage :**

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

$12 \times 7 \times 4 = 336 \text{ USD}$

➤ Remorquage :**Entrée : 2576****Sortie : 2576****Total : 5152****➤ TSP :****En rade : $0,365 \times 6219 \times 2 = 42$** **A quai : $0,275 \times 6219 \times 1 = 16$** **Total : 58****➤ Droit de quai :****GRT $6219 \times 10 = 62190$ DA****Tonnage $5781.49 \times 15.03 = 86896$ DA****Total : $(62190 + 86896) / \text{cour } (107) = 1393$ USD****➤ Grue de terre :****Il ya trois shifts :****De 7h du matin à 13h :00 (6h) x 14500 = 87000.00****De 13h :00 à 19h :00 (6) x 14500 = 87000.00****De 19h :00 à 00h :30 (6) x 18000=108000****TEL : 200****➤ Frais d'agence**

Pour avoir un compte rendu de ce pro forma on va additionner toutes les opérations précédente

Volume du navire + le total de Tonnage + le total de Pilotage + le total de Mouillage+ total de L'amanage+ le total de la Pilotine /location vedette +total de Défense accostage + TSP+ total de Droit de quai+ Grue de terre + TEL +Frais d'agence.

1.3.Nomination

L'armateur confirme l'acceptation du pro format de l'agence ICTC, pour défendre ses intérêts avec l'envoi d'un accord écrit. l'armateur informe par e-mail le consignataire, de l'arrivée du navire en donnant l'ETA (Estimated Time of Arival)(**annexe n° 6**) et la date prévu d'arrivée du navire au port de Bejaia .

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

- Le15 /03/2016 à 15h00, le navire DIEZBOURG arrive en rade, et à se moment l'armateur délivre la notice of readiness.
- Le 21/03/2016 à 07h00, le navire accosté à son poste à quai numéro 12 après une conférence de placement des navires, les opérations de déchargement ont commencé le même jour à 08h 20, l'opération à duré quatre jours successive.

1.4.Le mouillage

Le mouillage du navire DIEZBOURG est fait à l'instant de son arrivé en rade plus exactement à 15h45 pour cause de non disponibilité d'un poste acquis.

Le mouillage est un lieu abrité du vent et des vagues de long de la cote dans lequel un bateau peut s'arrêter en sécurité en s'amarrant sur son ancre

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

1.5.Notice of readiness

L'agent consignataire reçoit un avis écrit de la part de l'armateur de navire, en informant que le navire est à la disposition du réceptionnaire la marchandise, et prés pour les opérations de manutention ou il dégage de toute responsabilités, sur les tiers s'il y a un retard, tel qu'il est mentionné dans la charte partie. (**Voir annexe N° 07**)

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

1.6. La conférence de placement

La conférence de placement se tient quotidiennement à 10 heures au niveau de port de Bejaia, cette conférence permet le placement des navires avec la participation d'un officier (président de la conférence), des agents consignataires ayant des navires à faire accoster dont, agent consignataire de l'agence ICTC fait partie, les réceptionnaires de marchandises concernés par le navire affrété les transitaires et les agents de manutention pour une demande d'équipes de travail et d'engins.

A la cour de cette conférence, l'agent consignataire a eu défendre avec une certaine ardeur les intérêts de l'armateur avec la présentation de la situation portuaire dans un document ou figure les différentes situations des navires présentés par l'agence ICTC, et la situation journalières qui a un document ou figure toute les différentes situations des navires (navires attendus, navires en rade, navire à quai délivrés par des ports,

Pendant cette conférence, le consignataire demande aux autorités portuaires l'obtention d'un post à quai dans le plus bref délai.

La commission procède après cette conférence au placement des navires en rade selon les critères suivants :

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

La responsabilité du consignataire du navire s'achève dès que le navire est à quai. (**Voir annexe N°08**)

1.7. Le pilotage

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

Toutefois, il est dispensé, s'il signale son retard d'arrivée sur rade au moins trois heures avant l'heure initialement annoncée.

1.8.le remorquage

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

1.9.Amanage

L'amanage est quant à lui consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage, les décences d'accostage des navires sont constituer par des formes de rondins en caoutchouc, pour permettre d'amortir le choc de navire avec le quai, au moment d'accostage. L'Amanage est un terme du vocabulaire maritime et désigne des opérations d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports. L'équipage des navires étant limité et occupé, il a fallu créer un service à terre.

1.10.Accostage

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

Une fois que le navire est près à accosté l'agent shipping, l'officier du port et la police des frontières se présente à bord du navire pour compléter le dossier approprié au navire et récupérer principalement les trois cargos manifeste afin de procéder au dédouanement du navire sans oublier les deux copies de certains documents que le commandant lui fournis et transmis a la douane.

L'agent shipping de ICTC doit récupérer le connaissance original(**voir annexe N°13**) chez le transitaire afin de le transmettre au commandant pour procéder au déchargement de la marchandise en contre partie le transitaire doit récupérer le bon a délivrer plus l'avis d'arrivée établie par l'agence maritime . (**Voir annexe N 9 et 10**)

Lors de dédouanement de la marchandise ; un expert maritime est appelé pour vérifier la cargaison en cas des dommages arrivé a la marchandise ; mais dans notre cas l'agent maritime n'a pas eu besoin de faire appel a un expert.

Pour pouvoir saisir le manifeste de cargaison maritime, l'agent consignataire doit se présenté à la recette principale des douanes, et celui-ci sera imprimé en plusieurs exemplaire caché et signé par l'agent consignataire et sera remis au service de navigation afin qu'il oppose son visa.

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

1.11. **Appareillage**

L'appareillage est le départ, la manœuvre d'un navire qui quitte son mouillage, le 25/03/2016 à 09h25 sons poste à quai ou à couple. L'appareillage proprement dit est précédé d'opérations préparatoires : tout ou partie de l'équipage est appelé aux postes de manœuvre.

2. Le compte d'escale

- Conformément à l'article 610 du code maritime, les activités de consignataire du navire comprennent, outre le recouvrement du fret :
 - ✓ les opérations de réception et de livraison des marchandises
 - ✓ la conduite administrative du navire auprès des autorités locales .
 - ✓ la conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage
 - ✓ l'assistance au navire pendant son séjour dans le port,
 - ✓ la fourniture des fonds nécessaires au capitaine,
 - ✓ le paiement des droits, des frais et autres charges, dû à l'occasion de l'escale du navire dan le port».

Ces différentes activités génèrent des recettes et des dépenses que le consignataire du navire est tenu de comptabiliser dans le compte d'escale.

Toutes les factures de l'EPB de chaque prestation cité au par avant, le compte d'escale comptabilise le montant des factures et le montant des frais d'agenceect, (**annexe N°11**)

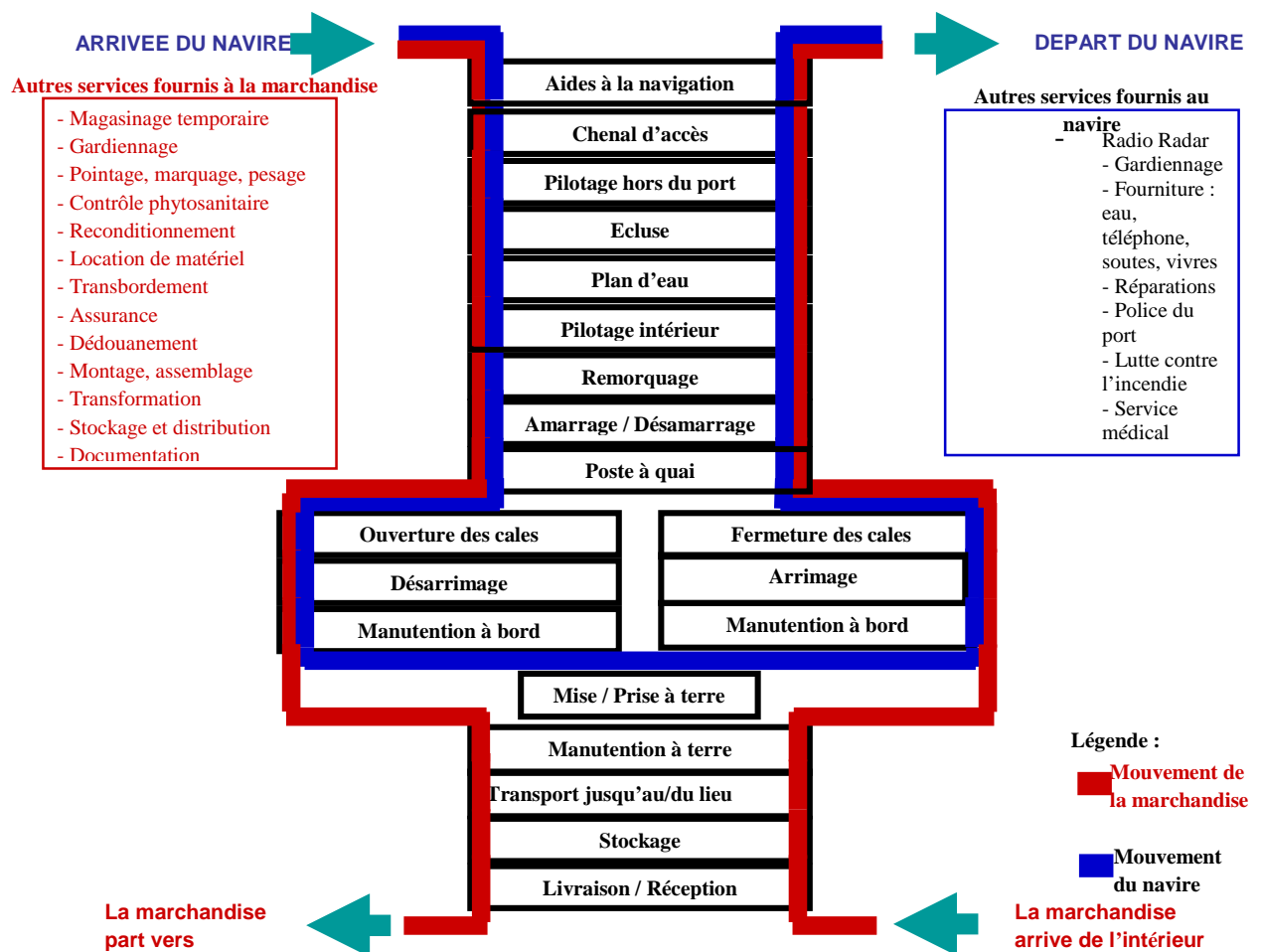
Le tableau suivant résume le compte d'escale du navire DIEZBOURG

Tableau N°09 : présentation d'un compte d'escale d'un navire

Désignations	Numéro de factures
MV DIEZBOURG 181601	
Facture port	061603
Autres facture : DHL	BEJAIA
Facture C/ E	X
Facture commission d'agence	X
Facture courtage	X
Avis de crédit réf	X
Quittance TEL	
A40N°	X
Manifeste entrée /sortie	

Nous allons voir toute ces étapes à travers le schéma qui va nous expliquer l'acheminement d'un navire depuis son arrivé jusqu'à son retours

Schéma N° 01 : Processus d'acheminement d'un navire



Source : document interne de l'EPB.

Conclusion

Nous arrivons à la fin de notre stage pratique au sein de l'agence ICTC ainsi qu'à l'Entreprise portuaire de Bejaia qui nous a permis de comprendre le processus d'acheminement d'un navire, le navire DIEZEBORG qu'on a pu suivre depuis son arrivée jusqu'à son départ, et cela grâce aux différentes procédures, et aux contacts qui se sont effectués entre (armateur, agent consignataire, transitaire, douane, banque assurances, transporteur etc.). Le port de Bejaia ambitionne une hausse de ses trafics notamment pour le trafic du bois et d'après les statistiques que nous avons pu traiter au sein de l'agence ICTC on a constaté que le bois est un produit qui ne cesse de croître suivant les besoins de l'industrie.

Durant la période de stage cette agence nous a permis de suivre de près le traitement d'une escale dans tous ses aspects comportant principalement l'aspect informationnel, documentaire, administratif et logistique relatif à cette opération. Ce travail nous a permis d'avoir une vision plus claire sur l'importance de l'activité de consignation des navires, la livraison, et leurs supports qui sont les activités portuaires. Ce sont des éléments importants dans le développement économique du pays.

Conclusion générale

Conclusion générale

L'action du logisticien concerne un large éventail de techniques d'exploitation et d'équipements souvent hautement spécialisés. Des connaissances seront donc nécessaires dans les différents domaines de la chaîne logistique

Le développement de la fonction transport / logistique est devenu une nécessité économique à savoir le développement des trafics de marchandise. La mondialisation contribue à renforcer fortement son rôle. Le système de production et l'économie reposent de plus en plus sur les échanges. La fonction transport / logistique devient essentielle pour les entreprises.

La logistique portuaire concerne toutes les opérations nécessaires à la circulation des marchandises importées par voie maritime qui demeure le mode de transport le plus important et le plus sollicité pour transporter des marchandises d'un point de production à un lieu de vente. Il représente un moteur fondamental dans la croissance économique, et de ce fait, il occupe une place primordiale dans le commerce international.

Au cours de notre stage effectué au sein de l'agence maritime ICTC, nous avons pu acquérir beaucoup d'informations sur la consignation du navire « DIEZBOURG ».

On a constaté que cette agence intervient dans la chaîne de transport pour le compte du Mandataire de l'armateur, Prépare l'escale du navire, Introduit le manifeste en Douanes, Avise les réceptionnaires, et encaisse les frais éventuels, d'un côté, et le port fait l'accostage des navires, le Chargement / déchargement de la marchandise, entreposage des marchandises et réception et livraison des marchandises, d'un autre côté, on peut aussi faire appel à la douane pour vérifier les marchandises qui entrent sur le territoire douanier et qui doivent être présentées à un bureau de douane pour subir les différents contrôles. La procédure de dédouanement des marchandises a une grande importance dans

Conclusion générale

toutes les opérations pour empêcher et éviter d'importer des marchandises non autorisées.

Durant la période de notre stage au niveau de l'agence ICTC et de l'EPB, nous avons apportés des éléments de réponses à l'ensemble des questions posées tout au début de notre étude ainsi qu'à notre problématique, à savoir :

- . Le temps d'attente des navires en rade dépend de la disponibilité :
 - Des postes à quai
 - Des zones d'entreposage
 - Des moyens matériels
 - La rapidité de la manutention afin de libérer les postes a quai.

la plus part des formalités administratifs liée à l'escale du navire constitue un handicap majeur afin de mieux réceptionner le navire ou la cargaison; donc il faudrait un allégement des procédures administratives par la réduction du circuit documentaire.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- ✓ Anne Gratacap et Pierre Médan « *management de la production : concepts • méthodes • cas* » Dunod 3^{ème} édition paris
- ✓ A. Zahi maitre des conférences université d'Alger « *Droit des transports* » édition tome 1 Alger 2009.
- ✓ Catherine Teule-Martin, « *La Douane, instrument de la stratégie international* », ECONOMICA, Paris, 1995.
- ✓ Corinne Pasco, « *Commerce international* », DUNOD, 4^{eme} édition, Paris, 2002.
- ✓ Denis Chevalier et François Duphil « *transporter à l'international* » faucher 4^{eme} édition Vanves 2009.
- ✓ Gérard Baglin, Olivier Bruel, Alain Garreau, Michel Grief, Christian van Delft « *management industriel et logistique* » 3^{ème} édition economica, paris, 2001.
- ✓ Ghislaine. Legrand et Hubert. Martini « *le petit export* », édition 2009/2010, Dunod.
- ✓ Ghislaine. Legrand et Hubert. Martini « *gestion des opérations import export* » Dunod, paris, édition 2008.
- ✓ Ghislaine. Legrand et Hubert. martini, « *commerce international* » BTS 3^{ème} édition, paris.
- ✓ André Barelier , Jacques Paveau, François Duphil, Muriel Paveau, Jacques Duboin, Florence Gervais, Jean-Paul Lemaire, Gérard Kuhn, Claude Lévy « *Exporter* » pratique du commerce international 24^{émé} édition Foucher, Malakoff ,2013
- ✓ Joël Sohier et Devant sohier« *la logistique* », Vuibert, 7^{ème} édition, paris, septembre 2013.
- ✓ Lasary, « *le commerce international à la portée de tous* », édition paris, 2005.
- ✓ Le Lamy de transport, tome2 « *commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur.* », paris, 1998.
- ✓ Lemaire. C.Lévy et M.paveau. « *Exporter* » pratique du commerce international 24^{émé} édition Foucher, Malakoff ,2013.
- ✓ Moise Donald Daily « *logistique et transport international de marchandises* » l'harmattan, paris, 1^{ère} édition 2013.
- ✓ Paul Chauveau, *Traité de Droit Maritime* Paris 1958.

- ✓ Pierre Médan, et Anne Gratacap « *logistique et Supply chaine management* » Dunod paris, édition janvier 2008.
- ✓ Pierre Brunat « *Lamy transport* » édition n° 3748 tome 2 janvier 1997 paris,
- ✓ Philipe. Vallin, « *la logistique modèles et méthodes de pilotage des flux* » économique 3ème édition. Paris.2003.
- ✓ Rémy Le moigne « *Supply Chain management : Achat, production, logistique, transport, vente* » édition Dunod, Paris.
- ✓ Robert reix « *système d'information et mangement d'organisation* » Vuibert 3ème édition, paris, 2000.
- ✓ Meyer, Valère et Rolin, Christian « *Techniques du commerce international* », Paris, Editions Nathan, 2000.
- ✓ Yves Pimor, « *logistique* » : production, distribution, soutien, 3ème édition, Dunod, paris, novembre 2003.

Mémoires et thèses :

- ✓ François Galasso, « *Aide à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible* » : thèse présentée pour obtenir le titre de docteur de l'institut national polytechnique de Toulouse, école doctorale : EDSYS spécialité système industriels, avril 2007.
- ✓ Aboubakr Kertous « *Apport du tableau de bord et des systèmes d'information dans le domaine HSE Cas des centrales de production d'électricité* » MEMOIRE Pour l'Obtention du Diplôme de Magister en Hygiène et Sécurité Industrielle, université HADJ LAKHDAR de Batna Institut d'Hygiène et Sécurité Industrielle, année 2014.
- ✓ Merzouk Salah Eddin, problème de dimensionnement de lot rt de livraison : application ou cas ou d'une chaine logistique, thèse pour l'obtention du grade de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007

Articles :

- ✓ Articles 68 à 74 du Code des Douanes.

Les sites internet :

- ✓ www.cat-logistique.com/audit.htm
- ✓ http://www.opalelyon.com/AffichePDF/La_logistique_fonction_strategique_pour_les_entreprises-3301
- ✓ <http://1bqaa.pro-forum.fr/t12-chap4-logistique-et-approvisionnement>
- ✓ <https://fr.scribd.com/doc/294059912/Conception-d-Une-Chaine-Logistique>
- ✓ http://www.huyghe.fr/dyndoc_actu/45a7f474824ab.pdf
- ✓ http://www.creg.ac-versailles.fr/IMG/pdf/Systemes_informations_leviers_performance_logistique.pdf
- ✓ http://www.cat-logistique.com/supply_chain.htm
- ✓ <http://fr.jimdo.com>
- ✓ www.doc-étudiant.fr
- ✓ <http://www.ffsa.fr/>
- ✓ <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/douane>
- ✓ <http://www.douane.gov.dz>
- ✓ [Www. mondissimo.com](http://www.mondissimo.com)
- ✓ <http://www.buvetteetudiants.com/cours/91/la-difference-entre-la-logistique-et-le-supply-chain-management>
- ✓ <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=897>

Documents

- ✓ Brochure de l'EPB
- ✓ Bulletin d'information du port de Bejaïa N°88
- ✓ Centre de commerce international de Grenoble, Rhône Alpes, fiche technique, janvier 2015.

- ✓ Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine Service Développement Economique 17 bis rue des Venêts, 92014 Nanterre Cedex.
- ✓ Ecole national de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003
- ✓ OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce Et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999.
- ✓ Rapport annuel et statistique 2012/2015 d'ICTC

Annexes

DEMANDE DE POSTE A QUAI

Date de la demande :

13/13/2016

Nome du navire :MV DIEZEBORG

Provenance : SUEDE

Type:G.C

Pavillon: Dutch

ETA :15/03/2016

Rade :15/03/2016

DWT :

8860

Longueur :

133.41

Largeur :

15.85

TE Avant :

TE Arrière :

TE max. arrivée:

7.103

Accostage demandé : Le _____ à _____ Nom du Réceptionnaire ou du Transitaire : _____

Cargaisons :

Nature :

Tonnage : (M.t)

Modc dc conditionnement :

- A l'Import :

Bois rouge

5781.489

2246 fdx Pre Elingues

- A l'Export :

- En transit :

- Prds Dangereux :

Classe IMDG:

- Conteneurs :

- A l'Import : Nbr - 20' : _____ 40' : _____

Poids Total: (M.t) _____

- A l'export : Nbr - 20' : _____ 40' : _____

Poids Total: (M.t) _____

Visa du Consignataire

Visa du Réceptionnaire / Transitaire

SNC IDRES p/c SARL SIMBOIS MIHOUBI

Avis du service recouvrement EPB:

- Réceptionnaire / Transitaire :

Date et Visa : _____

- Consignataire :

Date et Visa : _____

Partie réservée aux bons d'exploitation du navire

Bon de commande

- **Transitaire** :transit i P/C : Sarl

- **Objet** :Bon Exploitation

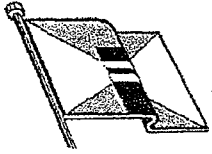
- **Navire** :MV DIEZEBORG

- **Gros** :

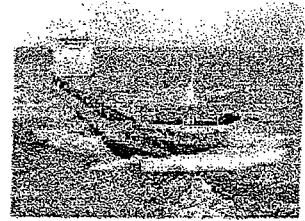
- **Date** : 15/03/2016

- **Poids** : 5 781.489 mt

NB : La grue de terre est à la charge du navire



WAGENBORG SHIPPING B.V.



DIEZEBORG

GENERAL PARTICULARS

DWAT	8.860	Built	2000
DWCC Summer	8.350	Flag	Dutch
DWCC Winter	8.150	Homeport	Delfzijl
GT / NT	6.219 / 3.331	Iceclass	Finnish / Swedish 1A
LOA	133,41 m	Callsign	P.B.B.A.
LBPP	128,06 m	IMO	9225586
BOA	15,85 m	Container capacity	578 TEU
Moulded depth	9,80	Airdraft in ballast	33,75 m
Draft summer / winter	7,103 / 6,955 m		
Height WL - HC in ballast	7,60 m	Other particulars	

DECK EQUIPMENT

Type of hold(s)	BOX	Tweendecks	4
Capacity grain	447.000 cbft	Tweendeck strength	3 mt/m2
Capacity bale	439.016 cbft	Hatchcover type	PONTOON HATCHES
Timber capacity	11.000 cbm	Hatchcover strength	1,75 mt/m2
Tanktop strength	15,00 mt/m2	Number of bulkheads	2
Strongbeam	no		
Dimension Hold # 1	41,99 x 13,20 x 10,48 m	Dimension Hatch # 1	41,99 x 13,20 m
Dimension Hold # 2	53,61 x 13,20 x 10,48 m	Dimension Hatch # 2	53,98 x 13,20 m

ENGINEERING

Main engine	Wartsila 8L38 5.280 kW	Gear	none
Speed / consumption	14,00 kn / 20,00 mt	Bowthruster	600 kW
Fuel	IFO RMG 380 ISO 8217: 2005		

OWNERS DATA

Owners Style	C.V. Scheepvaartonderneming Diezeborg
Classification	Bureau Veritas
P and I Club	UK P&I Club
H & M Insurer	Loyal Insurance Brokers BV
Insurance value	EUR 15.882.307

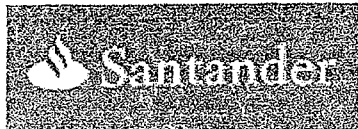
CONTACT INFORMATION

Mobile phone	+31 6 51003625	Telex 1	0581 424525010
Satcom B phone	+870 765 062 987	Telex 2	
Satcom B fax	+870 765 062 989		
Email master	mv.diezeborg.master@wagenborg.com		

Wagenborg Shipping
Phone
Fax
Email

Wagenborg Shipping North America
Phone
Fax
Email

Wagenborg Shipping Sweden
Phone
Fax
Email



TRANSFERENCIAS EMITIDAS
ORDEN DE TRANSFERENCIAS

FECHA: 23/03/2016

ENTIDAD		OFICINA	D.C.	NUM. CUENTA
CCC				
IBAN				ADEUDAMOS EN SU CUENTA
FECHA OPERACION	ORDENANTE		BENEFICIARIO	
23/03/2016			INTERNATIONAL CONSULTING & TRADING	
TIPO DE OPERACION	MONEDA	PAIS	REFERENCIA	
	USD	ARGELIA		
CUENTA DEL BENEFICIARIO		IMPORTE ORDENADO	CONTRAVALOR	
		USD	USD	

CONCEPTO ADVANCED FUNDS 80% PDA MV DIEZEBORG AT BEJAIA 20160158

DETALLE DE NUESTRAS COMISIONES

GASTOS POR CUENTA DE	TOTAL NUESTROS GASTOS	LIQ. A. ADEUDAR ORDENANTE	FECHA VALOR
TXT OSHA	0,00	USD	23/03/2016

Este justificante es provisional y carece de toda validez sin una autentificación explícita del banco

REPÚBLICA ARGENTINA - BANCO SANTANDER S.A. - C.I.F. A-39000013



International Consulting & Trading Company

Ship Agent - Marine Surveys

Béjaia Head Office

08/03/2016

08, Rue Cheikh Amar Béjaia 06000 - Algeria

PROFORMA D/A

Phone: +213 (34) 127 246

Fax 213(34) 127 241

Email: ...

At Béjaia
MM DIEZEBORG
061603

Vessel:	DIEZEBORG	Principal:
Length over all	133,41	Address:
Beam	15,85	Tel:
Max Draft	7,103	Email:
Volume	15 019,64	
GRT	6219	
Cargo	5781,489	

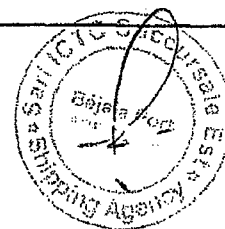
Designation	FREE OF VAT	VAT (17%)	TOTAL	Remark
Port charges	22 469,00		22 469,00	NB:one operation majored
Anchorage	360,00		360,00	
Pilot boat In/Out	413,00		413,00	
Pilot In/Out	1 313,00		1 313,00	
Towage In/Out	5 152,00		5 152,00	
Mooring In/Out	815,00		815,00	
Quay Fenders	336,00		336,00	
Quay dues	1 419,00		1 419,00	
Stationary Taxes	33,00		33,00	
Customs dues	200,00		200,00	
Shore crane expenses	12 428,00		12 428,00	
AGENCY fees				
Ems D/A	38,00		38,00	
Total USD				

We settle the present invoice at the amount of

Twenty Four thousand two hundred and thirty eight Euro only

Transfer to:

Beneficiary: SARL ICTC Succursale Est
 Address: 08, Rue Cheikh Amar, Béjaia- Algeria
 Bank: SOCIETE GENERALE ALGERIE
 IBAN: ...
 Swift code: SOGEDZALXXX



this pfda is a part of the following port agent agreement.

Please note that this is a PFDA only. It is intended to be an estimate of the actual disbursement account and is for guidance purposes only.

Whilst the agent does take every care to ensure that the figures and information contained in the PFDA are as accurate as possible, the actual disbursement account may, and often does, for various reasons beyond our control, vary from the pro-forma DA. You are required and liable to pay upon demand, the full amount described and shown in the actual disbursement account. This duty exists regardless of any difference between the figures in this pro-forma DA and the actual DA.

For avoidance of doubts, this pro-forma DA is not a contractual document.

Objet : MV Diezeborg - Skelleftehamn+Gavle/Bejaia - Agency Nomination (Discharge Forest)

De :

À : ictcest@yahoo.fr;

Date : Mardi 23 février 2016 14h48

To: Messers. ICTC (Bejaia)

Fm: (Madrid; Wagenborg Mediterranean Office)

Date: 23.02.16

Dear Mr. Sabour and Miss Ilhem,

We are pleased to appoint you as our agent during vessels discharge at Bejaia. We kindly request you to note the following instructions and confirm receipt to our office.

Special instructions:

- Skelleftehamn + Gavle / Bejaia
- 10.400 cbm sawn timber. all seasoned lp/tp, cargo details as follows:

- Skelleftehamn / Bejaia : 3.500 cbm, sawn timber
- Gavle / Bejaia : 6.900 cbm, sawn timber

- lay/can : 29 Feb - 4 Mar 2016
- freight cbm intaken
- time-counting:

- liner terms load / 1.500 cbm per day discharge
- max. 1/3rd allowed on deck per parcel

- gencon 94 c/p terms

- agent load 1 : ShoreLink Shipping
Box 40, SE-932 21 Skelleftehamn
Järnvägsleden 81, SE-932 33 Skelleftehamn
Phone : (+46) 910 71 51 30
Fax : (+46) 910 71 51 39
Shipping agent on duty: +46 70 632 70 82
e-mail : shipping.skelleftea@shorelink.se

- agent load 2 : Gefle Skeppsklarering AB
Box 186, 801 03 Gävle
Phone : (+46) 26 511253
Fax : (+46) 26 121453
Mobile : (+46) 70 622 99 73
e-mail : goran.lissel@gskab.se

- agent disch : Wave Shipping, S.L.

Phone :
Fax :
Mob. :
e-mail :

- Port of Load: Skelleftehamn
- Port of Discharge: Bejaia
- Quantity: 3.500 cbm, sawn timber

- Port of Load: Gavle
- Port of Discharge: Bejaia
- Quantity: 6.900 cbm, sawn timber

Attached please find:

- Vessel Particulars
- Vessel Certificates

Master will come back with pre arrivals, final stowage plan and best ETA.

Reverting with cargo docs once issued.

FYG:

ETA Skelleftehamn.... 28.02.16 p.m. agw wp

Bills of Lading:

Important:

* Discharging: In case original Bills of Lading not available upon discharging Owners to agree to discharge the cargo without presentation of original Bills of Lading, against Letter of Indemnity in Owners P&I wording.

* Please ensure with cargo receivers that endorsed original BLs will be ready on vsls arrival for presentation to the master, allowing for release of the cargo. If not available please inform us in good time.

Disbursement account:

Please let us have breakdown of estimated d/a (**INCLUDING YOUR BEST DISCOUNTED AGENCY FEE**)

Please make sure that the final d/a is in our hands not later than ONE MONTH AFTER VESSEL'S DEPARTURE.

"Please send us your Pro Forma asap and in the SAME currency as that you will later invoice us".

Invoices must be addressed to:
Wave Shipping, S.L. C/O MV Diezeborg

Statement of facts:

Statement of facts to contain all relevant information with regard to vessels arrival, tendering N.O.R., commencement of loading operations, working periods, bad weather interruptions, stoppages (no reference to be made to 'rain periods as per meteorological reports'.

Bad weather interruptions, if any to be clearly specified.) MASTER HAS BEEN INSTRUCTED NOT TO SIGN ANY INCOMPLETE STATEMENT OF FACTS.

Copies of S.O.F./N.O.R. must be faxed to Wave Shipping, S.L. immediately after vessel's departure.

Original S.O.F./N.O.R. must be mailed to Wave Shipping latest 7 days after vessel's departure.

In general:

All instructions during discharge from receivers to master should also be copied to us.

For any specific instructions our office should be contacted for prior approval.

Meanwhile in order to ensure smooth operations we would like to draw your attention to the following:

- When confirming this agency nomination, pls include the name of PFSO, contact details and the security level, as well as any port restrictions we may have to be aware of. Pls inform the master of am vessel as well.

- Should you need any pre-arrival forms to be completed by the master, those will have to be forwarded to us NOT to the am vessel.

- For your information, it is the normal procedure of our company to remit money only after receipt of your final D/A, in order to avoid double bank charges. we trust it is ok with you, which pls confirm.

- Petties and car/cab hire expenses cannot be accepted without supporting vouchers from third parties. Please note that vouchers produced by your own company are not acceptable. Should any Owners' items such as CTM, spares/repairs etc. be required please obtain our authorization prior to ordering any goods or services.

Imperative:

Stevedores damage, if any, to vessel or loss or damage to her equipment is to be prompt after the occurrence reported -in writing- to Wave Shipping.

Written acknowledgement of liability to be soonest obtained from responsible party.

Damages to vessel are to be promptly repaired by responsible party without delaying vsl's program alternatively written agreement to be reached between responsible party and owners' captain concerning postponed repairs to vsl but vsl's class and/or seaworthiness effecting damages are to be promptly repaired by responsible party prior vsl's sailing.

SPECIAL REQUIREMENT

IN THE EVENT THAT THE VESSEL IS INVOLVED IN A COLLISION, GROUNDING, FIRE, EXPLOSION, SPILLAGE OR ANY OTHER MARINE INCIDENT WHICH CAUSES LOSS OF LIFE, DAMAGE TO SHIP OR JETTY, ACTUAL OR POTENTIAL POLLUTION, OR BREAKDOWN OF ANY VESSEL'S SYSTEM REQUIRED FOR SAFE OPERATION DURING THE VOYAGE, WE ARE TO BE ADVISED AT ONCE. TEXT OF MESSAGES SHOULD INDICATE BRIEF DETAILS OF DAMAGE AND/OR INCIDENT, NATURE OF PRODUCT INVOLVED (CARGO/BUNKERS/LUBOIL/BALLAST/OILY BILGE WATER ETC...), ESTIMATED QUANTITY, DATE AND PLACE.

THIS IS DONE IN THE CONTEXT OF WAVE SHIPPING QUALITY PROGRAM, AND WE APPRECIATE YOUR KIND COOPERATION.

OUR FULL STYLE IS:

Tlf.

Fax.

General Email:

VAT B43631900

Please confirm safe receipt of same and acceptance.

Pleased to hear prospects.

Best Regards,

Pedro Esnal Camean

Wave Shipping, S.L.

Tlf.

Fax.

Mob.

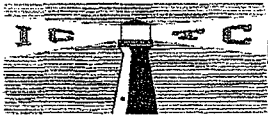
General Email:

Personal Email:

--
This message may contain private or confidential information and is addressed exclusively to its recipient. If you have received this message in error, please delete it from any computer and notify the sender. You must not distribute, copy, or make use of its content unless you are the intended recipient.

Pièces jointes

- Diezeborg_9225586_Agent.PDF (76,01 Ko)
- Diezeborg COR.pdf (1,14 Mo)
- Diezeborg ISSC 15.02.19.pdf (863,46 Ko)
- Diezeborg ITC.pdf (1,96 Mo)
- Diezeborg SMC 28.05.16.pdf (156,94 Ko)
- DIEZEBORGIOPP.pdf (327,97 Ko)
- DIEZEBORGCOE.PDF (44,81 Ko)

**INTERNATIONAL CONSULTING & TRADING COMPANY**

SUCCURSALE EST

08, RUE CHEIKH AMAR BEJAIA

Tel: 00 213 12 72 46 Fax: 00 213 12 72 41

M/V : 0

Discharge port : Bejaia

File ref : 0

Date:

Gros Ent./ Sort.:

NOM ET ADRESSE ARMATEUR

1USD = 107,6159 DA

DESIGNATIONS	MONTANT H.T (DA)	T.V.A (DA)	MONTANT T.T.C (DA)
I) Basic agency fees			
2000 USD		0,00	0,00
II) Agency expenses			
Garbage assist DHL mail assist Ems assist		0,00	
TOTAUX	0,00	0,00	0,00

Arrêtée la présente facture à la somme de :

Bejaia on

NOTICE OF READINESS

Mv: "DIEZEBORG"

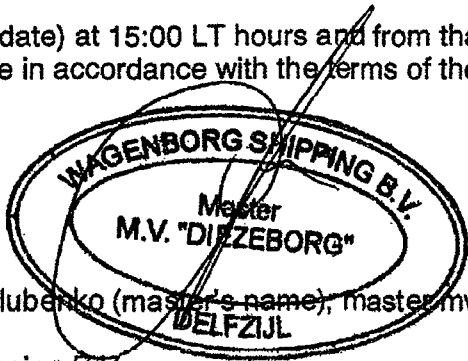
Dear Sirs,

Please note that my vessel arrived at

- your port alongside her berth
- at the roads of BEJAIA

on 15-03-2016 (date) at 15:00 LT hours and from that time onwards is in every respect ready to load/discharge in accordance with the terms of the covering Charter Party, dated

Yours faithfully,



(signature)

Capt. Dmitry Golubenko (master's name), master, mv "DIEZEBORG"

Wagenborg Shipping B.V.
P.O. Box 14
9930 AA DELFZIJL

Port of Bejaia

Dear Sirs,

We herewith acknowledge receipt of, and accept your notice of readiness of

mv DIEZEBORG

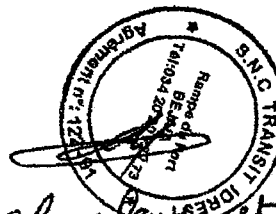
on 15.03.2016

at 15:00

(Signature)

(Name):

I.e.t.c. only as Agent



Accepté selon clauses et conditions contractuelles

Copy to Chartering Department, agent and in ship's file
Ref WS SOM part 15-3

www.wagenborg.com



" SITUATION JOURNALIERE DES NAVIRES "

" Lundi 21 Mars 2016 "

Télécharger les Echéances en PDF

Attendus Rade Quai

Attendu Rade Quai

NAVIRES ATTENDUS 9

NAVIRE	LMT	MM31	T.E.D	CARCAISON	TONNAGE	PAVILLON	PROVENANCE	AGENT
MOM RAYME	93.25	354854000	21/03/2016	5.1 BOBINES FIL MACHINE	3450.45	PANAMA	ODESSA	IDRES CONSIGNATION
CEMENT TRADER	164	218643000	21/03/2016	4.39 CIMENT	0	MALTE	BARCELONE	MED SEA
AV	99.9	374304000	21/03/2016	6.1 BOIS BLANC 1	4726	SAINTE-VINCENT ET GRENADINE	KOPER	DARVA SHIPPING
TR CROWN	149.94		21/03/2016	10.4 MAIS	40798.27	ILES MARSHALL	ARGENTINE	GLOBAL SHIPPING COMPANY
AMAZON BRILLIANCE	228.05	240296000	22/03/2016	0 P BRUT	0	BAHAMAS	A CONFIRMER	MED SEA
DISPATCHER	138.1	105739000	21/03/2016	11.3 SUCRE ROUX	16700	GRECE	JANTOS	NOLIS
BRO HINCERO	116.05	219482000	02/04/2016	9.9 HUILE DE SOJA	15000	DANEMARK	KALININGRAD	NOLIS
BULK NEWPORT	190	347261000	03/04/2016	11.3 SUCRE ROUX	47302	PANAMA	SANTOS	NOLIS

NAVIRES EN RADE 19

N° ESCALE	NAVIRE	LMT	MM31	T.E.D	ARRIVEE	CARCAISON	TONNAGE	AGENT	RECEPTIONNAIRE	NAT. ESCALE	ATTEN
20160078	ELCE	91	319581000	5.2	03/03/2016 08:30	CORNIERES-PROFILES	2278	DARVA SHIPPING	COTRANI SPA	DECHARGEMENT	CLIENT
20160280	NAVIN KESTREL	116.21	539004607	6.7	12/03/2016 20:20	BOND A BETON	6796.26	PARTNER SHIPPING	TRANSIT BOUDEBZA	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160289	KARINA	121.45	304010059	9.7	13/03/2016 07:30	154 TCS	2120	CMA CGM ALGERIE	DIVERS	DECHARGEMENT	ATTENTE BMT
20160291	EMERALD BAY	177.15		9.0	15/03/2016 06:00	BLE	20970	GEMA	DAIC	DECHARGEMENT	CLIENT
20160300	SEA STEAMER	107	566840000	6.2	16/03/2016 13:26	BOIS ROUGE 1	2170	GEMA	DIVERS	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160325	UBC MONTREAL	104.2	310280000	7.24	17/03/2016 01:06	SCIAGE DE BOIS 2	6261.89	DSSA	DIVERS	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160329	PRINCE DAEL	100.32		5.8	17/03/2016 08:23	PROFILES	2455	DSSA	DIVERS	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160310	DEVON STRAIT	147.87	255205359	7.6	17/03/2016 09:30	180 TCS	3910	CMA CGM ALGERIE	DIVERS	DECHARGEMENT	ATTENTE BMT
20160311	LADY NUR	32.04	373237000	5.4	17/03/2016 10:00	FDX CORNIERES	2097.21	ALJO SHIPPING	TR TRANSFER	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160313	AT OLIVIA	146	552767000	9.6	17/03/2016 13:24	HUILE DE SOJA	18000	NOLIS	CEVITAL SPA	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160316	MIR MOULIERE	103.1	2100447000	5.9	18/03/2016 07:40	BARRE DE RAIL	4600	GASS	INFRA RAIL ALGER	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160318	CARIBANA EXPRES	92.41	354001000	4.6	18/03/2016 23:40	DIVERS	2000	MARHEDSA BENARINE	DIVERS	DECHARGEMENT	POSTE A QUAI
20160327	PHOBOS	94.82	371574000	8.6	18/03/2016 00:15	NEANT	0	NOSA MARITIME	NEANT	ATTENTE ORDRE	NEANT
20160320	CDRV BLACK	104.3	232102000	8.5	19/03/2016 09:29	BOND A BETON	5976.6	GLOBAL SHIPPING COMPANY	TRANSIT BOUHARICHE	DECHARGEMENT	ANALYSE
20160322	ANALENA	122.44	253305357	8.7	20/03/2016 09:58	102 TCS	7325	MAERSK ALGERIE	DIVERS	DECHARGEMENT	ATTENTE BMT
20160324	VANOCERANI	197.94	240773000	11.0	20/03/2016 10:06	SUCRE ROUX	46955	NOLIS	CEVITAL SPA	DECHARGEMENT	DOCUME

NAVIRES A QUAI 18

POSTE	N° ESCALE	NAVIRE	LMT	MM31	T.E.D	ACCOSTAGE	CARCAISON	TONNAGE	AGENT	RECEPTIONNAIRE	PREVISION SORTIE
I	20162297	NOAH BELL	192.96	220513000	6.5	16/03/2016 07:45	GASOIL	22018	HYPROC	NAFTAL	00/00/0000
J	20160325	TEPEDINE	16		2	20/03/2016 19:40	7 MEMBRES CUIDAGE-PONTON	0	A CONFIRMER	NEANT	00/00/0000
K	20160323	MINERVA LISA	243.57	240296000	7.5	20/03/2016 08:40	P BRUT	8310	MED SEA	3TH	//
L	20160324	DEKA	100.45	327456000	0	07/03/2016 08:00	NEANT	0	GASS	NEANT	00/00/0000
M	20160304	MOENTAR II	17.3	603054210	0	26/01/2016 19:30	NEANT	0	ENTMV	ENTMV	00/00/0000
N	20160304	ARISTON LIAK	128.5	212089000	7.6	18/03/2016 13:45	CIMENT	9250	ISAHAR	TRANSIT IDRES	
O	20160299	WMI DAERU	89.9	303711000	8.8	21/03/2016 00:40	BOIS	1801.91	DSSA	DIVERS	



INTERNATIONAL CONSULTING & TRADING COMPANY
SUCCURSALE EST

Adresse: 08, Rue Cheikh Amar Bejaia
 Tel/Fax: 034 12 72 41 - Tel: 034 12 72 46 - E-mail: ictcest@yahoo.fr

Références 061603
 Connaissance N° L162176

NOM ET ADRESSE DU RECEPIONNAIRE

Nous avons l'honneur de vous informer qu'il est arrivé à votre adresse, par navire :
 DIEZEBORG du 21/03/2016 GAVLE transportant les
 marchandises ci-dessous:

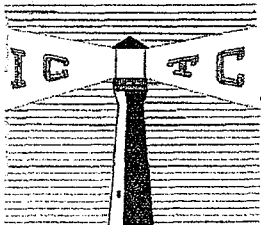
Marques et Numéros	Nature	Poids Brut M/T	Volume M3	Nombre de colis
	BOIS ROUGE	3822,784	6 950,517	1 507

**BON A DELIVRER
 A L'ORDRE DE
 SARL**

S.E.O.O.

Fait à Bejaia, le:

GROS N°
 ARTICLE N°
 QUAI



INTERNATIONAL CONSULTING & TRADING COMPANY (I.C.T.C)

Filiale Est

Adresse: 08, Rue Cheikh Amar Bejaia

Tel: 034 12 72 46 - Tel / Fax: 034 12 72 41 - E-mail:

FACTURE N°: 01 / 061603Références 061603
Connaissance N° L162175

NOM ET ADRESSE DU RECEPIONNAIRE

Nous avons l'honneur de vous informer qu'il est arrivé à votre adresse, par navire :
 HIEZEBORG 21/03/2016 en provenance SKELLEFTEHAMN transportant
 marchandises ci-dessous:

les

Marques et Numéros	Nombre de colis	Nature	Poids M/T BRUT	Frais	
				Désignation	Montant
AVIS D'ARRIVEE	739	BOIS ROUGE	1 958,705	1) DEBOURS	
				Taxes de péages	
				TEL	
				Total (1)	
				2) PRESTATIONS	
				Frais sur débours	
				Avis	
				Peines et soins	
				Total H.T	
				T.V.A	
Total (II)					
Montant à payer					S.E.O.O.
Arrêté la présente facture/avis à la somme de:					

Fait à Bejaia, le: 21-mars-16

GROS :

ARTICLE :

QUAI:



BEJAIA LE

NOM ET ADRESSE ARMATEUR

FACTURE N°

Affaire M/V 0 à BEJAIA le

N° GROS: Entrée: Sortie:

I) Forfait commission d'agence : DA

III) Autres Frais: DA

assist camionnage

assist TNT MAIL

Ems D/a assist

Tel assist

Total H. T. : DA

T.V.A. (17%): DA

Total T.T.C. : DA

Arrêtée la présente facture à la somme de:

RC n° : 01/0009866B99 - A.I. n°: 06 01 2201317 - Compte CPA 302 Place du 1 er Novembre n°: 400 000 29 61-53
SGA: 501, 18, Lot BOUALI Sidi Ahmed 06000 - Bejaia: 1130000262 04

**INTERNATIONAL CONSULTING & TRADING COMPANY**

SUCCURSALE EST

08, RUE CHEIKH AMAR

Tel: 00 213 34 12 72 46 Fax: 00 213 12 72 46

CUSTOM DUES OFFICE OF Bejaia

M/V : 0 File ref : 0 GRT 6 540

Discharged : 5 475,790 MT RED WOOD NRT 3 464

At Bejaia Port from : 09/02/2016 to 15/02/2016

N° Gros; entrée: 0 N° Gros; Sortie: 0

I) DROITS ACQUITTES PAR L'AGENT
Duties paid by Agent

5 475,790 MT	tonnes à	DA	DA
6 540,00 MT	tonnes à	DA	DA
		Total (1)	0,00 DA

II) DEPENSES EXPOSEES PAR L'AGENT
Disbursement for ship services

TEL/RPS/RUS	DA
Total (2)	0,00 DA
Total General	0,00 DA

Arreté le présent état à la somme de :

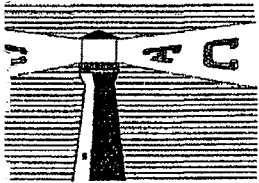
Wave shipping S.L
call lira n°
28007 MADRID
SPAIN

DISBURSMENT ACCOUNT

essel : File ref:
 Discharge port : Bejaia Cargo : 5 475,790 MT RED WOOD
 Arrived from : SUEDE On : 09/02/2016
 Mailed to : ORDRE On: 15/02/2016
 ° Gros; entrée: N° Gros; Sortie:

Detail of expenses			Debit	Credit	Invoice N°
SHIFTING	Pilot	Pilotage			
	pilot in/shifting	Pilotage movt			
	Mooring /unmooring	Lamanage			
EXPENSES	Morg/unmrig shift	Lamanage movtm			
	Fenders fees	Défenses d'accostage			
	Towage	Remorquage			
	Towage shift	Remorquage movt			
	Garbage	Camionage			
	Stationary dues	TSP			
	slings collect	collect elingues			
	Shore crane	Grue de terre			
DUES	Quay dues	Droits de quai			
	Customs dues	Frais douanes			
	Bank charges	Frais de banque			
	DHL MAIL	MAIL DHL			
BASIC AGENCY FEES & SERVICES	Basic agency fees	Forfait frais agence			
	Garbage assist	Assist camionnage			
	TNT mail assist	Assist TNT			
	TEL assist	assist TEL			
	Ems DA	Ems DA			
OUR TRANSFER:					
Additional transfer					
TOTAL	:		0,00	0,00	
BALANCE		IN OUR FAVOUR	0,00		

BEJAIA ON



**International Consulting & Trading Company (I.C.T.C.)
Succursale Est**

Ship's agency – Marine Survey
Adresse : 08 Rue Cheikh Amar, Béjaia
Tel : (034).12 72 41. Tel/Fax: (034).12 72 46
Email : ~~ictc@ictc.com~~

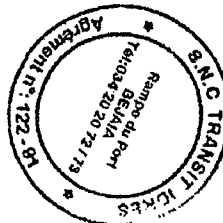
Statement of Facts

Statement of facts recommended by BIMCO and FONASBA

1/2

Agent: **SARL ICTC** / Ship's Agent/

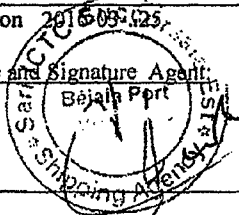
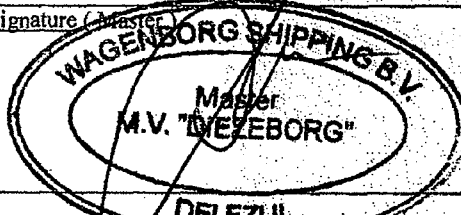
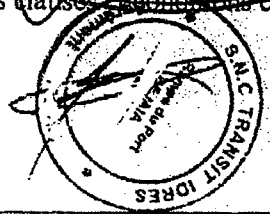
Name: MV DIEZEBORG o/ref: 061603		Pilot on board: 2016-03-21-06:00	
/Disponent Owners / Principal:		Vessel Berthed: 2016-03-21-07:00	
		Load. Commenced: //	Load. Completed: //
5 781.489MT bois rouge /2 246fdx		Discharging started 2016//03 /21-08:20	Discharging Completed 2016/03/ 25 -01:00.
ER :		Vsl Cleared on: 2016-03- 25 -08:00	Vessel Sailed On: 2016-03- 25 -....09:00
Party: C/P DD:		Official Working Normal Hours:	
Weight / Quantity:	Outrun Weight / Quantity :	0700 hrs / 1300 hrs - 1300 hrs / 1900 hrs.	
162175/739 fdx/1 958.705MT	Cargo discharged as per Manifest & B/L	1900hrs – 0100 hrs	
162176/1507 fdx/3822.784MT		Meal Hours: 12:30 to 13:00 18:30 to 19:00 00:30 to 01:00	
Arrived on Roads	2016-03-15-15:00	Loading Port: SKELLEFTEHAMN+GAVLE	
Dropped Anchor	2016-03-15-15:45		
		Discharging Port : Bejaia / Algeria	
de available:		Next Call: <i>a acbe</i>	



ANNEX 16

Date	Day	Hours worked		Hrs stopped		Nbrs. Gangs	Qty. PCS	Remarks:				
		From	To	From	To							
15/03/16	Tuesday			15:00				Vessel arrived at Bejaia road and waiting for available free pier				
21/03/16	Monday	08:20	12:30	07:00	08:20	01		Vessel berthed and unlash deck cargo to start discharging				
				12:30	12:50			Discharging started with one shore crane				
				12:50	13:20	01		Discharging suspended change gang				
				13:20	17:20	01		Discharging suspended shifting of the vessel "caribani"				
22/03/16	Tuesday	00:00	00:45	17:20	21:35	01		Discharging resumed				
				21:35	24:00	01		Discharging suspended due to gantry crane repair				
				00:00	00:45	01		Discharging resumed				
				07:30	12:30	01		Discharging in progress				
				13:00	18:30	01		Discharging suspended				
				19:00	21:40	01		Discharging resumed				
				23/02/16	Wednesday	07:30		12:30	21:40	01:00	01	Discharging suspended due to gantry crane repair
				24/03/16	Thursday	00:00		00:45	12:30	13:00	01	
13:00	18:30	01	Discharging suspended change gang									
18:30	19:00	01	Discharging resumed									
19:00	24:00	01	Discharging suspended change gang									
00:00	00:45	01	Discharging resumed									
07:30	12:30	01	Discharging in progress									
				00:45	07:30	01		Discharging suspended				
				12:30	13:00	01		Discharging resumed				
				13:00	18:30	01		Discharging suspended change gang				
				18:30	19:00	01		Discharging resumed				
		19:00	01:00			01		Discharging suspended change gang				
								Completed discharging				

0General Remarks: cargo discharged by the mean of shore crane on receiver's account

Place and date: Bejaia port on 2015-09-125 Name and Signature Agent: 	Name and Signature (Master): 
	Receiver: Sous réserves des clauses générales contractuelles 

Shipper (full style and address)
SETRA TRAVAROR AB
 BOX 430, S-801 05 GAVLE SWEDEN
 TEL
 FAX



WAGENBORG SHIPPING SWEDEN AB

Consignee (full style and address) or Order
TO ORDER

B/L No. **L162175** Reference No. **K62628**

Notify Party (full style and address)
SETIF, ALGERIE
NIF

Vessel **M/V DIEZEBORG**

Port of loading **SKELLEFTEHAMN/EUROPEAN PORT**

Port of discharge **BEJAIA PORT**

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Numbers and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurements, m ³
SIMBOIS	739 PACKAGES BOIS ROUGE ✓ (s.t.c. 157 865 PCS)	1 958 705	3561,281

COPY

SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total numbers of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. In WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.

Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier

Shipper's declared value Declared value charge

Freight details and charges
CFR BEJAIA PORT
FREIGHT PREPAID
FREIGHT AS PER CP AND NON-RETURNABLE SHIP
AND/OR CARGO LOST OR NOT LOST

Carrier's name/principal place of business
WAGENBORG SHIPPING SWEDEN AB
 Hans Michelsensgatan 1 B
 SE-211 20 Malmö
 Sweden

Date shipped onboard **2016-02-29** Place and date of issue **Skelleftehamn 2016-02-29**

Number of original Bills of Lading **THREE /3/**

Pre-carriage by** On-carriage by**

Signature
 or, for the Carrier:
 as Master
 (Master's name Signature) as Agents
 as Agents

Place of receipt by pre-carrier**

Place of delivery by on-carrier**



* As defined hereinafter (Cl.1)

** Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 8

Wagenborg Shipping Sweden AB
 Box 207
 SE-201 22 Malmö
 Sweden

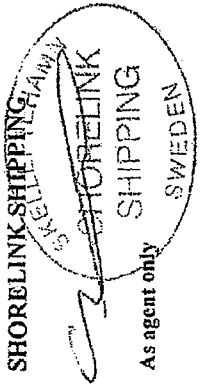
Tel: +46 40 33 33 33

SHORELINK SHIPPING

MANIFEST

SHIPPER		LOADING PORT		PAGE			
L162175		Skelleftehamn/Port European		1/1			
SETRA TRAVAROR AB BOX 430 S-801 05 GAVLE SWEDEN TEL 0046 26 14 78 00 FAX 0046 26 19 68 62		DATE OF SAILING		DISCHARGING PORT			
		2016-02-29		Port Bejaia/Algerie			
NO OF PKGS	KIND OF PKGS AND DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT KGS	MEASUREMENT CBM	PKGS ON DECK	MARKS AND NUMBERS	CONSIGNEE TO THE ORDER OF	REMARKS
739	PKGS BOIS ROUGE S.T.C. 157 865 PCS	1 958 705	3 561,281	0	SIMBOIS	TO ORDER realify: SETIF, ALGERIE NIF 000019008375130	
TOTAL:		1 958 705	3 561,281				

SKELLEFTEHAMN 2016-02-29
SHORELINK SHIPPING



As agent only

N 311

n° 509

Lamy transport, tome

Référence de mise à jour

LETTRE DE GARANTIE (LETTER OF INDEMNITY)
Lettre de garantie pour les armateurs, capitaines ou agents de marine
Livraison sans remise du (des) connaissement(s) original(aux)

Nom du Navire :
Lieu de prise en charge (1) :
Port de chargement :
Port de déchargement :
Connaissement (s) n° :
Date du ou des connaissement (s) :
Description de la marchandise (nombre de colis, marques, numéros, poids et/ou volume) :

Le cas échéant, numéro (s) du/des conteneur (s) :
Nous soussignés (dénomination sociale, adresse complète) :
représentés par : M/Mme en sa qualité de :
agissant en tant que : (2) destinataires ou acheteurs de la marchandise (2) chargeurs ou expéditeurs réels
Bien que les originaux du (des) connaissement (s) susvisé (s) ne puissent vous être actuellement remis, nous vous demandons de bien vouloir :
(2) délivrer les marchandises ci-dessus à :
(2) Nous-mêmes : (2) M. (2) La Société
(2) émettre X delivery order (s), établi (s) comme suit :

un D.O. au nom de pour (description du lot) :
un D.O. au nom de pour (description du lot) :

Il est expressément convenu que cette livraison ou cette émission de delivery order(s) sans présentation des originaux du/des connaissement(s) est effectuée sous l'empire des clauses, conditions et restrictions contenues ou insérées dans les connaissements manquants que nous déclarons accepter expressément.
Nous déclarons par la présente vous garantir contre toute réclamation ou action pouvant être dirigée contre vous par des tiers en conséquence de cette livraison ou émission de delivery order(s) sans connaissement, et à vous indemniser à première demande, en monnaie librement transférable et convertible, de toutes sommes (y compris dommages-intérêts, amendes, frais judiciaires ou extra-judiciaires, honoraires d'avocats) que vous auriez à payer, que ce paiement soit volontaire ou forcé.
Nous ne pourrions contester un paiement volontaire et amiable de votre part que s'il a été fait manifestement à l'encontre des lois et usages en vigueur.
Il est en outre convenu que la présente garantie restera en vigueur jusqu'à la remise entre vos mains de tous les exemplaires originaux du/des connaissement(s) manquants) que nous nous engageons à vous remettre dès que possible.

Et nous Banque :
Siège Social : Agence de :
Représentée par : M/Mme
agissant aux termes des pouvoirs qui nous ont été conférés par
connaissance prise de ce qui précède, nous garantissons irrévocablement et inconditionnellement, solidairement avec (3)
l'exécution des engagements pris ci-dessus à votre égard.

Tous différends entre les parties relatifs à l'interprétation et/ou l'exécution de cette garantie seront, de convention expresse, de la compétence exclusive du Tribunal de Commerce de Paris, ou, à votre choix, de tout Tribunal devant lequel vous seriez assignés, et qui se déclarerait compétent.

Nom de la personne signataire : M/Mme Fait à le
M/Mme Nom ou des signataires pour la Banque
Lu et approuvé (4) M/Mme
Signature : Signature :

Cachet du chargeur ou du destinataire :

Cachet de la Banque :

(1) Uniquement en cas de transport combiné. (2) Mettre une croix dans la case correspondante, et compléter le cas échéant. (3) Compléter par le nom du co-signataire de la garantie. (cad. chargeur ou destinataire). (4) Mention indispensable et manuscrite.

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Sommaire

Glossaire des terms maritimes

Liste des tableaux et figures

Liste des abréviations

Introduction générales ----- 01

Chapitre 01 : la place de la logistique dans le commerce international

Introduction ----- 04

Section 01 : Les principales activités de la logistique ----- 04

1. Histoire de la logistique ----- 04

2. Définition de la logistique ----- 06

3. Objet et méthodes de la logistique ----- 07

4. But de la logistique ----- 08

5. Les différents types de flux de la logistique ----- 09

5.1. Flux logistiques internes ----- 09

5.2. Flux logistiques externes ----- 10

5.2.1. Flux d'approvisionnement ou flux amont ----- 10

5.2.2. Flux de distribution ou flux aval ----- 10

A. Les flux poussés ----- 10

B. Les flux tirés ----- 10

C. Les flux tendus ----- 10

D. Les flux synchrones ----- 10

5.3. Méthodes de gestion des différents flux ----- 10

5.3.1. Méthode de gestion en flux tiré ----- 10

5.3.2. Méthode de gestion en flux poussés ----- 11

5.3.3. méthode de gestion en flux synchrones ----- 11

5.4. But de la gestion des flux ----- 11

6.	Les enjeux de la logistique -----	11
6.1.	Les enjeux pour l'entreprise-----	11
6.2.	Les enjeux pour l'ensemble de l'entreprise -----	12
Section02 : La chaine logistique -----		13
1.	Définition de la chaine logistique -----	13
2.	Les flux de la chaine logistique -----	14
2.1.	Le flux d'information -----	14
2.2.	Les flux physiques -----	15
2.3.	Les flux financier -----	15
3.	Les enjeux de la chaine logistique -----	16
3.1.	Les prix / les coûts -----	16
3.2.	La qualité des produits -----	16
3.3.	Le délai -----	16
3.4.	La flexibilité -----	17
3.5.	Le niveau de service -----	17
3.6.	Les risques -----	17
3.7.	Potentiel de progrès -----	17
4.	La chaine logistique et le système d'information -----	18
4.1.	Définition de l'information -----	18
4.2.	Définition du système d'information -----	18
4.3.	Le système d'information et les fonctions de l'entreprise -----	18
4.3.1.	Comptabilité et gestion des stocks-----	19
4.3.2.	L'information bureautique-----	19
4.3.3.	Vente et marketing -----	19
4.3.4.	Production -----	19
4.3.5.	Logistique et relation client fournisseur -----	20
4.3.6.	Management et direction-----	20
5.	Optimisation de la chaine logistique -----	20
6.	La différence entre la logistique et la chaine logistique -----	20
Section03 : Les incoterms-----		22
1.	Définition de l'incoterm-----	22
2.	Le rôle de l'incoterm -----	23
3.	La limite des incoterms -----	24

3.1. Incoterms et dispositions particulières -----	24
3.2. Usages du commerce ou du port -----	24
3.3. Incoterms et liner terms -----	24
3.4. Incoterms et transfert de propriété -----	24
4. Choix de l'incoterms -----	25
4.1. La réduction du nombre d'incoterm de 13 à 11 -----	25
4.2. Les catégories des incoterms -----	25
4.2.1. Incoterms utilisés pour tout mode de transport-----	26
4.2.2. Incoterms à réservé au transport maritime fluvial -----	27
5. Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi -----	27
Conclusion -----	28
Chapitre 02 : présentation du transport maritime et la douane	
Introduction -----	29
Section01 : Généralités et évolution du transport maritime de marchandise -----	30
1. Généralités sur le transport maritime -----	30
2. Histoire et évolution du transport maritime -----	30
2.1. Le transport maritime d'autrefois: un trafic dangereux et coûteux-----	30
2.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime -----	31
2.2.1. La création des canaux -----	31
2.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux -----	31
2.2.3. L'invention des conteneurs -----	32
3. Le contrat et la tarification du transport maritime -----	33
3.1. Le contrat du transport maritime -----	33
3.2. Les parties au contrat de transport -----	33
3.2.1. Les principales obligations des parties-----	33
3.3. Tarification -----	34
4. Les documents de transports maritimes -----	34
4.1. Le connaissement maritime -----	34
4.1.1. Les triples rôles du connaissement -----	35
4.1.2. Les différentes formes de connaissement -----	35
4.2. Le manifeste -----	35
5. Les intervenants du transport maritime -----	36
5.1. Le chargeur -----	36

5.2. Les armateurs -----	36
5.3. Les agents de l'armateur -----	36
5.3.1. Les agents maritimes -----	36
5.3.2. Les agents consignataires -----	36
Section 02 : le cadre juridique et réglementaire du transport maritime -----	37
1. Convention et loi sur le transport maritime -----	37
1.1. La convention de Bruxelles -----	37
1.2. Les règles de Hambourg -----	38
1.2.1. Conditions d'application de la règle de Hambourg -----	39
1.2.2. Les opérations concernés de la règle de Hambourg-----	39
2. Les différents types de navires -----	39
2.1. Les navires spécialisés -----	39
2.1.1. Les vraquiers -----	40
2.1.2. Les polythermes -----	40
2.1.3. Les navires spéciaux -----	40
2.2. Les navires non spécialisés -----	40
2.2.1. Les cargos conventionnels -----	40
A. Les cargos polyvalents « classique »-----	41
B. Les cargos polyvalents « compacts » -----	41
2.2.2. Les portes conteneurs -----	41
2.2.3. Les rouliers Roll-on-Roll-off-----	41
A. Le roulage direct -----	41
B. Le roulage indirect -----	41
2.2.4. Les RO-RO +conteneur -----	41
2.2.5. Les portes bargues -----	42
2.2.6. Les navires tankers -----	42
2.2.7. Les navires gaziers-----	42
3. Les principaux risques du transport maritime international -----	42
4. L'assurance du transport maritime -----	43
4.1. Définition de l'assurance maritime -----	43
4.2. Les garanties d'assurances de transport de marchandise -----	43
4.2.1. L'assurance de marchandises « FAP »-----	43
4.2.2. L'assurance de marchandises « FAP SAUF » -----	44

4.2.3. L'assurance de marchandise « tous risque »	44
4.2.4. L'assurance de marchandise « guerre et mine »	44
4.3. Les différentes polices d'assurance de marchandises	44
4.3.1. La police d'assurance au voyage	44
4.3.2. La police d'assurance « tiers-chargeur »	45
4.3.3. La police à alimenter	45
4.3.4. La police d'abonnement flottantes	45
Section 03 : la douane	45
1. Définition et mission de la douane	45
1.1. Définition de la douane	46
1.2. Mission de la douane	46
1.2.1. Les missions économiques de la douane	46
1.2.2. Les missions fiscale	46
1.2.3. Le missions de protections de la douane	46
1.2.4. Mission d'aide a l prise de décision	47
2. Les opérations douanières	47
2.2. Les principaux éléments de la déclaration en douane	47
2.2.1. L'espèce tarifaire	48
2.2.2. L'origine	48
2.2.3. La valeur en douane	49
2.3. Les procédures de dédouanement	49
2.3.1. Procédure de droit commun	49
2.3.2. Procédures simplifiées	50
a. La procédure de déclaration simplifiée	50
b. La procédure de dédouanement à domicile	50
c. La procédure de dédouanement à domiciliation unique	50
d. La procédure de dédouanement expresse	51
3. les régimes douaniers	51
3.1. Les régimes économiques	51
a. Les régimes qui font bénéficier les marchandises d'une exonération	52
b. Les régimes sous lesquels les marchandises sont fictivement considérées comme étant à l'étranger	52
3.1.1. caractéristiques des différents régimes	52

a. A l'importation -----	52
b. A l'exportation -----	53
3.2. Les régimes définitifs -----	54
a. A l'exportation -----	54
b. A l'importation -----	54
3.2.1. La mise en libre pratique et la mise à la consommation -----	55
3.2.2. Les règles générales des droits des douanes -----	55
Conclusion -----	56

Chapitre 03 : Le traitement d'escale d'un navire

Introduction -----	57
Section 01 : Présentation des organismes d'accueils et le Rôle de l'administration douanière à la consignation de navire -----	57
1. Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia -----	57
1.1. Historique -----	58
1.2. Situation géographique -----	58
1.3. Activités de l'entreprise portuaire de Bejaia -----	59
1.4. Bilan d'activités de l'année 2015 -----	61
2. Présentation et missions de l'agence « ICTC » et le trafic du bois traité par cette agence -----	63
2.1. Présentation de l'agence maritime « ICTC » -----	63
2.2. Organigramme de l'agence -----	64
2.3. Listes des services de l'agence ICTC -----	65
2.4. Mission et objectif de l'agence ICTC -----	66
2.5. Le trafic du bois au sein de l'agence ICTC -----	66
2.5.1. Présentation du terminal à bois -----	66
2.5.2. Analyse de l'évolution du trafic du bois au sein de l'agence ICTC -----	67
3. l'activité de consignation de navire -----	69
3.1. L'agent consignataire de navire -----	69
3.1.1. Définition de l'agent consignataire -----	69

3.1.2. Mission de l'agent consignataire -----	70
3.2. Responsabilités de l'agent consignataire -----	70
3.3. Rôle et activité de l'agent consignataire -----	70
3.4. Contrat de consignation -----	70
3.4.1. Définition de contrat de consignation -----	70
3.4.2. Exécution du contrat de consignation -----	71
3.4.3. La durée du contrat de consignation -----	71
3.4.4. Interruption du contrat de consignation avant son exécution -----	71
4. Rôle de l'administration douanière à la consignation de navire -----	71
Section 02 : le traitement d'escale d'un navire « DIEZBORG -----	73
1. L'escale du navire -----	73
1.1. La prise de contact -----	73
1.2. Pro format -----	74
1.3. Nomination -----	76
1.4. Le mouillage -----	77
1.5. Notice of readiness -----	77
1.6. La conférence de placement -----	77
1.7. Le pilotage -----	78
1.8. Le remorquage -----	78
1.9. Ammanage -----	78
1.10. Accostage -----	79
1.11. Appareillage -----	79
2. Le compte d'escale -----	80
Conclusion -----	82
Conclusion générale -----	83
Bibliographie	
Annexes	
Tables des matières	