

**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 : Logistique et distribution**

**Thème :**

**La logistique portuaire maritime, étude de cas de traitement d'escale d'un navire par la BMT**

A background image showing a busy port with several large blue cranes and stacks of colorful shipping containers. A ship is docked at the pier.

**Etudiants :**

- BRAHMI Rahima
- ZAOUECHE Nabila

**Encadreur :**

**Mr : AGAB Akli**

*Promotion 2018-2019*

# *Remerciement*

*Au terme de ce travail, nous tenons à remercier dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience pour achever ce travail.*

*Nous avons l'honneur et le plaisir de présenter notre profonde gratitude et nos sincères remerciements tout particulièrement à notre encadreur Monsieur AGAB Akli pour sa précieuse aide, ses conseils avisés, ses orientations et le temps qu'il nous a accordé pour notre encadrement.*

*Nous remercions profondément tous les enseignant qui nous ont encouragé et soutenus pour la réalisation de ce travail.*

*Nous remercions également tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'achèvement de notre travail et à l'ensemble de personnel BMT et la compagnie Nationale Shipping Company « Nashco ».*

# *Dédicaces*

*À mon cher père*

*À la source de la tendresse, et 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. Que dieu te garde pour nous.*

*A mes chères sœurs Stéphanie et Zakia et Sonia et Kanza*

*A mon cher frère ZAHIR*

*A mon fiancé Mouhli Azzedine*

*A toute la famille BRAHMI*

*A mes amis et tous ceux qui de loin ou de près ont contribué à la réalisation de ce travail.*

***Rahima***

# *Dédicaces*

*À mon cher père  
À la source de la tendresse, et 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. Que  
dieu te garde pour nous.*

*A mes chères sœurs  
A mes chers frères*

*A toute la famille ZAOUËCHE  
A mes amis et tous ceux qui de loin ou de près ont contribué  
à la réalisation de ce travail.*

*Nabila*



## Liste des abréviations

---

### Liste des abréviations

**ASLOG** : Association français des logistiques d'entreprise

**BL** : Bill of Lading (le connaissance)

**BP** : Bay Plan

**CD** : Code des Douanes

**CCD** : conseil de coopération douanière

**CMA** : code maritimes Algérien

**CNAN** : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

**CNIS** : Centre National d'Informatique et Statistique

**CNUCED** : conférence des nations unies sur le commerce et le développement

**CPN** : Conférence des placements des navires

**CRNA** : Centre de Recherche Nucléaire d'Alger

**DC** : Direction capitainerie

**DDD** : Direction Domaine et Developpement

**DDP** : Delivred Duty Paid (rendus droits acquits)

**DDU** : Delivred unpaid (rendus droits non acquits)

**DEQ** : Delivred Exquai (rendu à quai)

**DES** : Delivred at Ex Ship (port de destination convenu)

**DFC** : Direction Finance et Comptabilité

**DG** : Direction Générale

**DGD** : Direction Générale des Douanes

**DL** : Direction Logistique

**DMA** : Direction Manutention et Acconage

**DM** : Direction marketing

**DR** : Direction Remorquage

## Liste des abréviations

---

**DRH** : Direction Ressources Humaines

**DO** : direction des opérations

**DT** : direction technique

**EOSP** : End Of Seau Passage

**EPB** : Entreprise Portuaire de Béjaia

**ETA** : Estimate Time of Arrivate (heure d'arrivée estimée)

**EVP** : Equivalent Vingt Pieds

**FCL** : Full Container Load

**GATT** : General Agreement on Tariffs and Trade

**GEMA** : Société Générale Maritime

**LCL** : Less Container Load

**LTA** : Lettre de Transport Aérien

**TPL** : gaz de pétrole liquéfiés

**TNG** : gaz naturel

**OMC** : Organisation mondiale de commerce

**OMD** : Organisation mondiale des douanes

**ONP** : Office National des Ports

**OHSAS** : Occupational Health and Safety Assessment Series (système de management de la santé et de la sécurité au travail)

**PAF** : Police Airs et Frantières

**PDD** : Procédure de Dédouanement à Domicile

**PDE** : Procédure de Dédouanement Express

**PDS** : Procédure de Dédouanement Simplifiée

**PDU** : Procédure de Dédouanement à domiciliation Unique

**PTT** : Performance de télécommunication et de transmission

## Liste des abréviations

---

**POB** : Pilote à Bord

**RP** : remorques portuaires

**RTG** : portiques gerbeuses sur pneus.

**RO/RO** : Roll On/ Roll On

**SCM** : Supply chain management

**SH** : système harmonisé

**SIGAD** : Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes

**SIP** : Système Informatique Portuaire

**TIC** : Technologies de l'Information et de la Communication

**TIR** : Transit International Routier

**TSP** : Taxe Séjour Prolongée

**TVA** : Taxe sur la Valeur Ajoutée

**ULD** : Unité Load Device (unité de chargement aérien).

**ULCC** : Ultra large crude carriers

**VLCC** : Very large crude carriers



# Le Glossaire

---

## Le glossaire

### *A*

**Acconage** : action de fournir à un navire de commerce du matériel, de la main d'œuvre pour l'embarquement, débarquement et arrimage de la marchandise.

**Accostage** : c'est le navire qui se met bord à bord avec le quai.

**Affrètement** : set un contrat de location, contre rémunération, d'un navire pour le transport de marchandise ou de personne.

**Amarrage** : action de maintenir, ou moyen d'amarres (corde) à un navire.

**Arrimage** : Mise en place de la cargaison à bord du navire de façon à assurer la conservation de la marchandise, la sécurité du navire et la desserte aisée des ports d'escale. Le Capitaine établit un plan d'arrimage (cargo-plan) qui indique l'emplacement des marchandises à bord du navire. Pour les marchandises en vrac, on emploie plutôt le mot anglais "trimming".

**Armement** : ensemble de matériels et équipage nécessaire à la navigation d'un navire.

**Armateur** : Celui qui "arme" et exploite le navire - son propriétaire.

**Avarie** : nom générique des dommages causés aux marchandises lors de transport dans le cadre de l'assurance transport.

**Avis d'arrivée** : c'est un document pour informer les clients de l'arrivée de leurs marchandises, avec tous les frais (fret, frais d'embarquement).

### *B*

**Bon à délivrer** : document remis par un consignataire à la place de connaissance pour les formalités d'enlèvement.

**Bon à enlever** : après l'accomplissement des formalités douanières, cette administration délivre au réceptionnaire ou à son transitaire le bon à enlever en vue de retrait de la marchandise du port.

## Le Glossaire

---

### *C*

**Cargo** : Marchandise (par assimilation, le mot cargo est employé pour signifier "navire à marchandises" : cargo-boat).

**Cargo plan** : c'est un plan de chargement de la cargaison dans le navire.

**Chargeur (Shipper)** : Expéditeur de la marchandise.

**Charte partie** : Document émis en cas d'affrètement de navire. Il fixe les conditions contractuelles de l'accord selon des formes libres et à la discrétion des parties. Il existe cependant des chartes type (Gencon, Synacomex, Intertankvoy...).

**Commissionnaire de transport (Affréteur routier)** : Courtier qui prend en charge la marchandise et émet le document de transport (LTA) au nom de la compagnie.

**Compte d'escale (Disbursement account)** : Facture adressée par l'agent consignataire à l'armateur et reprenant toutes les dépenses (débours) engagées pour son compte lors de l'escale du navire ainsi que la rémunération de l'agent.

**Connaissance (B/L Bill of Lading)** : Document de transport maritime, c'est un contrat passé entre le chargeur et le transporteur maritime de la marchandise.

**Consignataire de navires (Agent maritime)** : Représentant de l'exploitant du navire (armateur ou affréteur à temps) dans un port d'escale. Il recrute le fret, délivre la marchandise, assiste le capitaine. Il est rémunéré par des commissions sur fret et des honoraires de consignation.

**Conférence de placement des navires (CPN)** : elle se tient quotidiennement au siège de l'entreprise portuaire pour la demande de poste à quai et l'accostage du navire selon ses caractéristiques ainsi que la nature de la marchandise transportée.

### *D*

**Déclaration en douane** : acte par lequel une personne manifeste sa volonté d'assigner un régime douanier déterminé à une marchandise importée ou exportée.

**Dédouanement** : ensemble de formalités par lesquelles des marchandises de trouvent libérées des douanes (formulaire et déclarations à remplir, droits et taxes à payés... etc).

**Douane** : c'est une administration étatique chargée de contrôler le passage des biens et capitaux à travers les frontières.

## Le Glossaire

---

**Droits de douane** : droits perçus sur les marchandises importées lorsqu'elles sont mise à la consommation.

### *E*

**Entrepôt** : lieu de réception, stockage et de préparation des produits avant leur livraison aux clients.

**Escale** : lieu de rattaché et de ravitaillement des navires.

**E.T.A (Estimate Time of Arrival)** : date prévue d'arrivée du navire au port que le capitaine annonce à son agent consignataire au moins de 24h à l'avance.

### *F*

**Facture pro-forma** **Facture "pour la forme"** : Devis présentant tous les éléments d'une facture ordinaire mais non pris en compte dans la comptabilité des entreprises et ne correspondant à aucun paiement. Document qui sert de base à l'offre et à l'ouverture du crédit documentaire le cas échéant. Elle est délivrée par le vendeur à l'acheteur pour permettre à ce dernier préalablement à l'envoi, d'accomplir les formalités qu'elles soient administratives, bancaires.

**Formalités douanières** : sont l'ensemble des déclarations et des opérations à effectuer avant, pendant et après une importation ou exportation.

**Fret** : ce terme désigne le prix de transport des marchandises.

**Manifeste** : Document de transport maritime ou aérien qui récapitule l'ensemble des marchandises chargées dans un port ou aéroport à destination d'un autre port ou aéroport.

**Mouillage** : est un terme de marine qui désigne un abri sûr pour un navire.

**Navire** : engin de navigation, au même titre qu'une personne physique, il a un nom, domicile et nationalité.

### *N*

**Notice of readiness** : avis écrit, adressé par le capitaine à son agent consignataire pour l'informer que le navire est prêt à charger ou à décharger.

**Numéro de gros** : c'est le numéro d'enregistrement du navire au niveau de la douane.

## Le Glossaire

---

### *P*

**Pointage** : Comptage du nombre de colis embarqués ou débarqués pour déterminer les manquants.

### *S*

**Shipping** : englobe tout ce qui s'attache au navire (ship) et au commerce maritime.

**Statement of facts** : rapport d'escale du navire reprenant en détail l'ensemble des opérations portuaires.

### *T*

**Tirant d'eau** : c'est la hauteur de la partie émergée de la coque.

**Tramping** : Le navire au tramping (ou tramp), contrairement à ceux en lignes régulières, navigue dans le monde entier au gré des offres de chargement. Il transporte sous affrètements partiels, ou surtout complet, un seul type de marchandise : charbon, minerais, phosphates, soufre, farine, sucres, céréales, bois...

**Transitaire** : Prestataire de service qui se charge pour le compte de ses clients, là où il est installé, de l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises : rupture de charge, manutention, stockage, formalités commerciales et administratives diverses.

## Table des tableaux

---

### Table des tableaux

<b>Numéro</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>01</b>	Reprisant les références de la terminale	
<b>02</b>	Capacité de terminale	
<b>03</b>	Les différents engins de BMT	

## Table des figures

---

### Table des figures

Numéro	Figure	Page
01	Décomposition du système logistique par fonction d'après Gaston Roland N	
02	Montre les éléments d'un port maritime GOOH	
03	Montre les différents acteurs de la chaîne logistique portuaire	
04	Montre les acteurs des fonctions portuaires	
05	Les principaux processus pour les prés- et post-acheminements portuaires de marchandises doivent se compléter	
06	Création de BMT	
07	La localisation géographique de MBT	
08	La structure organisationnelle de BMT	
09	Portique de quai sur rail	
10	Portiques gerbeuses sur pneus	
11	Remorques portuaires	
12	Charriot manipulateur de vides	
13	Grue mobile portuaire	
14	Sticker	
15	Remorques routières	
16	Charriots élévateurs	

# **Introduction Générale**

## Introduction générale

Des nos jours, il n'existe pas des pays quel que soit son régime politique pouvant vivre en autarcie, c'est-à-dire n'ayant pas recours à des échanges commerciaux internationaux. Ceci est dû soit à la faiblesse ou l'inexistence des moyens de production, soit à l'absence ou l'abondance de matières premières.

Le commerce extérieur d'une nation désigne généralement l'ensemble des échanges de biens et services entre elle et les autre pays. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne apparait vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population donc la consommation et du développent des techniques de productions et des moyens de transport de marchandises. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.

L'évolution économique et le développement de l'industrie ont contribué au développent des échanges mondiaux avec l'ouverture vers l'extérieur. Le développent internationale de l'entreprise 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 permet d'organiser les circuits de matière et de produit au moindre coût. Autrement dit l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport et qui dit échange dit capacité à transporter les produits manufacturés sur leur lieu de commerce. La dynamique du commerce international est favorisée notamment par l'importance du rôle de la logistique à travers ses différentes activités et intervenants.

La chaîne logistique portuaire est un maillon très sensible au sein d'une chaîne logistique globale. En effet, dans le domaine maritime, il est essentiel de respecter les délais de livraison et de réduire les coûts des déférentes opérations de manutention et de transfert de conteneurs, en tenant en compte de la productivité du port. L'amélioration de la performance d'un port est souvent un enjeu très important, notamment en raison des coûts considérables inhérents à sa gestion. Un terminal maritime à conteneurs est un système complexe où la manutention et le transport de conteneurs jouent un rôle crucial. Sa performance dépend de la pertinence des décisions, tant au niveau stratégique et tactique qu'opérationnel. A chaque niveau, plusieurs problèmes se dégagent, tels que l'ordonnancement des équipements de manutention, l'affectation des navires aux quais ou l'optimisation des espaces de stockage. La complexité croissante et les déférentes entités impliquées dans le fonctionnement d'un terminal



## Introduction générale

---

à conteneurs nécessitent une amélioration continue de ses performances, notamment en raison des coûts associés et de l'impact sur les capacités de manutention de conteneurs. En effet, une seule mesure de performance n'est pas suffisante, aujourd'hui, les industriels ne se limitent plus aux simples notions de productivité ou de qualité produit, ils orientent leurs stratégies en direction de la satisfaction des clients tout en maîtrisant l'aspect environnemental et en assurant un niveau de sécurité et de sûreté de fonctionnement. L'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à la bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandises.

Le transport des marchandises d'un pays à l'autre nécessite l'utilisation de plusieurs moyens de transports. Le transport des marchandises exportées ou importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de commerce. De ce fait, l'assurance maritime des marchandises transportées afin de couvrir les pertes et avaries subies durant leurs acheminements. Le transport apparaît donc comme un maillon indispensable de la chaîne logistique qui assure la liaison entre les différents étages du système logistique. Ce transport peut se faire suivant différents modes : routier, aérien, maritime, ferroviaire.

Le transport maritime est le moteur de la croissance commerciale puisque il assure 80% de flux des échanges mondiaux. Il constitue l'épine dorsale dans le commerce internationale grâce à ses nombreux avantages en principe la sûreté, la moindre pollution et la rapidité, avec l'aide des intervenants, tel que le transitaire, le transporteur et la douane qui ont une mission principale d'établir une liaison entre les manutentionnaires.

Le transport des marchandises par conteneur est aujourd'hui indispensable. La conteneurisation et sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Le transport par conteneur prend de l'ampleur et ne cesse de s'accroître parallèlement au commerce mondial, 85%<sup>1</sup> des marchandises sont transportées par conteneur, ce dernier tel qu'une boîte parallélépipédique normalisée et conçue pour le transport de toutes sortes de marchandises<sup>2</sup>.

Les premiers conteneurs étaient transportés par des cargos traditionnels, sur le pont ou dans les cales. Puis, pour répondre à l'augmentation de ce type de trafic, des navires spécialisés, appelés porte-conteneur, ont vu le jour dès les années 70<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Durousset-M : « la mondialisation de l'économie », Ed Ellipses, 2000, Paris, p 18.

<sup>2</sup> Figuière-G et Reynier-C: Dictionnaire anglais français du commerce maritime.

<sup>3</sup> Groupe CMA-CGM. (2014).

## Introduction générale

---

Afin d'avoir un bon déroulement des échanges commerciaux, les Etats mettent en place des mécanismes et des organismes pour mieux gérer et contrôler les transactions, cela avec une présence d'une multitude des textes juridiques dont des conventionnions internationales bilatérales et multilatérales, des lois, des ordonnances, des décrets, des décisions, des règlements...etc. Parmi les institutions qui interviennent dans ces échanges et qui jouent un rôle primordial pour le respect de ces textes juridiques, nous trouve la douane qui peut être perçue comme une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises ; ainsi, elle dispose d'un système de surveillance et de taxation du commerce international.

La pluparts des opérations commerciales d'envergure sont réalisées par mer. L'essor de la navigation, la multiplication des périls, l'importance des capitaux engagés dans le commerce internationale expliquent le développent des échanges commerciaux par voie maritime.

C'est pourquoi nous avons choisi ce thème « la logistique portuaire maritime. Etude de cas traitement d'escale du navire par la BMT », l'objectif de notre travail est de savoir comment la logistique de la BMT intervient pour gérer toutes les activités nécessaires au bon déroulement de l'escale du navire. C'est dans ce contexte que nous avons inscrit notre problématique que nous avons énoncé à travers la question suivante : **quels sont les mesures permettant de réduire le délai d'attente des navires en rade et à quai dans le port de Bejaia ?**

Afin d'apporter quelques éléments de réponses, nous nous appuyons sur les hypothèses suivantes :

**Hypothèse 01 :** La performance des infrastructures portuaires et leur outil de gestion peuvent réduire le délai d'attente à quai au port de Béjaia ;

**Hypothèse0 2 :** La disponibilité des postes à qui peut réduire le délai d'attente a la rade du port de Béjaia ;

**Hypothèse 03 :** La fluidité des formalités administratives peut réduire à la fois les délais d'attente des navires à quai et en rade ainsi que les coûts y afférents au sein du port Béjaia ;

Pour pouvoir répondre à notre problématique, nous adoptons une démarche méthodique reposant en plus des recherches bibliographiques et documentaires, nous avons été amenées à effectuer un stage pratique au sein **BMT** (Bejaia méditerranéen Terminal) pour une durée d'un mois qui nous a permet de suivre l'escale d'un navire, avant, durant et après sa sortie en

## Introduction générale

---

collaboration avec une agence maritime (**National Shipping Company « Nashco »**) qui a consigné ce navire.

Notre travail se présente en trois chapitres, d'une part une partie théorique basée essentiellement sur une recherche bibliographique et collecte des données subdivisée en deux chapitres :

- Un premier chapitre dans lequel nous aborderons une approche conceptuelle de la logistique maritime à savoir : les fondements théoriques de la logistique et son historique en premier lieu, ensuite les différentes définitions de la logistique, l'importance et leur place dans l'entreprise enfin le rôle et missions (**section 01**) et cadre conceptuel de la logistique portuaire maritime (**section 02**).
- Le deuxième chapitre est consacré au traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières à savoir : le traitement d'escale de navire (**section 01**) et la simplification et rentabilisation des processus de dédouanement (**section02**).

D'autre part, une partie pratique basée sur une analyse qualitative structurée en trois sections :

- La première sera consacrée à la présentation de Bejaia Méditerranéen Terminal BMT-SPA, ses moyens et équipements (section 01)
- La deuxième section sera consacrée à la méthodologie de la recherche pour la collecte d'information au sein de BMT (section 02).
- La troisième section fera l'objet d'un cas pratique qui se porte sur un traitement d'escale d'un navire« **M/V DI GOURAYA** » au sein de BMT (section03).

# **Chapitre I**

## **Approche conceptuelle de la logistique portuaire maritime**

### **Introduction**

La logistique est perçue comme un ensemble disparate de moyens utilisés pour approvisionner, produire, entreposer et distribuer les produits d'une entreprise. Mais au-delà de ceci, la pratique de la logistique nécessite une bonne compréhension des concepts et des techniques utilisées. Elle comprend la planification, l'exécution et la maîtrise des mouvements et les mises en place des personnes ou des biens au sein d'un système organisé pour réaliser des objectifs spécifiques, donc nous allons consacrer ce premier chapitre à l'approche conceptuelle de la logistique portuaire. Pour mieux comprendre, nous avons jugé opportun d'aborder les deux points suivants :

- La première section sera réservée aux fondements théoriques de la logistique et son historique en premier lieu, ensuite les différentes définitions de la logistique, l'importance et leur place dans l'entreprise enfin le rôle et missions.
- La deuxième section sera consacrée au cadre conceptuel de la logistique portuaire maritime.

## Section 01

### Les fondements théoriques de la logistique

Dans cette section nous essayerons de présenter l'historique de la logistique en premier lieu, puis secundo nous donnerons les définitions, troisièmement nous présenterons l'objet et but de la logistique et ses méthodes.

#### 1. Histoire de la logistique

Le thème logistique vient du mot grec **logistikos** qui signifie « relatif au calcul », « qui concerne le raisonnement ». Il sera par la suite à l'origine du mot latin **Logisticus** ayant la même signification, c'est le philosophe grec Platon (428-348 A.V.J.C) qui à utilisé la première fois le mot logistique comme le calcul pratique. La logistique trouve en fait véritablement sa source et sa dimension fondamentale dans l'histoire militaire il désigne l'art de combiner tous les moyens de transport, de ravitaillement et de logement des troupes, d'où vient la célèbre définition d'origine militaire : « *la logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut, et quand il faut.* »<sup>4</sup>.

Après la deuxième guerre mondiale, la logistique se généralise dans les entreprises. Cependant, c'est surtout à partir des années soixante-dix que l'entreprise a découvert la logistique et a commencé à s'y intéresser<sup>5</sup> ; ceci pour plusieurs raisons :

- L'évolution de la pratique du management, après avoir constaté que les dépenses présentent plus ou moins 20% à 30% de la valeur ajoutée, la réaction fut d'abord de s'intéresser à ces dépenses, de les tenir sous contrôle puis d'en faire quelque chose de moteur.
- La mondialisation de l'économie et son évolution dans une libéralisation des échanges ont accéléré et augmenté les délais, les quantités et les distances.
- La concurrence mondiale ; la logistique pousse les entreprises aux économies d'échelles, à la diminution des coûts et à la recherche des facteurs de différenciation. En particulier dans la qualité. c'est pour cette raison que la logistique a récemment évolué vers le concept d'optimisation entre aval et amont de l'entreprise dans un concept concurrentiel afin de s'assurer aux moindres coûts la meilleure réponse au niveau du marché et s'y adapter.

---

<sup>4</sup> Joël SOHIER, la logistique : comprendre la démarche logistique, ses enjeux et ses répercussions sur la question, Vuibert, 2012, Paris

<sup>5</sup> RAMA RAO, logistics and supply chain management. Cours inédit, UNR-Butare, 2000-2001, P45

## Chapitre I Approche conceptuelle de la logistique portuaire maritime

---

De 1950 à 1970, l'économie était basée sur l'offre : les sociétés de production produisant principalement sur stock. Cette production a pour objectif de minimiser les coûts de production. Mais ses inconvénients sont :

- ✚ La lenteur pour le développement et l'absence de nouveau produit.
- ✚ La nécessité de stocks devant les opérations « goulots », induisant l'immobilisation financière

La période 1970 à 1975, est caractérisée par le fait que la demande était supérieure à l'offre. La production était la préoccupation majeure des sociétés qui n'avaient pas des motifs pour recourir les délais de livraison ou aller de nouveau besoin.

La période allant de 1975 à 1980 est une période où l'on parle de l'intégration d'activités. La multiplication des entreprises pour un même segment de marchés, accroît l'offre et donc la concurrence entre elles.

Dans les années 1980, les bouleversements des marchés (mondialisation, concurrence accrue) et les exigences de performance financière. Combinés aux progrès technologiques (TIC, nouveaux procédés...) ont forcé les grandes groupes à proposer des produits de bonne qualité à bas prix. Dans le but d'améliorer les rendements et les temps de cycle de production par rapport à la concurrence, les entreprises utilisent alors des méthodes de management telles que « le juste à temps », qui permet de limiter les stocks de composants en organisant et ordonnant précisément l'approvisionnement avec les fournisseurs. C'est dans ce contexte que les entreprises se rendent compte de l'importance de la relation stratégique client, fournisseur, prémisses du SCM, au départ uniquement orienté « approvisionnement » avec les fournisseurs directs. Parallèlement, des consultants et experts sur la gestion logistique ont disséminé les concepts de matériaux management et la DRP (distribution resource planning), une étape supplémentaire pour définir les fonctions transport et distribution physique de la chaîne logistique. L'ajout de la fonction distribution à la partie approvisionnement forme « la logistique intégrée », connu aussi sous le nom de gestion de la chaîne logistique ou supply chain logistique (SCM).

À partir des années 90 les études s'étendent à des organisations plus complexes de type flowshop ou jobshop avec machines dupliquées. Enfin, les scientifiques essaient de fixer une structure au Supply Chain Management, ils travaillent sur deux grands axes :

- ✚ Achat et approvisionnement,
- ✚ Transport et logistique

L'intégration de ces deux parties dans un même modèle semble difficile. En effet, il n'y a guère de but commun, si ce n'est le fait de satisfaire la demande du client. Cependant, petit à petit, les chercheurs ont élargi leur domaine d'étude en passant de l'atelier à l'usine, puis de l'usine à la chaîne logistique en vue d'une optimisation plus globale des systèmes de production, grâce notamment aux avancées dans les technologies de l'information, les modèles mathématiques et autres outils d'optimisation. De nos jours, la problématique SCM peut se découper en plusieurs domaines, tels que la conception ou ré-conception de la chaîne, La gestion des risques industriels (non amortissement des coûts de développement, d'industrialisation et de production), l'évaluation de performance, le système d'information, la négociation (ou entente industrielle), les aspects sociologiques, économiques et financière, l'aide à la décision.

### 2. Définitions de la logistique

La logistique peut être définie de plusieurs manières mais toutes les définitions reviennent :

- La première définition de la logistique a été donnée en 1948 **par l'association américaine du marketing** : « *c'est un mouvement, manutention de la marchandise de point de production au point de consommation ou d'utilisation.* »<sup>6</sup>.
- Cette définition est insuffisante, car elle s'intéresse à l'aspect physique de la logistique. Une définition complète a été donnée par **MAGEE** en 1968 : « *c'est une technique de contrôle et de gestion et des flux de matière et de produit depuis leurs sources d'approvisionnements jusqu'au point de consommation celle-ci aussi est orientée vers l'aspect physique* ».
- Selon **L'ASLOG** : « *la logistique est l'ensemble d'activités ayant pour but la mise en place à un moindre coût une quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement du produit tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de livraison.* »<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Médan (Pierre), Gratacap (ANNE°/LOGISTIQUE DT SUPPLY CHAINE MANAGEMENT, édition Dunod, Paris, janvier 2008, p09

<sup>7</sup> Médan (Pierre), Gratacap (ANNE°/LOGISTIQUE DT SUPPLY CHAINE MANAGEMENT, édition Dunod, Paris, janvier 2008, p10



- **TEXIER COLIN MATHE** propose la définition suivante en 1980 : « *la fonction de la logistique dans l'entreprise à pour objectifs d'assurer au moindre coût coordination de l'offre et de la demande au plan stratégique et tactique ainsi que l'entretien à long terme de la qualité des rapports clients-fournisseurs* ».
- La logistique est « le processus qui anticipe les désirs, les volontés des clients, qui permet de se procurer le capital, les matières, le personnel, les technologies et l'information nécessaire pour réaliser ses désirs et volontés. Il permet d'optimiser et d'utiliser les réseaux de distribution de biens matériels, d'information et de service afin de satisfaire complètement et rapidement la commande à l'ordre placé par le client au coût le plus juste »<sup>8</sup>.
- « La logistique regroupe les différentes activités réalisées par une entreprise, y compris les activités de services, durant le transfert d'un produit du site de production jusqu'au site de consommation »<sup>9</sup>.
- « *La logistique est un processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large. Cette chaîne peut comprendre la fourniture de matière première nécessaire à la fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention et la distribution finale au lieu de consommation* »<sup>10</sup>.
- La logistique est « *l'ensemble des activités et des moyens relatif au déplacement des marchandises à tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons* »<sup>11</sup>.

A travers toutes ces définitions on peut dire que la logistique regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale de la combinaison.

### 3. L'importance de la logistique

La logistique a pour objectif d'assurer, dans les meilleurs délais et dans les meilleures conditions, la circulation du produit de l'entreprise vers le client. Cette fonction doit, pour cela remplir un certain nombre des missions :

---

<sup>8</sup> Institut national de commerce, « *logistique, transport, et transit* » 4<sup>ème</sup> année spécialité management, Algérie, 2007, pp, 4-5

<sup>9</sup> Rémy Le Moigne, « *supply chain management, achat, production, logistique, transport, vente* » 2<sup>ème</sup> édition, DUNOD, Paris, 2007, p09

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Martine Massabie-François et Elisabeth Poulain, « *lexique du commerce international* », Bréal, Paris, 2008, p148

- Informer le service de production sur les quantités à fabriquer à moyen terme en lui fournissant des prévisions de vente fiable ;
- Informer le service de production sur les quantités à fabriquer à court terme par une communication rapide des données concernant les commandes à traiter ;
- Disposer du produit demandé par le client, en d'autres termes gérer les stocks ;
- Acheminer le produit vers le client, c'est-à-dire assurer leur transport et leur livraison ;
- Assurer le bon fonctionnement du produit par la mise en place d'un certain nombre de services
- La logistique améliore le rapport coût-efficacité dans toutes les parties d'un programme et peut aider à rationaliser l'utilisation des produits en cas de pénurie. Trois types de bénéfices sont rendus par des investissements dans le renforcement et l'entretien des systèmes logistiques :
  - ✚ Une réduction des pertes qui se produisent à cause du sur-stockage, du gaspillage, de la péremption, du dommage, du vol ou de la gestion inefficace des produits ;
  - ✚ Une protection des autres investissements principaux du programme
  - ✚ L'optimisation du potentiel pour le recouvrement des coûts.

### 4. La place de la logistique dans l'entreprise

La notion de la logistique dans l'entreprise est née grâce au département marketing car c'est le premier à avoir pris en compte les contraintes logistiques principalement grâce aux problématiques du marketing mix.

#### 4.1. Les caractéristiques de la logistique

Les trois caractéristiques majeures d'une logistique performante :

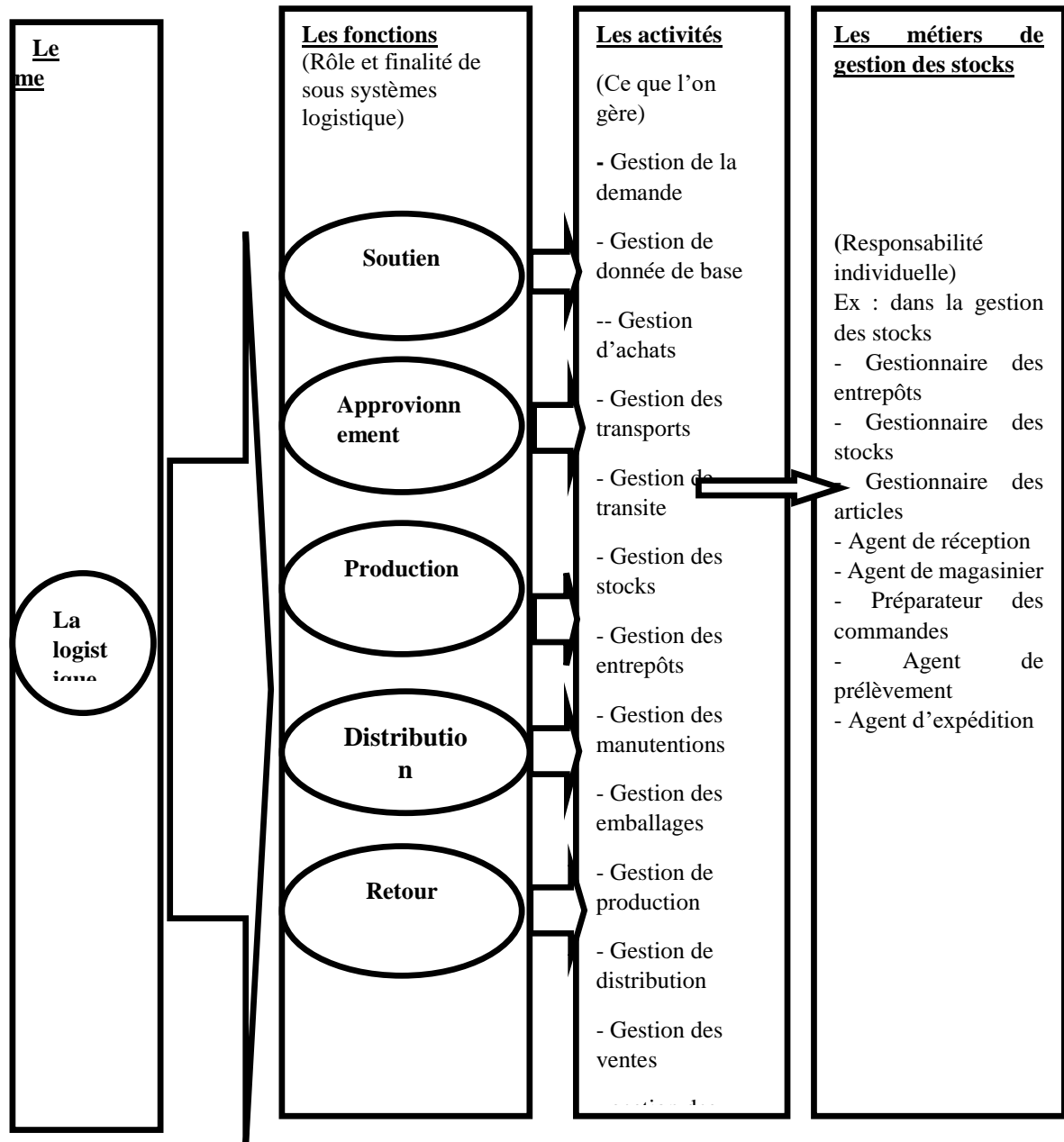
- Une logistique orientée vers les clients
- Servir des clients toujours plus exigeants ou nouveaux, constitue le premier moteur de transformation de la logistique. Les pressions de la concurrence ne font que renforcer ce défi.
- Le passage d'un mode « poussé-piloté par l'entreprise » au mode « tiré-piloté par le client » est une tendance claire et irréversible, avec une double nécessité :
  - ✚ Des chaînes personnalisées constituées pour satisfaire les besoins liés aux diverses offres produits-services à destination de clients-canaux de distributions multiples ;
  - ✚ Une chaîne logistique capable de prendre en compte la demande de cohérence globale, et donc de rationalisation, réclamée par les clients globaux, mais sans sacrifier la diversité locale.

### 4.2. L'objectif de la logistique

- **Réponse rapide** : une réponse rapide est préoccupée par la capacité d'une entreprise à satisfaire les exigences du client en temps opportun. Au lieu de stocker les marchandises et la fourniture à la demande, les ordres sont exécutés sur la base de l'expédition à l'expédition. Ici ; il contribue à reporter les opérations logistiques pour le plus tard possible, puis d'exécuter une livraison rapide en cas de besoin par le client.
- **Minimum variance** : la variance est tout événement imprévu qui perturbe le système. Operations logistiques sont perturbées par des événements tels que des retards dans la réception de la commande, la perturbation dans l'industrie manufacturière, les biens endommagés à l'emplacement et à la livraison d'un client à un emplacement incorrecte, etc. La solution traditionnelle pour faire face à la variance était de garder le stock de sécurité ou utiliser les transports à coût élevé. Ces pratiques étaient coûteuses et risqués et donc ont été remplacés par la technologie de l'information pour obtenir un contrôle de la logistique positive ;
- **Inventaire minimum** : l'objectif de l'inventaire minimum implique un engagement d'actif et de la rotation des stocks. L'engagement de l'actif est la valeur financière de l'inventaire développé tout les systèmes logique et la rotation des stocks est le temps d'utilisation des stocks au cours du temps. L'objectif est de réduire l'inventaire sans sacrifier la satisfaction du client.
- **Mouvement de consolidation** : l'un des coûts logistiques le plus important est le transport. Le coût de transport dépend du type de produit, la taille de l'expédition et la distance. Signifie la consolidation de mouvement regroupant les petites expéditions ensemble afin de réduire les coûts de transport.
- **Amélioration de la qualité** : la logistique une partie principale de développer et le maintenir l'amélioration continue. La logistique devra expédier le produit hors des locaux de clients et répéter la fonction logistique. Cela ajoute au coût et à l'insatisfaction des clients.
- **Soutien de cycle de vie** : soutien de cycle de vie et aussi appelé le soutien de la logistique du berceau au berceau. Cela signifie aller au-delà de la logistique inverse et recyclage pour inclure la possibilité de service après-vente, les rappels de produits et l'élimination du produit. Cela signifie que les entreprises doivent tenir compte de comment faire un produit et son emballage et la façon de refaire et de les réutiliser.

## 4.3. La logistique : fonctions, activités, métiers

**Figure N° 1** : Décomposition du système logistique par fonction d'après Gaston Roland NGOOH



La fonction logistique désignerait ainsi la gestion des flux physiques et matières premières et des produits ainsi que celle des flux d'information, c'est à dire les transports, les entrepôts, l'informatique...

Considérant l'entreprise comme un système dans lequel se différentes activités de la logistique, un système logistique peut être définit comme un ensemble, un module ou un sous-groupe d'activités remplissant la même fonction dans le système. On distingue :

- ✚ **La logistique de soutien** : en externe il vise à maintenir chez le client le produit vendu en état de fonctionnalité au travers du service après vente (maintenance préventive et curative), et donc mettre à disposition les pièces de rechange. En interne, il regroupe et organise les activités secondaires mises en œuvre pour soutenir et assurer une exécution stable et contenue des activités principales ;
- ✚ **La logistique d’approvisionnement** : il a pour but la mise à disposition des matières et composants nécessaires aux différents services internes de l’entreprise (production, entrepôt, magasins...) en fonction des besoins respectivement exprimés ;
- ✚ **La logistique de production** : se rapporte à l’ordonnement des flux entre les ateliers. Les opérations de transformations du produit mettent en œuvre des moyens humains (effectifs) matériels (machines), et techniques (énergie) dont les flux sont à planifier ;
- ✚ **La logistique de distribution** : il intègre toutes les activités de mise à disposition des composants aux sites ou unités de production (distribution interne), et de produit finis auprès des entrepôts de distribution ou des clients (distribution externe) ;
- ✚ **La logistique de retour** : vise à organiser des emballages, des composantes usagées, ainsi que leur destruction ou recyclage.

### 5. Le rôle et mission de la logistique

La fonction logistique remplit ses missions dans le court et long terme <sup>12</sup>:

- ✚ **A court terme** : l’optimisation du ratio valeur ajoutée/coût de tous les flux matières de l’entreprise depuis la prévision des besoins jusqu’à la réception chez le client, en passant par les approvisionnements, le cheminement de la fabrication, jusqu’à l’expédition.
- ✚ **A long terme** : l’organisation des flux matière grâce aux équipements matériels et logiciels, de saisie, de traitement, de magasinage, de manutention ou de transport, pour placer l’entreprise en situation d’adaptabilité.

#### Parmi ses missions :

- La fonction logistique assure la réduction de l’incertitude par l’anticipation, la gestion des stocks, l’optimisation de la circulation physique, ainsi que la réduction des délais grâce au juste à temps et à la compression des temps inter opérations.
- Elle contribue à la compétitivité à travers la maîtrise des prix de revient (matière première, fabrication, niveau des stocks, organisation des transports).

---

<sup>12</sup> [file:///C:/Users/Administrateur/Downloads/5385db9273748%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Administrateur/Downloads/5385db9273748%20(2).pdf)

## **Chapitre I      Approche conceptuelle de la logistique portuaire maritime**

---

- Elle apporte un meilleur service à la clientèle (qualité des produits constante, fiabilité des délais, minimisations des ruptures).
- Gestion des interfaces, ces derniers représentent l'intersection de deux services (achat/fournisseurs, achat/production, production/distribution, distribution/client...) et c'est afin de former un compromis entre ces différents services concernant les quantités de matière première, le moyen de transport adéquat, les points de vente...
- La coordination entre l'offre et la demande, la gestion des flux logistiques, l'optimisation de la chaîne logistique (qualité, délai, prix).

### **Les moyens :**

- Gestion des flux de produits (matière première, en-cours, produits finis) ;
- Gestion des flux d'information (prévoir, suivre, contrôler, adapter les mouvements physique ;
- Coordonner les activités : gestion des stocks, transport, production, achats, livraisons ;
- Optimiser le réseau logistique ;
- Motivé et former le personnel ;
- S'adapter sans cesse à l'environnement.

## Section 02

### Cadre conceptuel de la logistique portuaire maritime

#### 1. Définition d'un port et leurs types, et ces fonctions principales

Les océans ont toujours joué le rôle de gardiens des grandes équilibre sur la planète terre. Ils collectent et disposent les faveurs célestes avec une grande générosité mais, aussi une grande sagesse.

Ainsi : « *Les ports doivent devenir un about de promotion et un pôle d'attraction des investissements* ».

Les ports maritimes sont indispensables à la survie du commerce international, même si les pays en voie de développement n'ont pas un transport maritime régulier ils font en sorte d'avoir au moins un port desservis.

Le marché des services portuaire connaît une forte concurrence ce qui nous amène à une baisse des tarifs ainsi et à un temps de chargement/déchargement plus rapide à cause des pressions de part des armateurs. Grâce à ces améliorations une forte demande apparaît.

Le port constitue effectivement un des points d'entrée principale pour les échanges internationaux, dont les conséquences sont le développement des activités quotidiennes, économiques, financières et même sociales.

##### 1.1. Définition d'un port

Le port, cet abri naturel ou artificiel pour les navires, est aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret des passagers. Un port est donc une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Il s'inscrit à l'intérieur d'un système de distribution de fret reposant sur la notion d'avant-pays et d'arrière-pays qui interagissent par le biais d'activités d'importation et d'exportation<sup>13</sup>

Un port est un endroit situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau et destiné à accueillir des bateaux et navires. Il comporte de nombreux bassins bords de kilomètres de quai, le long desquels s'alignent des forêts des grues et de vastes constructions : gare maritime des voyageurs, gare maritime des marchandises, hangars, docks, entrepôt des marchandises. Il possède aussi, pour la réparation ou le nettoyage de la coque des

---

<sup>13</sup> Moise Donald Dailly, « logistique et transport international de marchandises », guide pratique, 1<sup>er</sup> édition 2013, p.88.

gros navires, d'immenses formes de radoub dans lesquelles le bateau est mis à sec, et docks flottants, formes de radoub qui peuvent se déplacer sur l'eau. La physionomie d'un port est complétée par toute une flottille de remorqueurs qui entrent et qui sortent les gros navires.

Au sein d'un port, nous avons deux espaces, l'un terrestre et l'autre maritime qui sont bassins, des quais, qui sont animés par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus au moins d'efficacité. Le port est doté d'infrastructures aptes à desservir ces modes tout en incarnant un lieu de convergence des systèmes de transport terrestre (rail et route) et maritimes.

En un port est assujetti à un corps autoritaire chargé du contrôle des investissements en infrastructure, de l'organisation et du bon fonctionnement ainsi que des relations publiques. Le port est enfin, est également un fournisseur de services aux transporteurs de fret (entreposage, transbordement) et aux navires (appointement, mécanique). Une majorité de ports surtout les plus anciens doivent leur émergence à leur site : plusieurs facteurs définissent le site portuaire<sup>14</sup> :

- ✚ Les attributs géographiques comme le comportement des marées (la différence de profondeur entre la marée haute et basse doit être inférieure à 3 mètres d'eau) et la protection des installations (abris naturels ou anthropiques).
- ✚ L'accessibilité aux complexes industriels et aux marchés sont autant d'éléments garants de vigueur et de la santé d'un port.
- ✚ Les infrastructures portuaires, pour en être efficace, le port doit-être doté d'infrastructure telle appointement et jetées, grues, entrepôt, etc...ce qui se traduit par d'importantes accumulations de capitaux.

### 1.2.Types de ports

D'après la CNUCED, les ports peuvent être classés selon leur nature, leur localisation, leur statut, leur activité et leur génération. On peut classer les ports en deux catégories en fonction de la nature même de l'abri offert. Les ports naturels sont protégés par un site naturel : baie, péninsule, cap, île. Les ports artificiels sont entièrement protégés par des structures fabriquées.

---

<sup>14</sup> Idem



### 1.2.1. Classification selon leur nature

#### 1.2.1.1. Les ports naturels

La majorité des grands ports naturels ont, dans une certaine mesure, bénéficiés d'aménagements comme le dragage des chenaux pour permettre aux navires à fort tirant d'eau de les emprunter. C'est notamment le cas de port New York, un des plus beaux abris naturels au monde. La limite de la marée et la présence du premier pont a souvent déterminé l'emplacement d'une ville importante et d'un port en conséquence : ce fût par exemple le cas de Rouen et Londres.

#### 1.2.1.2. Les ports artificiels

*« Ports improvisés, constituent de navires ou d'éléments préfabriqués reliés entre eux, installés au lieu de débarquement de troupes et de matériel ».*<sup>15</sup>.

Sur les rivages sans abri naturel, on construit des ports en délimitant un plan d'eau avec des digues, afin de former une baie artificielle et l'on creuse des darses, comme à Cherbourg ou à Dunkerque. Les plans des ports artificiels sont très variés, mais tous ont commun l'existence d'au moins deux digues entre lesquelles se trouve l'entrée du port. Le port de Buffalo, installé sur le lac Erié, aux Etats-Unis, est l'un des plus grands ports entièrement artificiels. Dans cette catégorie, il faut citer les ports de Marseille, Port-Saïd, Casablanca, Naples et Trieste.

### 1.2.2. Classification selon leur localisation

On distingue les ports maritimes, lacustres, fluviaux et à sec.

#### 1.2.2.1. Les ports maritimes

Dans sa définition littéraire, le port est un « *abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir des navires, charger ou décharger leur cargaison, assurer leur entretien...* »<sup>16</sup>.

Au sens classique du terme, le port es « *une zone de transit, une porte maritime par laquelle transitent des voyageurs et des marchandises. En tant que tel, le port est une interface entre la mer et la terre, un point de rencontre et d'imbrication de lignes de transport terrestres et océaniques, un lieu de convergence intermodal* »<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup><https://www.cnrtl.fr/definition/-port> /le 05/06/2019 à 20:10

<sup>16</sup> Le dictionnaire Hachette. Edition 2009

<sup>17</sup> OCDE. « La desserte terrestre des ports maritimes ». Table ronde n°113.2000.p9.

Le port peut également être défini comme étant « *un endroit géographique par lequel transitent des marchandises et/ou des passagers. Un port maritime est un port qui accueille des navires de mer, qui est un lieu de rendez-vous entre ces navires de mer et l'ensemble du divers mode de transport terrestre c'est également nécessairement un téléport par lequel transitent toutes les données informatisées à la facilitation du transit, aussi bien des navires que des marchandises* »<sup>18</sup>.

### **1.2.2.2. Les ports fluviaux**

Appelés aussi ports intérieurs sont situés le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont souvent aménagés sur un bras mort ou dans une crique naturelle afin d'éviter que le courant ne gêne les opérations. Certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve. On trouve souvent de grands ports fluviaux près des embouchures de grands fleuves, accessibles à des navires venant de la mer, on peut donc les considérer comme des ports maritimes au de leur trafic.

### **1.2.2.3. Les ports lacustres**

Ils sont situés en bordure d'un lac. S'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser problème sur les grandes étendues d'eau. Les ports lacustres comprennent les petites marinas au bord des lacs de montagne mais également les grands ports de commerce sur les Grands Lacs.

### **1.2.2.4. Les ports secs**

On entend par port sec un dépôt temporaire extra-portuaire, destiné à recevoir dès leur arrivée au bureau des douanes, les marchandises déchargées, pour y séjourner sous contrôle douanier en attendant le dépôt de la déclaration en douane. Il est considéré comme un prolongement naturel des ports maritimes et ne peut être rattaché qu'à un seul port.

Il peut également recevoir les marchandises conteneurisées importées, destinées à être exportées ou réexportées, dans les conditions que l'exploitant négocie dans un cadre conventionnel.

Un port sec est une plateforme logistique située dans une localité autre que le port maritime, vers laquelle sont directement transférées par un mode de transport terrestre les

---

<sup>18</sup> 2 [www.techniques-ingenieur.fr](http://www.techniques-ingenieur.fr) consulté le 12/01/2019

marchandises, objet d'un transport inter-mondial, dès leur débarquement du navire en vue de l'accomplissement des formalités douanières et autres opérations connexes.

### **1.2.3. Classification selon leur mode de gestion**

On distingue les ports publics (dont les ports autonomes) et ports privés.

#### **1.2.3.1. Les ports publics**

Ils sont gérés directement ou indirectement par le secteur public. En France par exemple, ils sont gérés soit en régie directe par une collectivité locale, soit par un établissement public (cas des ports autonome, des ports gérés par les chambres de commerce et d'industrie et des ports gérés par des établissements publics locaux), soit par un organisme privé mais dans le cadre d'une délégation de service public de la part de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un groupement de collectivités locales.

Le port est deux fois public : en tant que bien à caractère collectif et en tant qu'espace accessible au public, affecté à l'usage de tous. Parce qu'ils ont une valeur économique et certaines caractéristiques économiques, les ports sont considérés d'intérêt public ou constituent un service public<sup>19</sup>.

#### **1.2.3.2. Les ports privés**

Les ports privés sont gérés par une entreprise privée. Ce type de port, n'existe pas dans tout le pays en raison des principes régissant le domaine public. En revanche, c'est un cas courant dans certains autres pays, notamment développées.

### **1.2.4. Classification selon leurs activités**

On distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires. Il est fréquent qu'un même port combine plusieurs activités, mais elles sont souvent séparées géographiquement, par exemple avec différentes bassins.

#### **1.2.4.1. Les ports de commerce**

Ils servent à accueillir les navires de commerce, ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo. Les marchandises peuvent être liquides (pétroliers, chimiquiers) et nécessitent des réservoirs et tuyauteries dédiées, ou solides, en vrac (vraquiers, nécessitant des silos ou des espaces de stockage) ou

---

<sup>19</sup> Jean Grosdidier De Matons. Op-cit. p.5

emballées, cargos mixtes ayant besoin d'entrepôts et de grues, ou les porte-conteneurs avec les grandes espaces de stockage associés.

Les cargaisons roulantes (pour les rouliers) ont besoin de zones d'attente, éventuellement de parkings, outre les espaces de stockage et les moyens de manutention nécessaires, un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, les différentes darses et terminaux spécialisés, des bassins pour les navires de services associés, des bassins dédiés à la réparation, un dispositif de séparation du trafic,...

### **1.2.4.2. Les ports de pêche**

Ils sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement, pour la criée, l'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche.

### **1.2.4.3. Les ports plaisance**

Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways, différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. On y trouve une capitainerie, différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages. Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement).

### **1.2.4.4. Les ports militaires**

Les ports militaires ou ports de guerre, bases navales, accueillent les navires de guerre. Certains ports sont ouvertes, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public (comme l'île Longue) pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Certains navires militaires, notamment les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.

### 1.2.5. Classification selon leur stratégie de développement

Selon leur politique commerciale et l'implication des ports dans l'économie mondiale, la CNUCED a adopté une classification générationnelle

#### 1.2.5.1. Ports de 1<sup>ère</sup> génération

Ce sont les ports ayant une interface entre deux modes de transport, ils se caractérisent par :

- ✚ Stratégie de développement non élaborée ;
- ✚ Activités de manutention et de stockage traditionnel non organisées ;
- ✚ Activités situées sur les quais ;
- ✚ juxtaposition de métiers portuaires ;
- ✚ domination de l'offre- peu d'écoute des besoins des usagers

#### 1.2.5.2. Ports de 2<sup>ème</sup> génération

Ce sont des centres de transports, d'activités industrielles et de commerce caractérisés par :

- ✚ Stratégie développement expansionniste en volume ;
- ✚ Activités de transformation (industries lourdes), services aux navires ;
- ✚ Elargissement de la zone portuaire ;
- ✚ Rapprochement du port et de ses usagers, début de communauté portuaire ;
- ✚ Relation occasionnelle ville et port.

#### 1.2.5.3. Ports de 3<sup>ème</sup> génération

Ce sont des centres de transport intégrés et plate-forme logistiques pour le commerce international ayant :

- ✚ Stratégie de développement à orientation commerciale ;
- ✚ Distribution des marchandises, activités de logistique, centre de distribution ;
- ✚ Système d'information (EDI) au sein du port ;
- ✚ Rationalisation de l'espace portuaire ;
- ✚ Communauté portuaire unie et activité, coordination des activités
- ✚ Relation étroites ville/port.

### 1.2.5.4. Ports de 4<sup>ème</sup> génération

Ce sont les ports réseaux, ayant :

- ✚ Stratégie d'internationalisation et diversification des activités ;
- ✚ Organisation de prestations logistiques pour les chargeurs ;
- ✚ Réseaux EDI intégrés entre places portuaires
- ✚ Recherche de sites portuaires à aménager à l'étranger
- ✚ Coopération entre communautés portuaires.

Dans un port de 4<sup>ème</sup> génération, l'ensemble des plateformes logistiques sont reliées et intégrées, cette relation n'est plus seulement celle de marchandises, lignes maritimes ou ligne EDI, mais il existe carrément une stratégie d'implantation, ainsi que le partage d'un système informatique portuaire commun.

**Figure N°02 :** Montre les éléments d'un port maritime



Source : Volume 5 : transport ; PORT MARITIME <http://www.infovisual.info>

### 1.3. Les fonctions principales d'un port

Les fonctions du port ne sont pas uniques, elles ont été conçues dans le but d'accueillir des navires, mais à côté de cette fonction proprement maritime, elles assurent des fonctions commerciales et industrielles. Il existe diverses classifications. Une classification qui prend en

compte les raisons de transit des marchandises dans le port, dans cette optique, on dégage trois fonctions<sup>20</sup> :

### **1.3.1. La fonction régionale d'un port**

Cette fonction représente les liens entre le port et son hinterland. Le port est alors au service de l'arrière-pays et développement de cette fonction est lié à la présence de voies de communication efficace (fluviale, ferroviaire ou routière). Il reçoit ainsi de l'arrière-pays ses importations et inversement, il lui expédie ses exportations. Le port constitue le point de jonction le plus avantageux entre le transport maritime et celui terrestre.

### **1.3.2. La fonction industrielle d'un port**

Les marchandises ne viennent au port que pour être traitées industriellement, dans les environs immédiats (stockage, distribution, entreposage, conditionnement...etc.). Dans la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement des exportations de produits manufacturés, le port peut donc être utilisé pour abriter une zone (zone franche d'activités industrielles intégrées) et un cluster de transport et logistique.

### **1.3.3. La fonction commerciale d'un port**

Les marchandises n'entrent pas dans le port que pour repartir en mer vers une autre destination. Cette fonction commerciale dépend des avantages du port, de sa position géographique, de l'activité de son trafic maritime, de l'organisation, de son marché local et des transports (tramping et ligne régulière).

### **1.3.4. La fonction d'exploitation**

Ce sont des activités différentes comme l'utilisation des quais pour la mise en œuvre des outillages, l'occupation des magasins de stockage de marchandises, l'utilisation des terrepleins, le travail de chargement des navires, le remorquage, etc.

### **1.3.5. Les fonctions administratives**

Ce sont les fonctions de police et douane : c'est l'ensemble de mission régaliennes telles que les pouvoirs de police, sécurité, de protection de l'environnement, les services vétérinaires, sanitaires phytosanitaires, les contrôles de police aux frontières, services maritimes...etc.

---

<sup>20</sup> Moïse Donald Dailly, « *logistique et transport international de marchandises, guide pratique* », 1<sup>re</sup> édition 2013, L'Harmattan. PP.90-91

### **2. La communauté portuaire**

Une multiplicité d'acteurs donne vie à l'espace portuaire. Le port est un organisme répondant aux besoins de ses deux clients : les navires et les marchandises.

#### **2.1. Les armateurs**

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

L'armateur est en relation avec d'autres professions et administrations notamment (les transitaires, commissionnaires de transports, les entrepreneurs de manutention, les sociétés de remorquage, de lamanage, de pilotage, experts maritimes, la douane, les agences de voyages...etc.

Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est en relation directe avec un agent maritime consignataire, qui défend ses intérêts et agit en son nom, auprès de toutes les professions ci-dessous.

#### **2.2. Les chargeurs**

Ce sont les donneurs d'ordres, par exemple les entreprises primo-exportatrices propriétaires de marchandises qu'ils expédient dans le cadre d'opérations internationales.

#### **2.3. Les services à la marchandise transportée**

Les auxiliaires de transport et logistique apportent leurs services aux entreprises primo exportatrice/importatrice pour réaliser des économies. En effet le transport et le conditionnement des produits sont souvent réalisés par des entreprises de sous-traitance. Par exemple, le logisticien joue un rôle important au niveau du choix du moyen de transport, du calcul des coûts...etc. Il s'occupe du conditionnement, du transport, du transit, de l'assurance des marchandises, du règlement des problèmes de douane. Il surveille les sorties d'usine, les livraisons met à jour les taux de fret et effectue un suivi des ventes.

#### **2.4. Le transitaire**

Il est chargé d'effectuer pour le compte de la marchandise un certain nombre d'opérations, les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la



réalisation de connaissances, le groupage, le dégroupage, la reconnaissance (soumis exclusivement à une obligation de moyens) ou, plus largement, commissionnaire. Dans ce cas, il a entière liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix de modes de transport et des transporteurs et de négocier les contrats avec ces derniers. Il est en contrepartie, astreint à une obligation de résultat.

A noter que les professionnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une activité de stockage et de manutention. Il n'est non plus rare de rencontrer qu'il possède une division qui s'occupe du transport de post-acheminement terrestre.

### **2.5. Les entreprises de manutention**

Elles effectuent les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime. Elles sont aussi responsables opérations annexes sur le quai elles sont les employeurs des ouvriers dockers.

- Ils se regroupent dans *L'UNIM* (union nationale des industries de manutention). On les nomme les acconiers. La manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur magasinage ou entreposage. Les moyens techniques de la manutention constituent une des composantes fondamentales de la logistique de distribution.
- Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées :( sacheries, roulantes, palettes à nu, caisse...) et la manutention des vrac.

### **2.6. Les acteurs du transport terrestre**

Ce sont les entreprises du transport routier, ferroviaire et fluvial qui assurent les prestations d'acheminement terrestre des marchandises (pré-acheminement et poste acheminement). Ces transporteurs de marchandises possèdent leurs propres outils d'acheminement et traitent le plus généralement avec des transitaires, parfois en direct avec les exportateurs et des délais de livraison fixes dans le contrat de vente ou d'achat à l'international, l'entreprise primo-exportatrice choisira le mode de transport le mieux adapté.

### **2.7. Les services aux navires**

Les pilotes conseillent le commandant du navire en lui fournissant toutes les informations nécessaires à la navigation aux abords et dans les ports

✚ **Les remorqueurs** : l'accostage et la manœuvre des navires ou ports sont facilités par utilisation d'engins nautiques de forte puissance.

✚ **Les armateurs** : ils assurent l'arrimage, le déhalage et le largage des amarres

✚ **Les consignataires ou agent maritimes** : ils représentent dans le port l'armateur ou l'affréteur du navire. Il négocie les contrats il représente auprès des instances administratives, auprès des exportateurs, des importateurs ou de leurs transitaires.

L'agent maritime représente un ou plusieurs armateurs de lignes régulières, dont il détient pouvoir pour :

✓ Négocier les contrats de transport, émettre et signer les documents de transports, encaisser les prix du fret.

L'agent consignataire a la charge de :

✓ Organiser et liquider l'escale d'un navire, organiser le chargement et le déchargement du navire, assure les réparations et l'avitaillement du navire en vivres et combustibles.

✚ **Les sociétés d'avitaillement et de soudage** : ils approvisionnent le navire en eau douce, en gas-oil, en essence. Etc.

✓ Les entreprises de réparation : ils assurent la localisation, la maintenance des conteneurs ;

✓ Enfin, nous avons les entreprises de récupération des déchets des navires.

### 3. Notion de la logistique portuaire

Nous intéressons maintenant dans cette partie à la logistique portuaire et ses composantes

#### 3.1. Définition de la logistique portuaire

La logistique est définie comme étant un ensemble de moyens d'approvisionnement, de production, et de distribution de produits, mais quand il s'agit de la logistique d'un port, d'autres notions s'imposent, ce qui demande plus de distinction dans l'étude des différents pôles ou facettes de cette dernière.

A cet effet, on intègre les différentes opérations présentes dans le port afin d'optimiser les délais (chargement de navire, déchargement, opérations de manutention, stockage, etc.), les coûts et répondre aux exigences des différents acteurs portuaires<sup>21</sup>

---

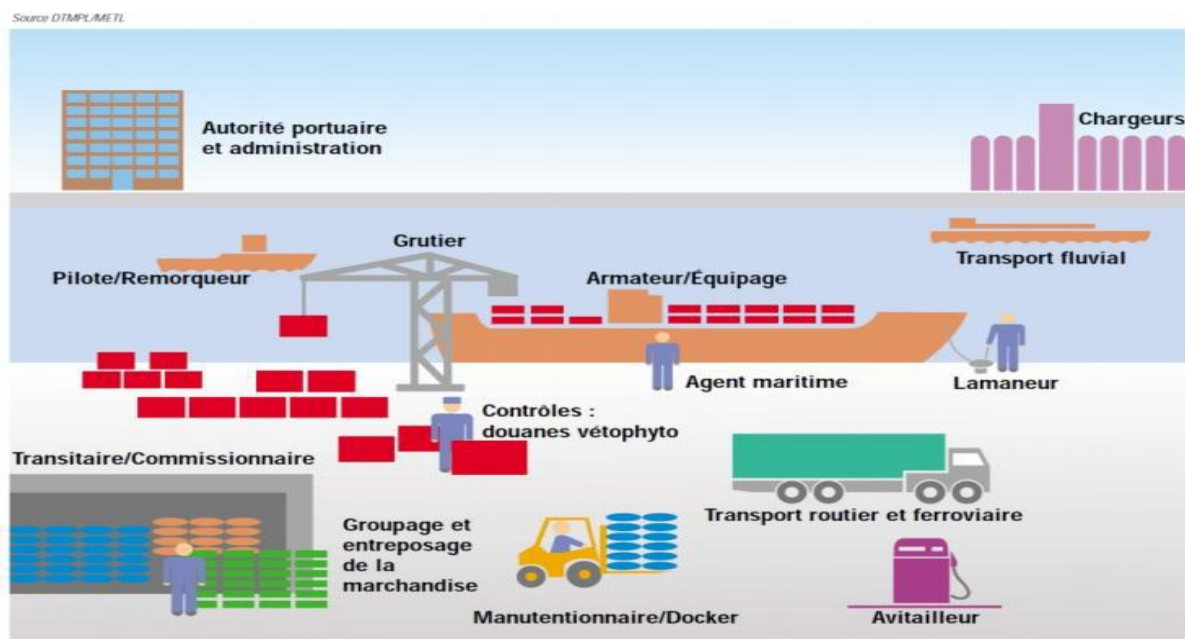
<sup>21</sup>AbderaoufBenghalia, « Modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaires », Thèse-

### 3.2. La chaîne logistique portuaire

Le périmètre d'une chaîne logistique se définit selon la nature de son contexte. Les entreprises peuvent être situées sur un ou sur plusieurs sites géographiques. Notre travail de mémoire concerne la chaîne logistique portuaire maritime et plus précisément le traitement d'escale d'un navire. Un terminal à conteneurs est considéré comme un maillon sensible de la chaîne logistique portuaire.

C'est un système complexe où la manutention et le transport de conteneurs jouent un rôle crucial (Henesey, 2006). La performance des terminaux dépend des décisions aussi bien stratégiques que tactiques et opérationnelles prises par les gestionnaires de la chaîne logistique portuaire maritime.

**Figure N°03** : Montre les différents acteurs de la chaîne logistique portuaire<sup>22</sup> :



Source : (<http://www.portdeguyane.fr/metiers/les-emplois-maritimes-et-portuaires/>)

- Le docker : charge et décharge le navire
- Le transporteur interne (inland transport) : transport les conteneurs au niveau du terminal
- L'opérateur portuaire (port operator) : contrôle les opérations à l'intérieur du port. Il pourrait être une autorité publique du port (port authority).

Université du HAVRE, 2015, p.18.

<sup>22</sup><http://www.portdeguyane.fr/metiers/les-emplois-maritimes-et-portuaires/>

## Chapitre I Approche conceptuelle de la logistique portuaire maritime

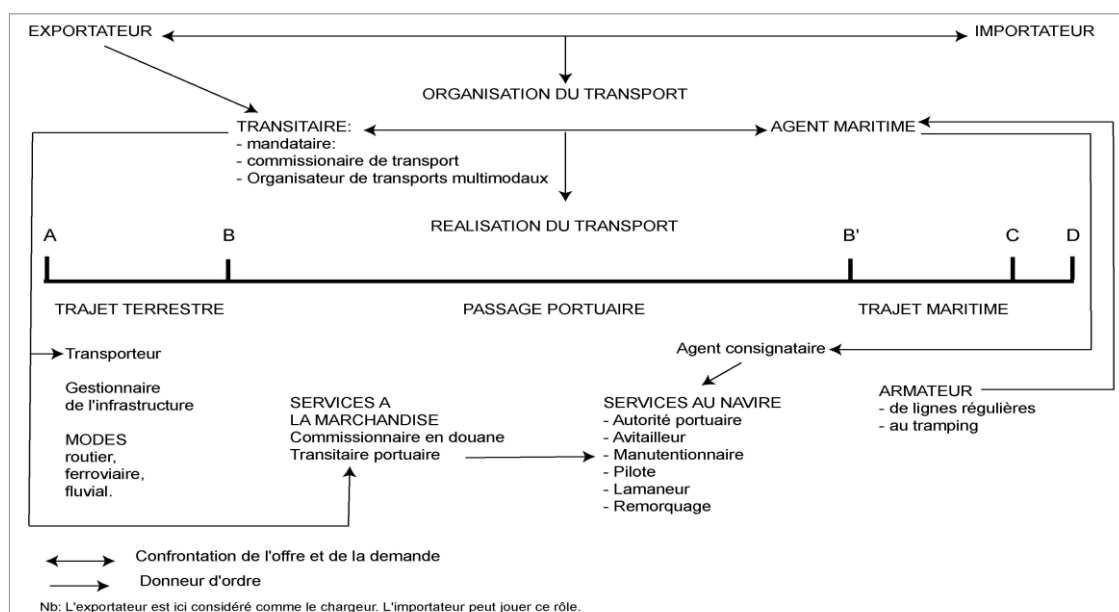
- L'armateur (shipping line/alliance) : assure le transport maritime des marchandises.
- L'acconier (stevedore) : s'occupe de la préparation juridique et matérielle des opérations de réception, de déplacement et d'entreposage des marchandises.
- Le consignataire (consigne) : Il est mandaté par l'armateur, il agit au nom et pour le compte de l'armateur. Il doit assurer toutes les opérations de réception ou de livraison de la marchandise et, ainsi effectuer les missions confiées par l'armateur.
- Il y a également d'autres acteurs pour assurer les services liés à la gestion des navires comme :
  - ✓ Les sociétés d'avitaillement ;
  - ✓ Les sociétés de réception et de maintenance de conteneurs
  - ✓ Les entreprises de récupération des déchets des navires.

Enfin, l'autorité portuaire dont la mission consiste à gérer tout le port en prenant en compte la gestion :

- ✓ Des installations portuaires ;
- ✓ De l'accueil et le départ des navires ;
- ✓ Du respect des règlements, etc.

La chaîne logistique portuaire est donc définie comme un ensemble d'entités impliquées directement dans les flux amont et aval de marchandises

**Figure N°04 :** Montre les acteurs des fonctions portuaires



Source : INRETS ; Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

### 4. Les composantes de la logistique portuaire

Ici, l'accent serait mis sur quelques composantes de la logistique existante ou pouvant exister sur la plate-forme portuaire. Au nombre de ces composantes, nous pouvons distinguer<sup>23</sup> :

#### 4.1. La manutention

La manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur emmagasinage ou entreposage. Les moyens techniques de la manutention constituent une des composantes fondamentales de la logistique. C'est d'ailleurs le secteur de la logistique qui a le plus évolué au cours de ces dernières décennies.

Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées : sacheries, roulantes, palettes à nu, caisse...) et la manutention des vrac.

##### 4.1.1. Le système de manutention des conteneurs

Il comprend quatre composantes que sont :

###### Le système d'entreposage sur remorque

Consiste à décharger les conteneurs importés d'un navire par une grue et sont ensuite chargés sur des remorques qui sont tractées jusqu'à un emplacement assigné dans l'aire d'entreposage, où elle restera jusqu'à ce que le tracteur routier l'emmène. Les remorques transportant des conteneurs destinés à l'exportation sont amenées dans l'aire de stockage par traction routier, puis conduites au navire à l'aide des matériels du port.

###### Le système des chariots élévateurs lourds :

C'est un système qui consiste à utiliser des chariots élévateurs à fourche lourds d'une capacité d'environ 42 tonnes équipés d'un palonnier à prise par le haut et peut gerber des conteneurs de 40 pieds pleins sur 2 à 3 hauteurs

###### Le système des chariots cavaliers

Est celui permettant de gerber des conteneurs sur deux (02) ou trois (03) hauteurs, les déplacer du quai à l'aire d'entreposage et les charger sur un véhicule routier ou les en décharger.

---

<sup>23</sup>Marcolino Agonsanou, « Importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire », mémoire, École Nationale d'Économie appliquée et de Management Cotonou.

### **Le système des grues à portique**

Il permet de gerber les conteneurs se trouvant dans l'aire d'entreposage d'être gerber à l'aide de grue à portique sur rail sur une hauteur de cinq (05).

#### 4.1.2. **La manutention des marchandises non conteneurisées et des vracs**

Elle est généralement effectuée par les propres moyens de manutention du navire en ce qui concerne la manutention bord quai. Celle-ci est ensuite relayée par des élévateurs à fourche ou les dockers en ce qui concerne la manutention à quai. Chaque catégorie de marchandises est manutentionnée en plusieurs phases qui déterminent les types de manutention à savoir :

### **La manutention bord ou stevedoring**

Elle consiste en un groupement des opérations de chargement et de déchargement des navires. Ces opérations sont effectuées de façon cyclique que l'on peut décomposer en quatre phases : prise de la palanquée en cale, transfert à terre, pose de la palanquée et retour. Lorsqu'elles s'effectuent du bord vers la terre ou de la terre à bord du navire à l'aide des grues des navires ou à quai, on parle de la manutention verticale. C'est le cas par exemple des navires LO/LO.

Lorsqu'elles s'effectuent par la rampe du navire avec l'aide d'engins de manutention éventuellement pour les navires transportant des véhicules, on parle de manutention horizontale. C'est le cas des navires RO/RO.

### **La manutention terre**

Les opérations terre s'effectuent aussi de façon cyclique décomposée comme suit : saisie de la palanquée, transfert, pose en magasin ou terres pleins et camions (enlèvement direct). C'est donc l'ensemble des opérations depuis le dépôt de la palanquée au sous-palan jusqu'à l'arrimage dans les magasins, terre-pleins ou les camions.

### **Le shifting**

Il consiste à déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement soit à l'intérieur du navire, on parle de shifting bord-bord ; soit du navire sur le quai et ensuite du quai sur le navire : on parle respectivement de shifting bord-terre et de shifting terre-bord.

Il peut être vertical (en soulevant les marchandises avec les grues du navire) ou horizontal (en roulant grâce à un matériel approprié : tracteur, mafis...)

Le shifting diffère du transbordement en ce sens que toutes les opérations s'effectuent sur un navire.

### L'entreposage

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des pratiques d'entreposage. Il existe deux principaux types d'entreposage portuaire à savoir l'entreposage en transit pour les marchandises ne restant qu'un laps de temps dans le port et l'entreposage à long terme pour les marchandises qui, pour des raisons diverses doivent séjourner plus longuement dans le port.

L'entreposage de transite permet d'une part de réduire le risque de déséquilibre navire/quai, d'autre part il permet d'accomplir les inspections, la perception des taxes à l'importation et les autres formalités et évite l'encombrement du quai ; il ne retarde pas la rotation du navire comme tend à le faire le transfert direct dans ces mêmes circonstances. Enfin il permet de se protéger contre les risques de retard que les navires surgent au cours d'escale précédente.

L'entreposage à long terme s'est développé considérablement dans certains pays au point où il assure des revenus importants pour l'autorité portuaire allant parfois de 30 à 40% de la tonalité des revenus du port.

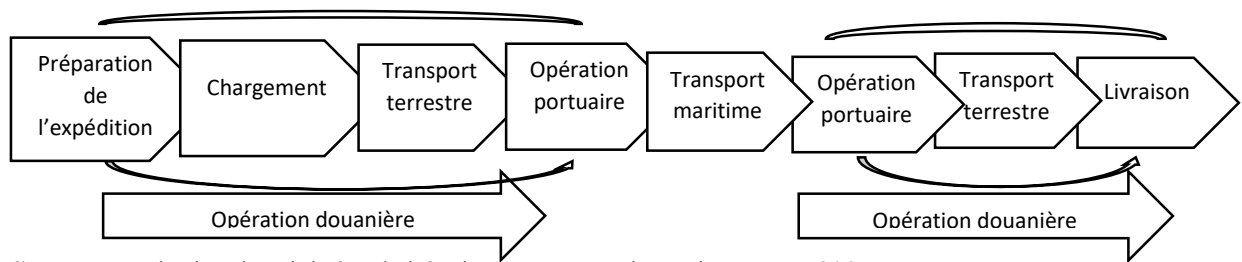
### 5. Les processus de la chaîne logistique portuaire

Un processus est défini comme un enchaînement d'activités logistique dans afin de réaliser un but en transformant des éléments d'entrée en éléments de sortie(en allant vers l'aval). Dans la chaîne logistique portuaire, plusieurs processus sont combinés afin de livrer la marchandise à son client final. Les principaux processus pour les prés- et post-acheminements portuaires de marchandises doivent se compléter (Figure N°05)<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup>Inspiration de « ministère de l'équipement et bearing point France »,2005.

Pays d'origine pays destination



Source : Inspiration de Ministère de l'équipement et Bearing point France, 2005

### Conclusion

En conclusion, la logistique portuaire maritime est une véritable fonction transversale dans les entreprises portuaires car elle doit gérer l'ensemble des interfaces tout au long de la chaîne d'approvisionnement, production, distribution, afin d'assurer la continuité des flux physique et informationnels permettant aux organisations de production de biens et services d'assurer l'approvisionnement de leurs centres de transformation ainsi que la distribution auprès du consommateur finale et cela aux niveaux national et international.

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



# **Chapitre II**

## **Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières**

### Introduction

L'agent consignataire travaille pour le compte de l'armateur, son intervention peut être occasionnelle ou régulière, cette intervention porte sur différents objets (navire, marchandise, passagers), les activités du consignataire sont nombreuses, il les exerce en fonction des obligations contractées avec de tierces parties, armateurs, transporteur...etc

Avec la progression des échanges internationaux, la douane intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises. Le législateur s'intéresse à régler les taxes relatifs aux mouvements des biens acquis ou exportés par les personnes physiques ou morales. Ainsi des procédures qui précisent les missions de chaque intervenant dans les opérations de dédouanement et qui exigent une étroite collaboration entre les différentes structures (service des achats étrangers, service transit, fournisseurs, douane, consignataire et entreprises portuaires).

Il faut également prendre en compte les problèmes liés aux dédouanements des produits à partir des formalités douanières. Ces dernières représentent l'ensemble des opérations qui doivent être effectués par les intéressés (opérateurs économiques) et par l'administration des douanes pour satisfaire à la législation douanière. Mais préalablement à l'opération proprement dit, le redevable doit respecter un certain nombre de formalités préliminaires.

A travers ce chapitre, nous illustrons l'activité de consignation et l'agent consignataire puis on exposera leur rôle et missions, ainsi que le contrat et les aspects économique et juridique de la consignation et les procédures et étapes suivies d'une escale du navire dans **la première section 01**. En effet, dans **la deuxième section 02** on présentera les processus modernes de dédouanement visant à accélérer l'acheminement des marchandises ont été mis en œuvre (**partie I**). En outre, l'administration des douanes essaye toujours de promouvoir l'utilisation des régimes douaniers économiques (**partie II**).

### Section 01

#### Le traitement d'escale de navire

Au but d'identifier l'activité de consignation et l'agent consignataire, cette section sera consacrée à les définir, ainsi que de démontrer les types de consignation et des agents consignataires.

##### 1. Le navire

Nom générique pour les constructions flottantes de grande dimension, ayant un appareil propulsif. En droit l'appellation de « navire » est réservée aux bâtiments qui naviguent sur mer. Le navire est doté d'un statut spécial, comme une personne physique, il a un nom domicile et une nationalité. Un navire est dit armé, lorsqu'il est prêt à naviguer.<sup>25</sup>

##### 2. Les types des navires

Il y a tellement de sortes de navires qu'il est difficile de faire l'inventaire. On peut essayer de les classer par genre de cargaison, puis par genre de services<sup>26</sup>.

###### A. Sec

- **Porte conteneurs** : les rois actuels de la mer, navires puissants et rapides. Les porte-boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font près de 400 m de long et transportent 16.000 EVP
- **Vraquiers** : les vraquiers totalisent 40% de la flotte mondiale. Ils sont 8 000 et transportent d'énormes quantités de cargaisons (minerais, charbon, grains etc...)
- **Polyvalents** : ces navires peuvent transporter des conteneurs et des marchandises en emballage, sacs, caisse, ballots...etc.
- **Roll on/Roll off (Ro-Ro)** : navires équipés de sortes de pont levis permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Leur capacité se mesure en tonnes mais aussi en longueur de roulage.
- **Réfrigérés** : navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poisson ou viandes congelés.

---

<sup>25</sup> <https://www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf> consulté le 02/09/2019

<sup>26</sup> <http://www.marine-marchande.net/Flotte/Genre-navires.htm>

### B. Liquide

- **Pétrole brut** : les plus grands navires jamais construits. Baptisés VLCC (very large crude carriers) ou ULCC (ultra large crude carriers), existent aussi dans des tailles plus modestes mais guère en dessous de 100 000 tonnes de port en lourd.
- **Pétrole, produits** : transportent plutôt des produits raffinés, trois ou quatre différents en même, essence, gazole, kérozène, fule domestique. Donc des navires de taille réduite, guère plus de 30 ou 40 000 tonnes de port en lourd.
- **Chimiques polyvalents** : navires sophistiqués à peu près n'importe quel liquide, ç la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves, 30 ou 40.
- **Chimiques spécialisés** : navires dédiés au transport d'un seul produit (acide phosphorique, méthanol, vin, jus d'orange). Affectés en général toute leur vie à une ligne donnée.
- **Bitumiers** : parmi les navires spécialisés, les bitumiers sont caractérisés surtout par la température élevée à laquelle sont transportées les cargaisons, jusqu'à 250° C. Cela impose des doubles coques isolées, des échantillonnages élevés et des équipements particuliers. La flotte mondiale en compte 230 (en 2015) dépassant rarement 10 000 TPL.
- **Gaz** : avec des techniques de construction différentes, transportent des gaz à pression nationale mais réfrigérés (butane, méthane, gaz naturel « LNG ») ou sous une pression de 5 à 6 bars (gaz de pétrole liquéfiés « LPG »).

### C. Passagers

- **Ferries** : transbordeurs en français. On appelle ferry aussi bien une vedette transportant 200 passagers de Groix à Lorient, qu'un navire transportant 2 000 passagers de France en Angleterre.
- **Paquebots de croisières** : nombreux et luxueux, transportant des milliers des passagers, autour du monde, ou pour une nuit pour jouer au casino. En général grand navires, mais ils existent aussi des petites unités de luxe, même à voile.

### D. Service

- **Câbliers** : posent et entretiennent des câbles de télécommunications au fond des océanes dans le monde entiers. Leurs moyens techniques leur permettent d'autres missions ponctuelles vairées.
- **Offshore** : nombreux services différents (ravitaillement des plateformes en matériel, eau et provision, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation du pétrole en mer.

- **Remorques** : remorquage portuaire pour aider les navires à s'accoster de barges et pontons. Remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans population, ou assistance à des navires en détresse.
- **Recherche** : Océanographie, étude des ressources en poissons. Recherche sismique de pétrole. Emploient en général plus de scientifiques que de marins.
- **Dragage** : creusement et entretien de chenaux, création de polders, exploitation de gisements de sables. Ces navires utilisent différentes techniques.

### 3. La consignation maritime

La consignation à plusieurs définitions, c'est une action de consigner un emballage (consigne). Elle revêt un ordre stricte à qu'il qu'un en vue de son exécution, application ou observation, elle reflète l'idée de transmission d'un objet entre les mains d'une personne ou somme correspondante au montant de l'objet consigner..., etc.

#### 3.1. Définition

La consignation de navires est « le contrat par lequel une entreprise est chargée d'effectuer au port d'embarquement ou au port de dédouanement les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, et à ce trait positif s'ajoute ce trait négatif que la consignation de navires n'engage le consignataire à aucune obligation concernant le sort de la marchandise quand elle n'est pas entre ses mains. Si l'un ou l'autre manque, on n'est pas en présence d'un pareil contrat »<sup>27</sup>.

La consignation est une activité annexe qui regroupe toutes les activités liées au transport maritime, elle joue le rôle d'une coordination entre ces activités.

Il faut signaler que la consignation des navires ou la cargaison se fait dans deux types de transport maritime.

#### **Transport maritime de ligne régulière**

Ce type de services se particularises par le caractère programme des départs avec les ports fixes à l'avance, la pluralité des chargeurs, la nature des cargaisons.

*« Le transport maritime de lignes régulières se définit comme un mode d'exploitation particulier des navires qui se caractérise par la régularité, la continuité et la fiabilité du »*

---

<sup>27</sup> SARAH BOUKERBOUT, promotion (2008/2009). « L'agent consignataire de navire et l'agent maritime », mémoire de master 2 du CDMT (centre de droit maritime et des transports Marseille), p11.

*service. De plus, le chargeur n'a pas la maîtrise de la gestion commerciale et nautique (a fortiori technique) du navire. Aussi, le publié par le transporteur fixe par avance les conditions du service et son prix »<sup>28</sup>.*

### ✚ Transport maritime de ligne tramping

Ce service concerne l'acheminement de quantité importante de marchandise par navire entier, ou plus rarement par cale entier. Le contrat de location ou de l'affrètement du navire s'appelle la charte partie, elle est négociée par les deux parties (fréteur et affréteur).

### 3.2. Les types de consignations

#### 3.2.1. La consignation des navires de ligne régulière

Vu les caractéristiques de la ligne régulière, cette dernière nécessite une organisation complexe et des navires adaptés avec des charges plus élevées en comparaison à l'exploitation du tramping.

Le travail de l'agent consignataire consiste à représenter l'armateur de ce navire et assiste à :

- ✚ La réception et la prise en charge des marchandises transportées par ce navire sur document seulement.
- ✚ La commande des travaux de manutention à bord et à terre.
- ✚ Le recrutement du fret aux compagnies de navigation.
- ✚ L'organisation et la surveillance du passage en douane du navire.
- ✚ La représentation des navires aux niveaux des conférences de placement.
- ✚ Le contrôle et le paiement des factures.

#### 3.2.2. La consignation des navires de (tramping)<sup>29</sup>

La consignation de ce type de navire, répond à des exigences différentes de celles des navires de ligne régulière.

L'agent maritime dans ce cas figure un contrat qui commence dès l'annonce de l'arrivée du navire et qui s'achève avec la fin des opérations portuaires de ce même navire, le contrat étant repris généralement dans un simple téléxé, ou encore une téléfax.

---

<sup>28</sup> Nicolas TERRASSIER, « stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières », éditions MOREUX. P.30.

<sup>29</sup> Voir glossaire

La mission de ce type de navire est assez restreinte, de même d'ailleurs que sa mission qui généralement estimé de manière forfaitaire en fonction du volume et de la marchandise.

Ce type de consignataire demande une organisation particulière de la part de l'agent, aussi flexible que possible, sachant que le transporteur pourra aisément changer d'agent à l'occasion d'un prochain voyage.

### **4. L'agent consignataire**

#### **4.1. Les origines**

L'agent consignataire est une expression composée de deux mots : Agent, consignataire. Le mot Agent d'origine Italienne « agente », dérivé du mot latin « agere », qui signifie prendre soin de quelque chose, s'occuper des affaires d'autre personnes.

Le mot consigne contient les deux sens suivants :

- Consigne, ordre strict donne à quelqu'un en vue de son exécution, application ou observation.
- Consigne, objet remis entre les mains d'une personne, ou une somme correspondant au moment de l'objet consigné (remis). L'agent consignataire représente l'armateur de navires au port. Il assure la préparation de l'escale, la réservation d'une place à quai et le bon déroulement des opérations à l'arrivée, à l'escale et au départ du navire. Il prend donc complètement en charge le navire : de transmission du courrier à l'approvisionnement, en passant par les contacts avec les chantiers en cas de réparation, et à l'hospitalisation éventuelle d'un marin malade.<sup>30</sup>

Consignataire : « consignare » employé pour désigne une opération consistant à assurer le paiement d'une somme contestée en la mettant entre les mains d'une tierce, qui la remettait à celui à qui elle appartenait réellement dès que le litige était résolu.

#### **4.2. Définition**

« L'agent consignataire agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services. Et receveur d'ordres souvent strict. Il doit mériter des missions. Il doit livrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandat, dans le cas du transporteur que contre remise de documents des sommes dues»<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> M. PAPA DIABEL DIOUF. (2006-2007). « amélioration des conditions de consignations maritimes au port autonome de DAKAR », Thèse de doctorat de l'université de DAKAR, p16.

<sup>31</sup> M.J.CAMBRA, « perfectionnement en transport maritime ». A.G son rôle, page 04.

### **4.3. Les types de consignataire**

#### **4.3.1. Le consignataire de navire ou de la coque**

Le consignataire du navire, est le mandataire salarié de l'armateur dans un port ou cet armateur n'a ni représentant ni succursale.

Le code maritime algérien(CMA), dans son Art 609 définit le consignataire du navire comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de capitaine s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et les compte du navire et de l'expédition des opérations attaches au séjour d'un navire dans un port.

#### **4.4.2. le consignataire des marchandises**

Le consignataire de marchandise ou de cargaison et le mandataire salarié des ayants droit a la marchandise, il s'engage moyennant une rémunération, a prendre livraison des marchandises en leur lieu et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises sil est du, et de reparte les marchandises entre le destinataire.

Le consignataire prend donc la livraison des mains des transporteurs ou de son représentant (consignataire du navire). Juridiquement l'intervention d un consignataire de cargaison est très important, car il libère le transporteur de sa responsabilité au moment ou il lui livre la marchandise.

## **5. Rôle et mission de l'agent consignataire**

Consiste à représenter ses mandats (armateur)<sup>32</sup> et défendre tous les intérêts de ses derniers, il doit :

- Passer les accords avec l'entreprise de manutention.
- résoudre tous les problèmes de l'armateur avec le bord.
- assure les formalités auprès les autorités et recruter du fret et établir a chaque arrive le compte d'escale.
- l'agent consignataire assure les taches d un prestataire de services et préparé l'escale du navire et aussi accomplir certains opération commerciales et juridiques concernant la cargaison

---

<sup>32</sup> Voir glossaire



En prévision d'une escale, le consignataire du navire doit prendre des dispositions habituels pour le bon déroulement des opérations commerciales, entre autre, il doit prendre des garanties pour que les frais engagés soient couvertes.

- Il permet d'établir le compte d'escale du navire et faire les réserves nécessaires et les diligences pour le droit de l'armateur.
- Signer les connaissements ainsi que les manifestes et encaisser les frets à l'embarquement et au débarquement pour le compte de l'armateur.
- Payer et contrôler les factures des fournisseurs du navire.
- Connaître la façon la plus précise de l'état (expected time of arrival)
- Recevoir les marchandises pour le compte de l'armateur jusqu'à leur livraison.

### 6. Les documents du transport maritime de marchandises

Il existe plusieurs documents qui couvrent le transport maritime, qui sont présentés comme suivants :

#### 6.1. Le connaissement (*Bill of Lading*)

##### 1.1.1. Définition

Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime, de même qu'un titre, pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison<sup>33</sup>. Donc, le connaissement est un document lié au transport de marchandises, faisant la 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 à délivrer la marchandise contre remise de ce document. C'est un véritable titre de propriété qui est transmis par endossement.<sup>34</sup>

Le connaissement maritime, comme tout document d'un contrat de transport maritime, est d'abord un reçu de la marchandise, ensuite une preuve du contrat. Il suit outre, un titre représentatif de la marchandise<sup>35</sup>. En effet selon la convention de Bruxelles, le transporteur doit remettre la marchandise non entre les mains d'un destinataire comme dans les autres modes de transport mais au porteur de connaissement.<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Article 748 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

<sup>34</sup> <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/connaissement.html> Consulté le 22/08/2019.

<sup>35</sup> Voir glossaire

<sup>36</sup> Désiré Loth, op-cit. p 41.

### 6.2. Les différentes catégories de connaissements

Le connaissement peut être expliqué dans une certaine mesure qu'il peut-être expliqué dans une certaine mesure qu'il peut-être délivré sous formes<sup>37</sup>.

- **Le Connaissement «à ordre» (To order):** c'est la forme la plus utilisée, le droit de propriété peut être transféré simplement par endossement, on mettant la signature de la personne à ce droit au dos du document. A titre d'exemple, une banque ou un transitaire peut être indiqué comme réceptionnaire, qui ne cédera le titre qu'après avoir obtenu une garantie de paiement. Il peut émis à l'ordre du chargeur qui pourra vendre la marchandise en cours du transport et ce par endossement (en général, cas des marchandises cotées en bourse : le café
- **Le Connaissement émis «au porteur» (To order blank endorsed) :** le porteur du document a le droit de propriété par exemple transporteur, capitane, il peut transférer par simple remise du document.
- **A personne dénommée :** seule la personne dont le nom figure sur ce document a le droit de propriété.

### 6.3. Le manifeste

« Le manifeste est un document de transport qui récapitule la totalité des marchandises ou des passagers chargés dans un véhicule ou une roulante de transport pour un trajet donné (d'une gare routière ou ferroviaire, d'un port ou d'un aéroport, à destination d'une autre gare, un autre port ou aéroport). Ce document de transport, comme le dévoile sa définition, est utilisé dans tous les modes de transport (routier, maritime et aérien,). Pour un véhicule qui transporte à la fois du fret et des passagers, on établira deux manifestes séparés (un manifeste pour les passagers et un autre pour les marchandises »<sup>38</sup>.

Etabli par le transporteur sur papier ou électronique, le manifeste est un document de bord. C'est-à-dire qu'il fait parti des documents qui accompagnent le véhicule tout au long du voyage, pour les différents contrôles administratifs ou douaniers.

Sans s'écarter de sa définition originelle, nous avons remarqué durant nos recherches que selon les modes du transport, le manifeste de transport prend les dénominations « **manifeste de cargaison** » dans les transports maritime et aérien, « **le manifeste de route** » dans le transport terrestres. Le nom « manifeste de chargement » est aussi très utilisé dans le transport

---

<sup>37</sup> BOUAICHE Yasmina, promotion (2017/2018), « la logistique de transport maritime international des marchandises », mémoire master 02 CIL. P32.

<sup>38</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Manifeste.htmconsoltéle31/08/2019>.

de fret. De même on utilise le nom « manifeste passagers » dans le transport de passagers. Quelque soit sa dénomination ou la nature du transport, le manifeste a la même fonction.

### **7. Le contrat de consignation**

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. Le contrat de consignation obéit aux conditions générales de formulation du contrat à savoir le consentement, la capacité, l'objet de cause.

Le contrat de consignation des navires présente cependant quelque spécificité par le fait même qu'il est souvent conclu entre deux personnes morales, les armateurs, les transporteurs et les agents maritimes étant généralement les maisons de commerce.

#### **7.1. La formulation du contrat du transport**

Pour tout contrat commercial, il suffit pour être consignataire d'avoir la capacité d'exercer le commerce. Cette formation nécessite un accord entre parties (armateur, agent consignataire) sur l'objet du contrat et sur ses modalités, ce dernier pourra être conclu oralement ou par écrit, la forme écrite est préférable, elle facilite la preuve du contrat et permet de définir les obligations et les droits réciproques des parties (cas de lignes régulières). En l'absence d'écrit, on pourra se préférer à un contrat de type ligne en tramping.

La date de formation sera déterminée par l'envoi de l'acceptation à l'agent, seul un contrat écrit peut permettre au consignataire de revendiquer le bénéfice du statut des agents au sens strict (droit à l'indemnisation en cas de rupture du contrat, sauf s'il a de l'agent).

#### **7.2. Exécution de contrat de consignation**

Les obligations à la charge du consignataire du navire et l'armateur sont prévues par le contrat de mandat qui les lie.

Le consignataire doit normalement respecter toutes instructions par le propriétaire où l'armateur a le cadre de son mandat, les obligations des parties au contrat sont bien distinctes, il est de même pour leurs responsabilités respectives.

### 7.2.1. Les obligations des parties

Les obligations du consignataire ne se limitent pas à une unique relation, car le contrat de consignation ne lie en principe que le consignataire et l'armateur ou le transporteur, chacun s'oblige envers l'autre.

En effet, représentant de l'armateur, le consignataire du navire va se transformer en agent de réception et délivrance des marchandises d'une part et en agent d'expédition pour le compte des chargeurs d'autre part<sup>39</sup>.

#### 7.2.1.1. Obligation vis-à-vis de l'armateur

Le consignataire du navire est tenu de la partie en charge du navire depuis son arrivée jusqu'à son départ. Pour cela, il est dans l'obligation de :

- Réserver un poste à quai adapté aux caractéristiques du navire et à la nature de la marchandise à décharger et éventuellement à embarquer.
- Il est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, amarrages l'entreprises de manutention, ainsi que tous ceux qui sont susceptible de faciliter le séjour du navire
- Surveiller l'exécution de ces opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournis.
- Transmettre à la sortie l'E.T.A (Estimated Time of Arrived) précisant la date probable d'arriver du navire au prochain port.
- Il est tenu de recevoir le fret ou prix de transport à la place de l'armateur.

L'article 609 et 614 du code maritime Algérien (CMA) qui stipule : « le consignataire est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine, s'engage...ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port »<sup>40</sup>.

Cet article mentionne les obligations qui sont à la charge du consignataire du navire vis-à-vis de l'armateur et l'expédition.

---

<sup>39</sup> M. J.LA camba. (2004). « *perfectionnement en transport maritime* », agent consignataire et son rôle, p06.

<sup>40</sup> Article 609 et 614 du code maritime algérien.

### **A. Les obligations du consignataire du navire :**

Le consignataire du navire doit accomplir avec ses obligations découlant du contrat de consignation conformément à l'article 614 du code maritime Algérien, ces derniers sont relatifs au navire et à l'expédition.

Le consignataire du navire doit s'assurer que le quai désigné permet facilement au navire de mouiller, et tenant compte notamment du tirant d'eau, du tonnage et de la nature de la cargaison à décharger et éventuellement à embarquer, aussi il est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, le lamanage et l'entreprise de manutention, mais aussi tous ceux qui sont susceptibles de faciliter le séjour du navire.

Il pèse sur le consignataire le devoir de conseil qui l'oblige à formuler des avis à l'armateur sur les perspectives de ces divers auxiliaires ainsi que sur la forme des contrats être conclus, compte tenu des particularités du port où il exerce.

Enfin, il doit surveiller l'exécution de ces opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournies par ces entreprises.

### **B. L'obligation de recevoir les frets**

Le consignataire du navire est tenu, conformément aux clauses du contrat de recouvrer le fret au prix du transport à la place de l'armateur.

Le code maritime algérien permet au propriétaire du navire ou au capitaine de mandater le consignataire pour toute autre mission liée à l'exploitation commerciale du navire, on peut comprendre qu'il peut agir comme mandataire de l'armateur et au nom du capitaine, il est subrogé dans ces droits pour réclamer le fret auprès des destinataires de cargaison. Il arrive que le contrat entre le mandat et le mandataire ne précise pas l'obligation d'encaisser le fret, il y a une limite à l'entendue du mandat.

Le code maritime algérien accorde la faculté au transporteur de refuser la livraison des marchandises pour les faire consigner jusqu'au paiement du fret. Il n'arrive parfois que le remise du jeu de connaissance « payé d'avance », qui présente une quittance de fret, sans que celui-ci ne soit pas effectivement payé, prévenir le transporteur de tout recours contre le chargeur sur le fondement de l'enrichissement sans cause.

## **Chapitre II      Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières**

---

Le consignataire du navire, dans l'accomplissement de son monda, aura des rapports avec des tiers. Il ne s'agira pas seulement des chargeurs, mais des différents fournisseurs avec lequel il entrera en contrat pour les besoins du navire.

L'article 792 du code maritime Algérien : « *le transporteur peut refuser les marchandises et les faire consigne jusqu'à ce que le destinataire ait payé ou qu'il ait fourni caution de tout ce qui est dû pour le transport de ces marchandises ainsi qu'à titre de contribution d'avarie commune de rémunération d'assistance* »<sup>41</sup>, cet article il accord la faculté au transporteur de refuser la livraison des marchandises pour les faire jusqu'au paiement de son fret.

### **7.2.1.2. Obligation vis-à-vis des tiers (destinataire/expéditeur)**

L'article 610 du code maritime algérien, le consignataire du navire est tenu de procéder aux opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitane.

Quand les marchandises sont destinées à l'exportation, le consignataire à l'obligation avant leur prise en charge, de vérifier leur état cette opération peut être aussi effectuée par le bord à l'embarquement à défaut de réserves émises, le transport est présumé avoir pris en charge la cargaison conforme telle qu'elle est décrite sur le connaissement lorsque le consignataire prend en charge les marchandises, il s'oblige à délivrer aux expéditeurs, soit un reçu, soit une attestation de prise en charge

Certains consignataire, contrairement à d'autres qui refusent la délivrance d'un tel document, essentiellement lorsque la marchandise est entreposée sous hangar, et en absence du gardiennage. Ces marchandises en instance d'embarquement se retrouvent dans une juridique incertaine.

La responsabilité du consignataire se trouve engagée lorsqu'il délivre un billet de bord, sans mettre à l'abri la marchandise qui a subi un retard d'embarquement sur autre avec un retard de trois mois. Une fois à l'arrivée, le consignataire reçoit les marchandises des mains du capitaine.

Il effectue le connaissement des avaries et des manquants, il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires. C'est son premier

---

<sup>41</sup> Article 792 du code maritime algérien, p206.

devoir à l'égard des tiers. Il est généralement rare que les destinataires se présentent dès l'arrivée du navire pour recevoir leurs marchandises.

Cette relation de consignataire du navire avec les tiers destinataires des marchandises, ne doit pas l'empêcher de veiller à la sauvegarde des droits de son mandat principal à savoir l'armateur. Cependant, est possible d'aviser le destinataire quand le document de transit de transport et un connaissement à personne dénommée, quand il s'agit d'un connaissement au porteur ou à l'ordre, cet avis irréalizable. Le consignataire doit remettre la marchandise au destinataire ou à son représentant.

L'article 784 du code maritime algérien définit le destinataire comme étant celui dont le nom est indiqué sur le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur et enfin le dernier endossataire dans le connaissement à l'ordre.

Il effectue alors la connaissance des avaries et des manquants : Il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison au destinataire c'est son premier devoir à l'égard des tiers.<sup>42</sup>

### **7.2.2. Les obligations de l'armateur vis-à-vis du consignataire :**

L'armateur, doit verser au consignataire la rémunération méritée au service rendu, ainsi, il doit lui rembourser les dépenses effectuées pour le compte du navire pendant son escale.

#### **7.2.2.1. Versement de la rémunération**

Le consignataire du navire ne reçoit pas un salaire fixe, il est rémunéré par des commissions dont le pourcentage est généralement fixé par contrat sur le fret. Selon l'article 615 du code maritime algérien, précise que la consignation soit rémunérée « le montant de rémunération du consignataire du navire est fixée par convention, par un tarif ou à défaut par l'usage ».<sup>43</sup>

En Algérie, les conditions de rémunérations sont fixées, conformément à un barème de consignation, qui énumère toute une liste de variété de navire et les prestations de services fournis.

---

<sup>42</sup> Article 784 du code maritime, p204.

<sup>43</sup> S.A.LAMY. (2004). « *Transport* », tome 2 éditions LAMY S.A.7590, p 439.

## **Chapitre II Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières**

---

Par exemple, la commission entrée/sortie est de 5% du fret pour navire de ligne régulière elle est majorée de 2,5% au titre de commission de recrutement de fret pour le consignataire.

### **7.2.2.2.Le remboursement des avances**

Il arrive que le consignataire consente des avances de fonds pour le capitaine et son équipage à l'occasion du séjour du navire dans le port. En principe, c'est à l'armateur de supporter le remboursement des sommes avancées par le consignataire.

Notons que le remboursement des avances accordées au capitaine ou des fonds utilisés pour les besoins normaux du navire est une obligation de l'armateur.

Il arrive que le consignataire ne possède pas des fonds appartenant à l'armateur, mais pour faire face aux frais du navire, il demande avant l'arrivée de ce dernier au port, le virement du navire. L'article 616 de code maritime Algérien indique : « les fonds fournis à capitaine et les dépenses faites par le consignataire à l'occasion de séjour du navire dans le port doivent être remboursés par l'armateur dans les délais convenus. Le consignataire du navire peut demander à l'armateur qu'il lui fournisse des acomptes pour lui couvrir les frais des opérations relatives au séjour du navire dans le port »<sup>44</sup>.

### **7.2.2.3.Les activités de l'agent consignataire**

Les activités des consignataires sont exercées au niveau du port, en sa qualité de mandataire de l'armateur, il revient dans les opérations liées à l'escale du navire et celles liées à la marchandise.

### **7.2.2.4.Les activistes liées à l'escale du navire**

L'intérêt pour l'armateur est que son navire écourte au maximum son séjour dans le port, lorsque l'armateur a un plan de charge bien rempli, ce dernier prépare et facilite l'escale du navire. Dans le cas contraire il a intérêt à prolonger son séjour pour bénéficier des surestaries.

Le code maritime algérien énonce clairement ses activités dans son article 610 qui indique «Les activistes de consignataire du navire comprenant notamment les opérations de réception et de livraison de marchandises au lieu et au place du capitaine , la conduite administrative du navire au près , des autorités locales , la conclusion du contrat de manutention de remorquage , de pilotage et d'amarrage , l'assistance du navire pendant son séjour dans le port , la fourniture

---

<sup>44</sup> Article 616 du code maritime algérien, p169.



## **Chapitre II    Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières**

---

des fond nécessaire au capitaine , le paiement des droits , des frais et autre charges dues a l'occasion de l'escale du navire dans le port »<sup>45</sup>.

On conclut que l'escale du navire nécessite plusieurs opérations, avant l'arrivée, pendant l'arrivée au port ou il doit préparer son départ.

### **7.2.3. Avant l'arrivée du navire au port**

Le consignataire du navire doit prendre des dispositions pour le bon déroulement des opérations commerciales et le séjour du navire au port, pour cela il doit :

- Prendre compte avec l'armateur ou l'agent du port procédent pour connaitre d'une façon précise l'**E.T.A** (Estimation du temps d'arriver)<sup>46</sup> (un document qui arrive soit par fax, e-mail ... au moins 48 heures à l'avance afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la programmation à sa mise a quai ou il accostera.
- Transmettre les prévisions d'arrives du navire et la nature de cargaison au port et à l'entreprise de manutention durant la réunion de la conférence de placement qui se tient quotidiennement aux offices de la capitainerie du port.
- Passer commande pour les soutes et l'avitaillement nécessaire au navire, réserver des chambres ou logeront a terre les officiers et les membres de l'équipage s'il nécessite.
- S'assure que le réceptionnaire établie la déclaration douanière.

### **7.3.Pendant l'escale du navire**

Une fois le navire en rade, il appartient à la capitainerie d'informer le capitaine de bord de se préparé pour l'accostage, l'agent consignataire doit :

- Se présenter a bord des l'accostage du navire afin de récupérer les documents a bord (déclaration et connaissance).
- Assiste le capitaine pour toutes difficultés susceptibles d'apparaître au port d'escale et répondre aux besoins du navire (provision, eau, douce) s il ya l'eau.
- Informer l'armateur de l'arrive du navire (arrive sur rade accostage débuts des opérations commerciales technique (avaries, de manutention ou panne mécanique)
- Introduire ou faire introduire le navire en douane.

---

<sup>45</sup> Article 610 du code maritime Algérien

<sup>46</sup> Voire glossaire

## **Chapitre II Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières**

---

- Se rendre régulièrement a bord pour surveiller le bon déroulement des opérations de chargement ou déchargement, et se mettre à la disposition du capitaine pour tout besoin éventuel.

### **7.4.La préparation du départ du navire**

Une fois que toutes les opérations commerciales, technique et administrative sont achevées, l'agent consignataire remplit les formalités du départ du navire, pour cela il doit : Remettre tous les documents nécessaires que le capitaine a l'habitude de communiquer à son armateur, le SOF « statèment of fact, ou rapport d'escale du navire ». Ce dernier est signé par l'agent consignataire, le réceptionnaire et le commandant.

### **7.5.Etablissement des comptes d'escale**

Après le départ du navire l'agent consignataire veille à récupérer et contrôler l'ensemble des factures, déboursées, en vue d'arrêter le compte d'escale dans les meilleurs délais. L'agent consignataire établit le compte d'escale sur la base :

- Des factures reçues de l'entreprise portuaire (pilotage, amarrage, remorquage et poussage à quai ... etc.
- Des paiements de redevances portuaires (droit de quai sur le navire et sur les marchandises) payée à l'douane.
- Des prestations effectuées par l'agent consignataire (commissions d'agent, courtage, autres dépenses

#### **7.2.1. Les activistes liées à la marchandise**

En droit algérien, le consignataire de la cargaison est un mandataire qui a pour mission de réceptionner et prendre la livraison pour le compte de son mandat, conformément à l'article 610 du code maritime algérien, le consignataire du navire procède à la réception et à la livraison des marchandises au lieu et à la place du capitaine . Il est tenu de taxer et encaisser le fret.

#### **7.2.2. La recherche et la prise en charge de la marchandise**

Un armateur choisit un agent pour sa capacité à recruter du fret, cette recherche s'effectue d'abord auprès d'exportateurs et importateurs.

Il est évident que la contribution des agents est beaucoup plus forte pour les navires réguliers que pour les navires occasionnels, la prise en charge coïncide avec la remise effective de la marchandise.

### 7.2.3. La délivrance du connaissement

Le connaissement est le document fondamental du transport maritime, il est délivré par le consignataire « il représente le reçu de la cargaison, le contrat du transport et le titre de propriété de la marchandise»<sup>47</sup>.

L'article 749 du code maritime algérien indique que « le connaissement constituera preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises» et en obtenir la livraison le B / L (connaissement) est à la fois :

- Un titre de transport : il constate la prise en charge de la marchandise par le
  - Transporteur.
- Un reçu des marchandises
- Un titre de propriété négociable : il représente la marchandise et peut être négocié en totalité .
- Le nom du navire et sa compagnie
- La date du chargement
- La destination
- Le nom et l'adresse du destinataire
- La description de la marchandise
- Le poids
- Le mode de paiement du fret
- Les éventuelles réserves de l'état de la marchandise ou de son emballage une fois vérifié le connaissement sera complet.

L'agent consignataire n'a plus qu'à signer le connaissement, pour le compte du capitaine, établir les diverses attestations demandées et remettre le connaissement au chargeur après avoir taxé et encaissé le fret<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Henri cloarec « la marine marchandise», presse université de France, page 326.

<sup>48</sup> Article 878 du code maritime algérien

### **7.2.4. Les opérations de réception et de livraison de la marchandise**

Les opérations de chargement et de déchargement ainsi que la livraison des marchandises sont effectuées le plus souvent par les entreprises de manutention à l'article 873 du code maritime algérien qui indique « les opérations de chargement, d'arrimage, de désarrimage, de débarquement des marchandises, les opérations de mise en reprise des marchandises sous hangar et dans les magasins, de même que la garde de convention des marchandises débarquées ou destinées à être débarquées sont effectuées dans les ports et par les organismes publics habilités à cet effet.

Donc le consignataire doit veiller à ce que ces opérations exécutées et pour cela il doit :

- Contrôler les opérations de mise à bord et d'arrimage de la cargaison, qui se feront en fonction du plan de ce chargement.
- Veiller sur les opérations de mise à terre des marchandises.
- Veiller au pointage contradictoire de cette dernière, lequel est établi entre le manutentionnaire et le bord, entre autres les navires et sur l'état différentiel « bulletin différentiel ».

### **7.2.5. La livraison de marchandise**

L'agent consignataire garde les marchandises jusqu'à la livraison et prend toutes les mesures de convention utiles notamment dans le cas de marchandises périssables, dans les ports algériens, l'agent consignataire se déchargera sur l'acconier.

Le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant selon la forme du connaissement :

- Pour un connaissement à l'ordre (connaissement normatif)
- Pour un connaissement au porteur, sans précision de nom (le destinataire est celui qui se présente à l'arrivée).
- Pour un connaissement à ordre transmissible par simple endossement, le destinataire est le dernier endossataire, le consignataire devra vérifier l'identité du destinataire car la livraison à un tiers sans engagement, la responsabilité du transporteur équivaut à la perte totale de la marchandise, la perte sera responsable le consignataire.

### 7.2.6. La remise documentaire

Dès l'arrivée du navire, le consignataire doit aviser les réceptionnaires, ce n'est pas une obligation égale mais la jurisprudence a fait de cet avis une obligation conceptuelle, le consignataire remet le connaissement originale en échange d'un « bon a délivrer » ou l'agent consignataire opposera sur le connaissement lui-même la mention « bon a délivrer ».

Ce connaissement sera alors « accompli » ou « acquitté », la livraison est réputée régulière, en absence de connaissement le consignataire devra une lettre de garantie bancaire sans limite de valeur et non limitée dans le temps et obtenir l'autorisation du chargeur, et ce avec du transporteur maritime.

### 7.2.7. Délivrance de la marchandise

La livraison n'est pas parfaite qu'après la prise en position réelle par le destinataire, la remise matérielle a traditionnellement lié sur le quai en échange du bon de livraison, il est remis également au destinataire un bulletin de livraison, l'autorisant à emporter la marchandise et sortir de l'enceinte portuaire après accomplissement des formalités de douane.

### 7.2.8. Taxation et encaissement de fret

Dans le cadre du transfert de propriété de la marchandise :

- Qui paye le réceptionnaire ?
- A qui le paye-t-il ?
- Quand le paye-t-il ?

Deux situations peuvent se présenter.

#### Cas de ligne régulière

En parle de ligne régulière, lorsqu'un a des dates de départs et d'arrivées préalablement fixées entre des ports bien déterminé, la pratique portuaire fait que la totalité soit facturée a l'armateur ou a son agent, ce dernier répartit les frais et les taxes pour les réceptionnaires de chaque marchandise a ses frais et taxes sont les suivants :

- Le fret (le prix de transport) si celui-ci est payable a destination ;
- Le débarquement suivant la loi de finance ;
- L'avis d'arrivée suivant la loi de finance
- La participation aux extra frais

## **Chapitre II Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières**

---

➤ T.V.A (17%), elle est perçue sur l'avis d'arrivée, à l'exception des navires appartenant aux pays exonérés de cette taxe.

### **✚ Cas de navire de tramping**

On parle de navire de tramping lorsque les dates de départ de l'étranger vers le port ne sont pas connues, ce type de navire transporte une cargaison homogène, par conséquent le navire ne prend pas la mer que s'il a un fret qui lui permet de rentabiliser son voyage.

Dans ce cas toutes les frais sont à la charge du réceptionnaire, l'entreprise portuaire adresse directement la facture de débarquement au réceptionnaire de la marchandise, quand à l'agent consignataire, lors de la taxation des connaissements, il établit une facture à l'adresse du réceptionnaire pour le paiement uniquement de la prestation fournie.

- L'avis d'arrivées
- La T.V.A due pour le compte de la fiscalité plus le timbre de connaissement
- Les péages pour le compte de la douane « droit de passage en douane ».

### **Section 02**

#### **Simplification et rentabilisation des processus de dédouanement**

Avec l'augmentation des flux commerciaux à destination de l'Algérie, l'administration des douanes, à l'instar de tous les organismes encadrant le commerce extérieur, doit prendre toutes les mesures nécessaires permettant de maîtriser les flux des marchandises aux frontières.

En effet, elle est appelée, d'une part à faciliter la circulation des marchandises et d'autres part à assurer leur sécurité en détectant tout objet de contrebande et déjouer tout acte criminel.

A cet effet, et dans le cadre de réalisation des objectifs inscrits dans le programme de réforme et de modernisation, certaines mesures ont été mises en œuvre par l'administration des douanes.

Pour assurer une meilleure compétitivité des entreprises sur le marché national et international, il est préconisé de simplifier et de rentabiliser les processus de dédouanement (réduction des coûts et des délais). Il s'agit d'assurer le passage en douane le plus rapidement que possible.

Dans ce contexte, l'administration des douanes se trouve dans l'obligation de déployer des efforts pour alléger les processus de dédouanement.

En effet, des processus modernes de dédouanement visant à accélérer l'acheminement des marchandises ont été mis en œuvre, En outre, l'administration des douanes essaye toujours de promouvoir l'utilisation des régimes douaniers économiques.

#### **1. Les acteurs majeurs de dédouanement dans les opérations du commerce international**

Les échanges commerciaux internationaux sont encadrés par une multitude d'organismes qui interviennent sur le plan national ainsi que le plan international, afin d'assurer et de veiller pour le respect des règlements et des normes en matière du commerce international. Parmi ces organismes on trouve : la douane, les organismes financiers, les organismes de contrôle et enfin le transitaire.

##### **1.1. La douane**

La douane est une institution fiscale chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée de marchandises sur un territoire. Son activité est réglementée par le droit national,

mais aussi par des accords internationaux comme l'OMC, elle peut par ailleurs assurer d'autres missions, notamment économique, protection et sécurité.

### **1.1.1. Les missions de la douane**

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière, cette dernière détermine également le champ de son application ainsi que les prérogatives principales, les droits et les devoirs des agents des douanes chargés de veiller à l'application de la législation et de la réglementation douanières.

L'article 03 du code des douanes (CD) Algérien fixe les missions spécifiques mises à la charge de la douane Algérienne. D'autres textes à caractère législatif ou réglementairement à la charge de l'administration des douanes, l'application d'autres dispositions relatives au contrôle aux frontières, notamment celles régissant les secteurs du commerce, des finances, de la défense nationale, de l'agriculture, de l'industrie, de la santé, des transports, du tourisme, de l'information et de la culture.

Ainsi, la mission des douanes est une polyvalente, ce qui veut dire que la compétence d'attribution de cette administration ne se limite pas à une mission déterminée mais se décline en une multitude des missions dont les plus importantes résident dans sa mission fiscale, économique et enfin particulière, que nous allons les expliqués comme suite :

#### **1.1.1.1. La mission fiscale**

La douane est « chargée, soit à l'importation ou à l'exportation de percevoir les droits et taxes institués par la législation en vigueur pour le compte du trésor public, des collectivités territoriales ou locale et des établissements publiques »<sup>49</sup>.

C'est donc un mandat l'égal qui est donnée à l'administration des douanes par les institutions publiques, à l'effet de percevoir pour leur compte les diverses impositions instituées en leur faveur par la législation fiscale.

La mission fiscale de la douane ne se limite pas uniquement aux seules tâches de recouvrement rappelées ci-dessus ; elle permet aussi ce service d'exercer certains contrôles fiscaux pour le compte d'autre administrations : contrôle par exemple de la régularité de certains dossiers relatifs à des avantages fiscaux institués par des lois de finance ou prévus par des conventions internationales, bilatérales ou multilatérales ratifiées par l'Algérie, au profit de

---

<sup>49</sup> Article 234 du code des douanes.



certain usagers de l'administration des douanes ; ou bien encore contrôle des objets en métaux précieux importés, etc.

### **1.1.1.2. La mission économique**

La douane constitue pour l'économie nationale le premier rempart : aucune marchandise transitant par les bureaux de douane ne peut entrer en Algérie, ni en sortir sans son autorisation. Pour les marchandises importées en dehors des bureaux, elles sont réputées avoir fait l'objet d'une importation ou exportation en contrebande. La mission économique de la douane se décline dans la pratique en une mission de surveillance et une mission de promotion des échanges extérieurs<sup>50</sup>.

#### **A. La mission de surveillance des échanges extérieurs de la douane**

En application des dispositions combinées du code des douanes, du décret exécutif N°08-63 du 24 février 2008 portant organisation centrale de la direction générale des douanes et du décret exécutif N° 91-76 du 16 mars 1991, modifié et complété, portant organisation et fonctionnement des douanes, la mission de surveillance des échanges extérieurs de la douane consiste en la participation de cette administration, notamment :

- A l'étude et à l'élaboration des projets d'accords et conventions et accords internationaux intéressent l'action douanière ;
- A l'initiation des textes législatifs ou réglementaires relatifs au droit douanier et à l'administration des douanes et de les mettre en œuvre ;
- A la protection de l'économie nationale de concert avec les autorités concernées ;

Elle consiste également :

- En application des dispositions législatives et réglementaires en matière de fiscalité douanière et de parafiscalité applicable aux échanges internationaux et au contrôle douanier des échanges et des hydrocarbures ;
- A la surveillance du territoire douanier ;
- A veiller en permanence à la régularité, sur tous les plans des transactions commerciales avec l'étranger.

---

<sup>50</sup> KSOURI. I. (2010), « Les techniques douanières et fiscales », Edition Alger-Livres, Alger, P. 23-25.

### **B. La mission de promotion des échanges extérieurs de la douane**

Elle consiste à la mise en place d'une politique douanière nouvelle visant deux objectifs : la suppression des obstacles tarifaires et non tarifaires et l'aide à apporter aux activités liées au commerce internationale.

- Le premier objectif visé ci-dessus est en voie de concrétisation dans la mesure où l'Algérie est depuis 1986 en négociation avec l'organisation mondiale de commerce (OMC), en vue d'y adhérer.
- Le deuxième objectif est opérationnel mais, nécessite une extension de son champ d'application à toutes les activités industrielles et commerciales liées à l'exportation

#### **1.1.1.2. La mission particulière**

En plus des ces missions fiscales et économique, la douane exerce des missions particulières qui lui ont été confiées en raison de sa présence permanente à la frontière. Il s'agit d'une part, du contrôle de l'application des dispositions d'hygiène, de santé et de qualité. D'autre part, du contrôle de l'application des réglementations destinées à assurer la protection du consommateur. Ce contrôle donne lieu à la délivrance d'un certificat phytosanitaire attestant la qualité des produits importés ou exportés, et un certificat de conformité attestant la conformité des produits aux normes internationales<sup>51</sup>.

#### **1.1.2. Le rôle de la douane**

Les activités de l'administration des douanes consistent à veiller à la régularité des opérations liées au commerce extérieur, en faisant procéder les importateurs et les exportateurs à des déclarations, de sorte que tous les flux de marchandises en provenance ou à destination de l'étranger soient systématiquement enregistrés. Les transactions commerciales avec l'extérieur qui ne font pas l'objet d'une déclaration auprès de la douane, sont considérées comme étant de la contrebande qui est par conséquent réprimée par le code des douanes.

Lors de l'enregistrement des marchandises importées, la douane utilise le système harmonisé (SH)<sup>52</sup> de désignation et de codification des marchandises en vigueur partout dans le monde. Ce système est en effet utilisé par presque tous les pays à des fins de recouvrement

---

<sup>51</sup> BOURI. C. (2003), « La logistique du commerce extérieur en Algérie, Théorie et pratique », 1ère édition, Edition EDIK, P. 245.

<sup>52</sup> Le système harmonisé (SH) est élaboré par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) et a fait l'objet d'une convention internationale signée à Bruxelles le 14 juin 1983 et entrée en vigueur en 1988. Elle est ratifiée par l'Algérie par le décret n° 91-241 du 20 juillet 1991.

## **Chapitre II      Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières**

---

des droits de douane et d'établissement des statistiques relatives aux échanges internationaux de marchandises.

Le système harmonisé (SH) initial a été amendé en 1992, 1996 et 2002 par le conseil de coopération douanière (CCD) sur la base des travaux de son comité de la nomenclature. Une autre modification est intervenue et mise en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Il est organisé en :

- 21 sections
- 97 chapitres à deux (2) chiffres. Toutefois, le chapitre 77 est vide. Il est laissé pour une utilisation future par l'OMD (organisation mondiale des douanes) pour le classement des produits qui ne pourraient être classés dans l'un des 96 chapitres fonctionnels du système harmonisé ;
- 1458 positions tarifaires à quatre (04) chiffres, réparties en sous-positions tarifaires à six (06) chiffres.

Néanmoins, chaque pays peut établir d'autres sous-positions au-delà des 6 chiffres pour ses besoins propres, notamment pour classer des produits dont ils veulent mieux suivre pour un meilleur contrôle des flux des échanges

L'Algérie a approuvé la convention du 14 juin 1983 par loi N° 91-09 du 27 avril 1991 (JORA N°6/1991)<sup>53</sup> et ratifié par le décret présidentiel N° 91-241 du 20 juillet 1991 (JORA N° 36/1991). Elle est entrée en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1992. Le tarif douanier de chaque pays est commun à toutes les marchandises quelle que soit leur origine.

Lorsqu'une préférence commerciale et tarifaire (droit de douane unique) est accordée à un pays ou à un groupe de pays (union économique et/ou douanier), cela est décidé indépendamment de la loi tarifaire nationale, dans une convention multilatérale ou bilatérale. C'est le cas d'Algérie de la convention, avec la Jordanie et l'accord d'association avec l'Union Européen.

Il est rappelé que les droits et taxes sont passibles, sauf exceptions des droits ad-valorem qui sont assis sur la valeur déclarée des marchandises importées<sup>54</sup>. Les règles d'évaluation des marchandises ont fait l'objet de l'accord de l'organisation mondiale du commerce (l'OMC) dit accord du Marrakech en 1994, qui lui-même est issu de l'accord du GATT de 1947.

---

<sup>53</sup> La loi 91-09 du 27 avril 1991 portant approbation de la convention internationale sur le système harmonisé de la désignation et la codification des marchandises faite à Bruxelles le 14 juin 1983

<sup>54</sup> Article 06 de code des douanes.

Bien que l'Algérie ne soit pas encore membre de l'OMC, elle applique les principes de la valeur transactionnelle dont les principes d'évaluation ont été repris dans l'article 16 du code des douanes.

Dès 1995, la douane Algérienne s'est dotées d'un nouveau système qui est appelé le système d'information et de gestion automatisée des douanes, nommé « SIGAD » qui comprend le douanier, le système des opérations douanières des marchandises à l'importation et à l'exportation, le système de gestion du contentieux lié aux opérations commerciales, le fichier des opérateurs, celui des infracteurs et enfin le système statistique.

### **2. Réduction des arrêts aux frontières**

L'administration des douanes doit mettre en œuvre des procédures de dédouanement accélérées ainsi que de prendre toutes les mesures permettant de réduire les arrêts aux frontières.

#### **2.1. Création des bureaux intérieurs**

Les marchandises importées ou exportées doivent être conduites au bureau des douanes de lieu d'introduction ou de sortie pour accomplir les formalités douanières et toutes autres formalités légales et réglementaires exigibles et applicables aux marchandises. Dès l'arrivée des marchandises au bureau de douane, il doit être procédé à leur déclaration en détail.

Face à l'augmentation de volume des échanges commerciaux, une telle obligation retardera l'acheminement de la marchandise. A cet effet des bureaux intérieurs ont été créés, suivant l'importance et le volume d'activité économique de chaque circonscription.

Dans ce contexte, dès leur arrivée au bureau frontalier, les marchandises peuvent ne pas être déclarées en détail. L'opération de dédouanement s'effectuera dans un bureau intérieur. En effet, une déclaration sommaire doit être déposée. Elle désigne les renseignements nécessaires devant permettre l'identification des marchandises : l'espèce, nombre de colis avec leurs marques et numéros, la nature des marchandises et les lieux de chargement.

L'acheminement des marchandises du bureau d'entrée au bureau intérieur (destination) s'effectue par la souscription d'une déclaration de transit. À leur arrivée au bureau de destination, les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration en détail.

Les marchandises destinées à être exportées ou réexportées peuvent être déclarées en détail et vérifiées dans un bureau intérieur. Elles seront acheminées directement vers le bureau de sortie pour être expédiées.

### **2.2.Le circuit vert**

La convention de Kyoto, à laquelle l'Algérie a adhéré, a établi des normes relatives au contrôle douanier. Une décision a été prise en la matière par l'administration des douanes. Il s'agit de la décision N°11/DGD/CAB/D300/2000 du 03/04/2000, relative à la rationalisation de contrôle douanier et à la mise en place de circuit vert. Ce dernier consiste à l'enlèvement immédiat des marchandises dès le dépôt de la déclaration en détail, sans contrôle préalable des marchandises.

#### **2.2.1. Eligibilité au circuit vert**

La procédure de circuit vert est ouverte à tous les importateurs importants de commerce extérieur qui n'ont pas des antécédents avec la douane et les services des impôts, et qui offrent des garanties financières.

Pour être éligible à la procédure de circuit vert, l'opérateur économique doit satisfaire aux conditions suivantes :

- Disposer d'un crédit d'enlèvement.
- La tenue d'une comptabilité au réel.
- Une bonne moralité fiscale.

La sélection est fondée sur des critères tels que :

- La nature des marchandises importées.
- La fiscalité.
- L'origine des marchandises ainsi que leur provenance.
- L'opérateur économique.

#### **2.3.Le contrôle à posteriori**

Le circuit vert nécessite l'adoption des mesures de contrôle à posteriori. Ce dernier s'effectue par l'examen de la comptabilité matière des entreprises.

Le contrôle à posteriori est fondé sur la technique de gestion des risques en basculant les contrôles vers des marchandises possédant un risque de fraude très élevé.

Cette méthode de contrôle facilite l'écoulement des flux commerciaux, en rationalisant les contrôles douaniers qui doivent être flexibles et efficaces.

### 3. Formules modernes de dédouanement

Sous l'influence de divers facteurs, les pratiques de dédouanement classiques tendirent progressivement à faire place à des formules nouvelles simplifiées, mieux adaptées aux nécessités économiques nouvelles et tenant compte des possibilités d'allègement des procédures. Il s'agit de la procédure de dédouanement à domicile, et de la procédure informatisée de dédouanement.

#### 3.1. Procédure de dédouanement à domicile

Dans ce cas, la marchandise n'est pas présentée à la douane. L'opération doit être enregistrée dans les écritures comptables de l'entreprise : numéro d'ordre, date, régime douanier, désignation commerciale, prix, poids net, nombre et nature des colis...et

##### 3.1.1. Entreprises éligibles au bénéfice de la procédure

Ce type de procédure peut être accordé à toute entreprise qui offre des garanties financières et de bonne moralité fiscale, et que le volume de ses importations ou exportations le justifié.

L'opérateur économique intéressé, doit déposer une demande au niveau de receveur des douanes de bureau de domiciliation, ainsi qu'il doit disposer d'un crédit d'enlèvement pour garantir le paiement des droits et taxes exigibles.

Une convention d'octroi doit être établie avec l'administration des douanes. Elle détermine les obligations de bénéficiaire notamment la prise en considération des exigences douanières dans les méthodes de gestion de l'entreprise : tenue des écritures comptables relatives aux opérations de commerce extérieur et leur communication à l'administration des douanes dans les meilleurs délais.

##### 3.1.2. Déroulement de la procédure

✚ **L'importation** : l'opérateur économique adresse au bureau de douane de domiciliation un avis d'arrivée. Un délai doit être fixé dans la convention où le service des douanes peut venir vérifier sur place le déchargement. Passé ce délai, l'importateur peut disposer de ses marchandises. Une déclaration simplifiée d'importation doit être déposée.

✚ **L'exportation** : l'opérateur adresse au bureau de douane de domiciliation un préavis de chargement pour inviter le service des douanes à venir vérifier les marchandises. Une déclaration simplifiée d'autorisation de sortie doit être déposée.

Une déclaration globale est déposée périodiquement (selon la période convenue dans la convention) au bureau de douane de domiciliation. Cette déclaration récapitule et reprend, pour chaque opération les diverses énonciations de la déclaration en détail.

### 3.2. Procédure informatisée de dédouanement

Face à l'accroissement de volume des échanges, l'administration des douanes a mis en place un système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) permettant une libéralisation rapide de fret international par un traitement accéléré des informations requises pour son dédouanement. Le SIGAD couvre actuellement environ 98% des opérations d'importation et d'exportation<sup>55</sup>.

#### 3.2.1. Le processus de dédouanement par SIGAD

Le système de dédouanement des marchandises par SIGAD intègre l'ensemble des étapes de la procédure de dédouanement de l'arrivée des marchandises jusqu'à leur enlèvement :

- L'établissement de manifeste des cargaisons des navires ou lettre de transport aérien (LTA).
- Transfert des marchandises aux magasins et aires de dépôt temporaire.
- L'établissement de la déclaration en détail.
- Cotation automatique des inspecteurs vérificateurs.
- Prise en charge des résultats de la vérification (physique ou sur documents).
- L'admission en circuit vert.
- Le recouvrement des droits et taxes.
- L'enlèvement des marchandises.

La phase de contrôle préalable de recevabilité des dossiers ainsi que la liquidation des droits et taxes sont prises en charge par le système lui-même.

---

<sup>55</sup> SMAOUN (A.), cours su l'organisation de l'administration des douanes, ENA 2004/2005.

### 3.2.2. L'impact de la procédure de dédouanement par SIGAD

L'opération de dédouanement par SIGAD s'effectue de manière accélérée par rapport au processus classique de dédouanement et s'il n'y a pas de contrôle physique, l'opérateur peut disposer très rapidement de sa marchandise.

Dans ce même contexte d'accélérer la procédure de dédouanement, un certain nombre d'intervenants dans les opérations de commerce extérieur ont été connectés au système SIGAD. Il s'agit<sup>56</sup> :

- Les consignataires de navires (GEMA, MTA, NASHCO...) : 41% de l'ensemble des intervenants.
- Les sociétés nationales (Sonelgaz, Sonatrach, SNTA....) : 14% de l'ensemble des intervenants.
- Les concessionnaires : 24%.
- Les institutions nationales 7%.
- Les commissionnaires en douane : un seul commissionnaire connecté : EUROAFR.

D'une manière générale, l'informatisation des activités douanières a permis :

- Le renforcement des principes de neutralité des mécanismes douaniers et de l'égalité des opérateurs devant la législation douanière et ce par l'informatisation de l'application de la loi douanière qui est prise directement par le système.
- Suppression de subjectivisme des inspecteurs des douanes. Le système prend en charge la recevabilité des déclarations, la cotation automatique des inspecteurs liquidateurs et la liquidation automatique des droits et taxes.
- Accélération de la procédure de dédouanement ce qui permet de réduire les coûts et les délais de leur exécution. Le système permet aussi de maîtriser les mouvements des marchandises au niveau des enceintes portuaires et aéroportuaires tout en permettant de connaître à chaque instant le lieu d'entreposage des marchandises.
- La réalisation de dédouanement à distance des opérateurs importants tels que Sonatrach, Air Algérie...etc.
- La maîtrise des contrôles douaniers qui seront réalisés à posteriori sur la base de critères de sélection préalablement établis.

---

<sup>56</sup> Facilitation de commerce dans la chaîne logistique, séminaire de 4<sup>ème</sup> année section douane, 2003/2004.



Pour les besoins de contrôle fiscal, l'administration des impôts est connectée à la base de données de SIGAD.

➤ La disponibilité des statistiques de commerce extérieur, ce qui permet aux pouvoirs publics ainsi qu'aux opérateurs économiques de disposer des statistiques en temps opportun.

### **3.2.3. Dysfonctionnements et perspectives**

Les sites reliés actuellement au système SIGAD sont au nombre de 26, dirigés par le site central de centre national de l'informatique et des statistiques (CNIS).

Des dysfonctionnements importants sont enregistrés dans le fonctionnement de système SIGAD notamment les blocages et les interruptions qui surviennent au cours de traitement des opérations. Cela est du essentiellement au nombre important de manipulations ainsi qu'au matériel ayant servi à la mise en place de SIGAD, notamment les serveurs. Les contraintes sont liées également au non performance du réseau de télécommunication des PTT pour la transmission de données informatiques. A cet effet, la réalisation d'un réseau de transmission de données propre à la douane qui soit fiable et sécurisé est indispensable.

Le SIGAD est appelé à connaître des extensions :

- D'une part, au plan géographique, pour couvrir des sites non informatisés.
- D'autre part, au plan applicatif, pour prendre en charge le contrôle douanier des régimes douaniers économiques et des mouvements des conteneurs...etc.

L'administration des douanes est appelée également à mettre en œuvre le système des déclarations électroniques.

## **4. Allègement des formalités de dédouanement**

L'administration des douanes a mis en place des assouplissements au principe de dépôt préalable de la déclaration en détail, liquidation et recouvrement des droits et taxes ainsi que la vérification des marchandises.

### **4.1. Concernant l'établissement de la déclaration en détail**

Toutes les marchandises présentées en douane doivent être placées sous un régime douanier. Cela entraîne l'accomplissement des formalités règlementaires et ce par le biais d'une déclaration en détail.

Pour donner plus de souplesse au principe de dépôt préalable de la déclaration en détail, certains mécanismes ont été mis en place :

### **4.1.1. La déclaration simplifiée**

Aux termes de l'article 82 de code des douanes algérien (CDA), dans certains cas, la déclaration en détail peut être remplacée par une déclaration simplifiée. Cette possibilité est déterminée par la décision de directeur général des douanes : décision N° 02 de la 03/02/1999 portant application de l'article 82 de code des douanes. Parmi les cas fixés par cette décision, la procédure simplifiée de transit.

La déclaration simplifiée de transit est régie par la circulaire N° 7 DGD/CAB/D120 du 02/07/2000. Cette procédure s'applique au transport des marchandises d'un bureau d'entrée vers un bureau intérieur et d'un bureau intérieur vers un bureau de sortie. Mais aussi entre deux bureaux intérieurs ou entrepôts de douane. Elle doit comporter les renseignements relatifs aux marques, numéros, nombre et nature des colis tels qu'ils figurent sur le document de transport (connaissance, LTA, feuille de route).

### **4.1.2. La déclaration anticipée**

L'article 89 de CDA permet aux opérateurs de déposer la déclaration avant l'arrivée des marchandises au bureau des douanes.

Cette mesure est destinée à donner plus de souplesse aux opérations de dédouanement en permettant au déclarant de préparer à l'avance sa déclaration, ce qui permet au même temps au service des douanes d'entamer le contrôle sur documents. La vérification des marchandises peut commencer dès l'arrivée des marchandises ; donc l'enlèvement se trouve ainsi accéléré.

Les déclarations déposées par anticipation ne peuvent produire leurs effets juridiques qu'à partir de la date à laquelle il est justifié de l'arrivée des marchandises. Cette disposition tend à éviter les effets d'un éventuel rehaussement des droits et taxes ou d'une mesure de prohibition.

### **4.1.3. La déclaration provisoire**

Aux termes de l'article 86 de CDA, le service des douanes peut accepter une déclaration qui ne comporte pas certaines des énonciations ainsi que certains documents produits à l'appui, sous réserve de la souscription par le déclarant d'un engagement « D48 » de fournir les documents dans un délai bien déterminé.

La déclaration incomplète peut être, soit complétée par le déclarant, soit remplacée par une autre déclaration. La date à retenir pour la détermination des droits et taxes exigibles et pour l'application des diverses réglementations est la date de la déclaration incomplète.

Cette facilitation permet d'éviter les blocages de la marchandise par la douane sous prétexte de produire les documents manquants. Le propriétaire disposera ainsi de sa marchandise dans les meilleurs délais.

#### 4.1.4. La rectification de la déclaration



La rectification des énonciations de la déclaration ne peut être effectuée qu'avant son enregistrement.

La réglementation de l'union européenne (UE) admet qu'après leur enregistrement, les déclarations peuvent être modifiées. Mais les possibilités offertes au déclarant restent limitées dans le temps. C'est en effet, toute possibilité de rectification demeure interdite au-delà de déroulement de certaines phases de la procédure de dédouanement, même si le déclarant fait état d'une erreur commise de bonne foi.

#### 4.1.5. L'annulation de la déclaration

Selon l'article 89 bis de code des douanes, le déclarant peut demander l'annulation de la déclaration.

Les conditions d'annulation des déclarations en détail sont définies par la décision N° 8 du 03/02/1999. Il s'agit notamment :

-  **L'importation** : s'il apporte la preuve que les marchandises ont été déclarées par erreur.
  - Marchandises non conformes à la commande.
  - Le cas où les marchandises sont irrémédiablement perdues par suite d'accident ou cas de force majeure.
  - Lorsqu'elles sont déclarées impropres à la consommation.
-  **L'exportation**
  - S'il justifie que les marchandises n'ont pas quitté le territoire douanier.
  - Qu'il apporte la preuve qu'il n'a pas bénéficié des avantages liés à l'exportation.

En outre, lorsque le service des douanes a informé le déclarant de son intention de procéder à la vérification des marchandises, la demande d'annulation ne peut être acceptée qu'après qu'aucune infraction n'ait été constatée.

### **3.1.1. Le permis d'examiner (D41)**

L'article 84 de CDA donne possibilité au déclarant de prélever un échantillon avant le dépôt de la déclaration, et ce lorsque il se trouve dans l'impossibilité d'établir sa déclaration faute d'éléments d'informations suffisants concernant la marchandise à déclarer (en cas de doute). A cet effet, le redevable peut demander l'autorisation au service des douanes en lui établiras un permis d'examiner « D41 ».

**NB :** Après l'arrivée des marchandises et leur déclaration sommaire ; celles-ci sont constituées en magasins et aires de dépôt temporaire pour une durée maximale de 21 jours, en attendant leur déclaration en détail.

### **4.2. Concernant la liquidation et le recouvrement des droits et taxes**

#### **4.2.1. Détermination des droits et taxes**

Le CDA permet aux opérateurs économiques de bénéficier de la clause transitoire (article 7 de CDA) ainsi que de taux favorable.

#### **4.2.2. La clause transitoire**

Par dérogation aux règles générales de droit commun, l'article 7 de CDA permet, dans certains cas, d'admettre le bénéfice d'un régime antérieur plus favorable, si on justifie que les marchandises ont été expédiées directement à destination des territoires douaniers :

- Avant la publication, au journal officiel des textes qui modifient le régime douanier.
- Lorsqu'elles sont déclarées pour la consommation sans avoir été placées en entrepôt ou constituées en dépôt.

Cette dérogation est désignée sous le nom de clause transitoire.

Les justifications à produire par le déclarant doivent résulter des derniers titres de transport créés, avant la date d'insertion au journal officiel des nouvelles dispositions, à destination directe de territoire douanier.

Dans la pratique, les documents justificatifs qui doivent être produits sont : le connaissance, feuille de route, lettre de transport aérien (LTA).

### **4.2.3. Le taux favorable**

Si le taux des droits et taxes est revu à la baisse, l'opérateur peut formuler une demande écrite pour bénéficier de ce nouveau taux favorable, si le bon à enlever n'a pas été encore délivré par le service des douanes.

### **4.2.4. Recouvrement des droits et taxes**

Pour pouvoir disposer de ses marchandises, le déclarant doit acquitter préalablement les droits et taxes. La règle générale c'est le paiement au comptant.

Des facilitations ont été mises en œuvre par l'administration des douanes. Le déclarant peut garantir ou consigner les droits et taxes. A cet effet les articles 108 et 109 de CDA permettent à l'administration des douanes d'accorder des crédits : il s'agit de crédit de droit et de crédit d'enlèvement.

### **4.2.5. Le crédit de droit**

Aux termes de l'article 108 de CDA, l'administration des douanes peut accepter des obligations cautionnées par une institution financière nationale à quatre mois d'échéance, lorsque la somme à payer après chaque décompte dépasse cinq mille dinars.

Dans la pratique, ces obligations cautionnées consistent à la présentation d'une traite. Cette dernière donne lieu au paiement d'un intérêt de crédit qui est fixé à 5%<sup>57</sup>, et une remise de 1/3%.

Un intérêt de retard calculé au lendemain du jour de l'échéance jusqu'au jour de l'encaissement doit être versé par le souscripteur. Ce taux est fixé à 15% l'an.

### **4.2.6. Le crédit d'enlèvement**

Aux termes de l'article 109 de CDA, le receveur des douanes peut autoriser l'enlèvement des marchandises au fur et à mesure des vérifications et avant la liquidation et acquittement des droits et taxes exigibles.

Le redevable doit souscrire une soumission annuelle cautionnée portant engagement :

- D'acquitter les droits et taxes dans un délai de 15 jours à partir de la délivrance de bon à enlever.

---

<sup>57</sup> Arrêté ministériel de 27/05/1995 fixant les taux d'intérêt de crédit ou de retard.

- De payer une remise de 0,1%.
- De verser un intérêt de retard, en cas de non paiement dans les délais prescrits.

**NB :** Dans un souci d'allègement des règles du contentieux douanier, le code des douanes donne possibilité à l'administration des douanes de transiger avec les personnes poursuivies et qui en font la demande<sup>58</sup>. Cela permettra d'acquitter les montants à l'amiable et d'éviter le recours à la justice.

### **4.3. Le caractère facultatif de la vérification des marchandises**

Selon l'article 92 de CDA, le choix de la vérification des marchandises est laissé à la libre appréciation de l'inspecteur vérificateur. Ce dernier ne procède à la vérification des marchandises que s'il estime utile.

## **5. Promotion des régimes douaniers économiques**

Vu les avantages offerts par les régimes douaniers économiques, l'administration des douanes doit s'efforcer à les simplifier ainsi qu'elle doit prendre toutes les mesures nécessaires permettant leur optimisation.

### **5.1. Définition**

Les régimes douaniers économiques définissent le traitement douanier applicable aux marchandises importées qui :

- Séjournent ou circulent sur le territoire douanier sans être mises à la consommation.
- Sont temporairement mises sur le marché intérieur pour une utilisation spécifique ou concourir à la fabrication de produits destinés à être exportés.
- Sont replacées sur le marché en l'état ou après transformation à l'étranger, après avoir été temporairement exportées.

L'avantage des régimes douaniers économiques est généralement la suspension, pendant toute la durée d'admission des marchandises, des droits et taxes exigibles et des différentes dispositions réglementaires qui leurs sont applicables.

La finalité économique reste la plus dominante, en effet, ils concourent au développement de certaines activités et au renforcement de la capacité concurrentielle des entreprises.

---

<sup>58</sup> Article 265 de CDA.

### **5.2. Modalités d'octroi et de fonctionnement**

Pour pouvoir bénéficier de l'un de ces régimes, l'opérateur économique doit déposer au service des douanes une déclaration en détail ainsi que la souscription d'un engagement cautionné, de maintenir les marchandises dans leur situation.

Pour permettre aux entreprises de profiter de ces régimes et d'améliorer leur compétitivité, et vu que cela constitue une obligation pour l'administration des douanes ; les modalités d'octroi et de fonctionnement de ces régimes, ont été progressivement assouplies. Il s'agit notamment de la réduction de taux de la caution destinée à garantir le paiement des droits et taxes. Conformément à l'article 02 de la décision N° 11 du 03/01/1999, la caution représente 10% du montant des droits et taxes suspendus. Cette caution est supprimée pour les régimes destinés à l'encouragement des exportations hors hydrocarbures (perfectionnement actif,...).

## **6. La finalité des régimes douaniers économiques**

Les régimes douaniers économiques ont une finalité économique très importante que nous allons analyser ci-dessous.

### **6.1. Les régimes de séjour et d'utilisation temporaire des marchandises**

Il s'agit de l'entrepôt de stockage et de l'admission temporaire.

#### **1.1.1. L'entrepôt de stockage**

Il est destiné à l'entreposage des marchandises importées ou destinées à être exportées en suspension de l'application des diverses mesures auxquelles elles seraient assujetties s'elles étaient placées sur le marché intérieur.

L'entrepôt de stockage répond aux besoins des opérateurs qui s'approvisionnent en grosses quantités et à meilleurs prix et qui peuvent ainsi différer le paiement des droits et taxes jusqu'à l'écoulement des marchandises sur le marché ou leur utilisation dans le cycle de production.

Le code des douanes algérien distingue trois types d'entrepôts de stockage : l'entrepôt public, l'entrepôt privé et l'entrepôt spécial.

### **6.1.1. L'entrepôt public**

Il est ouvert à tous les usagers. Il est créé lorsqu'il répond à une nécessité déterminée par l'existence d'importants flux commerciaux impliquant de nombreux opérateurs.

#### **6.1.1.1. L'entrepôt privé**

Il est ouvert à l'usage exclusif d'une entreprise en vue de stocker les marchandises destinées à être mises à la consommation en l'état ou à être incorporées dans la fabrication des produits.

#### **6.1.1.2. L'entrepôt spécial**

Il est destiné au stockage de certaines marchandises susceptibles de présenter des dangers particuliers ou dont la conservation exige des installations spéciales.

### **6.1.2. L'admission temporaire**

Ce régime autorise l'importation temporaire, en exonération totale ou partielle des droits et taxes, des marchandises étrangères destinées, en principe à être réexportées après avoir été utilisées en l'état.

## **6.2. Les régimes de transformation industrielle des marchandises**

### **6.2.1. Le perfectionnement actif**

Ce régime permet aux opérateurs d'importer, en suspension des mesures de protection, des marchandises étrangères (matières premières, produits semi-finis,...) destinées à être réexportées après un traitement industriel.

Cela favorise les opérations d'exportation tout en permettant aux entreprises de réduire leurs coûts de production et donc d'être plus compétitif sur les marchés extérieurs.

### **6.2.2. Le perfectionnement passif**

Ce régime autorise la réimportation, en exonération partielle des droits et taxes, des produits qui ont été exportés temporairement pour y faire l'objet de transformations ou d'ouvrages.

Cela permet aux entreprises de recourir à l'industrie étrangère à coûts réduits de main d'œuvre, ce qui peut renforcer la compétitivité des entreprises en réduisant les prix et en améliorant la qualité de ses produits.



### **6.2.3. Le réapprovisionnement en franchise**

Ce régime permet aux producteurs de se réapprovisionner par des importations (matières premières, produits semi-finis,...) admises en franchise des droits et taxes et qui sont équivalentes par leurs espèces, leur qualité et leurs caractéristiques techniques à celles mises à la consommation et qui sont utilisées pour obtenir des produits préalablement exportés à titre définitif.

### **6.2.3. L'usine exercée**

Aux termes de l'article 165 de CDA, le régime de l'usine exercée est réservé aux établissements qui procèdent, sous contrôle douanier, aux différentes activités liées au secteur pétrolier et dérivés du pétrole.

### **6.3. Les régimes de transit**

Les marchandises placées sous ce régime bénéficient de la suspension des mesures douanières, pendant toute la durée de leur acheminement.

#### **6.3.1. Le transit national**

Il concerne l'acheminement des marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de destination sur le territoire douanier.

#### **6.3.2. Le régime international de transit**

Il est connu sous le nom de régime TIR (transit international par route). Il est institué par une convention signée à Genève en 1959 et révisée en 1975.

Le transport s'effectue sous couvert d'un document unique (le carnet TIR). Il comporte plusieurs feuillets descriptifs de la marchandise, et il est valable pour tous les bureaux des douanes de transit. L'application de régime TIR est suspendue en Algérie depuis 1995.

**NB :** Il existe un autre régime douanier, considéré comme un meilleur moyen d'attraction des activités industrielles et commerciales destinées au développement des exportations ; c'est le régime des zones franches. Celle-ci a fait l'objet d'une ordonnance 03/02 de 09/07/2003 relative aux zones franches qui a été abrogée récemment.

### **Conclusion du chapitre**

Le consignataire est chargé de l'organisation physique de l'escale. il s'agit alors de gérer toutes les formalités administratives liées au navires avant l'arrivée et lors de son séjours en port, de s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison (récupération des titres de transport de la marchandise, des documents pour l'exportation, la déclaration auprès des douanes, la répartition des frais d'escale) et de pouvoir aux besoins normaux du navire et de l'équipage.

A tout moment, pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels demandés. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, d'opérations commerciales, et de départ seront envoyés à l'armateur pour qu'il puisse contrôler les dépenses et préparer l'escale suivante du navire. L'escale terminée, le consignataire enverra ainsi à son armateur un document reprenant toutes les recettes, ainsi que toutes ses dépenses.

En guise de conclusion, nous saisissons que toutes les marchandises importées doivent être soumises à des dispositions législatives et réglementaires : fiscalité, économiques, politiques, sanitaires et commerciales, que l'administration des douanes est chargée de les respectées.

Ainsi, avant d'être introduites sur le territoire national, toutes les marchandises doivent passer par les procédures de dédouanement définies comme étant les mesures d'ordre législatifs et réglementaire mises en place en vue d'assurer une correcte perception des droits et taxes.

# **Chapitre III**

## **Gestion du terminal à conteneur au niveau de BMT**

**Section N°01****Présentation de Bejaia Méditerranéen Terminal BMT-SPA****1. Présentation de Bejaia Méditerranéen Terminal**

Bejaia méditerranéen Terminal gère le terminal à conteneurs du port de Bejaia depuis 2005, détenus à 51 par L'EPB, en joint-venture avec le Singapourien PORTEK INTL LTD.

Premier partenariat du genre en Algérie, la collaboration entre les deux entités a donné des résultats probants en matière de traitement du conteneur. En témoigne le chiffre de 248 766 EVP, soit 2037 051 tonnes réalisées en 2015. Comparés aux 34, 047 boîtes réalisées en 2004. Soit avant l'entrée en fonction du joint-venture, le bilan est plus que positif. Le rendement enregistré est également important puisque il dépasse les 35 boîtes /heure.

Le port de Bejaia est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et dragué 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 de la casbah (entre le Vieux-Port et de l'arrière-Port), large de 125 m et draguées à 12 m.

L'activité principale de BMT est la gestion et l'exportation du Terminal à conteneurs. Sa mission principale est de traiter dans les meilleures conditions de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des opérations qui ont rapport avec le conteneur. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants et de système informatique pour le support de la logistique du conteneur afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables pour assurer une satisfaction totale des clients. BMT veille au développement et à la gestion de son terminal à conteneurs où l'intégrité, la productivité, l'innovation, la courtoisie, et la sécurité sont de rigueur. BMT est constamment soucieuse des intérêts de ces clients avec lequel elle partage le souci de performance et de coût. Elle met à la disposition de ces clients des ressources humaines et des moyens nécessaires pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performance concurrentielle.

Figure N° 06: Création de BMT



## 2. Position géographique du terminal

BMT se situe au niveau du port de Bejaia, ce dernier est implanté au centre du pays, ou cœur de la méditerranée dans le nord du continent africain et jouit d'une situation géographique stratégique. Il dessert un hinterland important et très vaste. La réalisation de la bretelle autoroutière reliant le port à l'autoroute Est-ouest est un atout supplémentaire qui lui permettra de mieux fluidifier l'acheminement des marchandises sur son hinterland.

Qui, lui aussi, s'élargit progressivement. L'hinterland a trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte des zones industrielles et zones d'activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouïba, Réghaia et Corso dans le segment de l'Algérois, les zones industrielles de Setif, El- Eulma, M'sila et Borj Bou Arréridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'EL Kseur, et de Bejaia dans le segment de la SOUMMAM. La ville et le port de Bejaia disposent de dessertes routières reliant l'ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d'un aéroport international.

Figure N°07: La localisation géographique de MBT.



### 3. Les activités de BMT et ses missions

L'activité principale de BMT est la gestion et l'exploitation du terminal à conteneur.

#### 3.1. Ses missions sont

- ✚ Accueillir les navires dans les meilleures conditions de délais, coût et sécurité.
- ✚ L'embarquement et débarquement des conteneurs par le service manutention.
- ✚ La gestion des conteneurs de débarquement jusqu'à la livraison par le service acconage.

Pour ce faire, BMT assure les opérations de planification, de manutention et d'acconage avec un suivi et une traçabilité des opérations qui sont présentées comme suite :

#### ➤ Opérations planification

- ❖ Planification des escales : programmation des accostages et des postes a quai ;
- ❖ Planification déchargement/chargement ;
- ❖ Planification du parc à conteneurs : (visite, dépotage, enlèvement et restitution des conteneurs vides au parc).
- ❖ Planification des ressources : équipes et moyens matériels.

#### ➤ Opérations de manutention

- ❖ La réception des navires porte-conteneurs ;
- ❖ Le déchargement des conteneurs du navire ;
- ❖ La préparation des conteneurs à embarquer ;
- ❖ Le chargement des conteneurs du navire.

#### ➤ Opérations d'acconage

- ❖ Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage ;

- ❖ Transfert des conteneurs frigorifiques vers la zone « reefers » ;
- ❖ Mise à disposition des conteneurs aux services de contrôle aux frontières ;
- ❖ Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage ;
- ❖ Suivi des livraisons et des dépotages ;
- ❖ Suivi des restitutions et des mises à quai pour embarquement ;
- ❖ Gestion des conteneurs dans les zones de stockage ;
- ❖ Sécurité absolue sur le terminal.

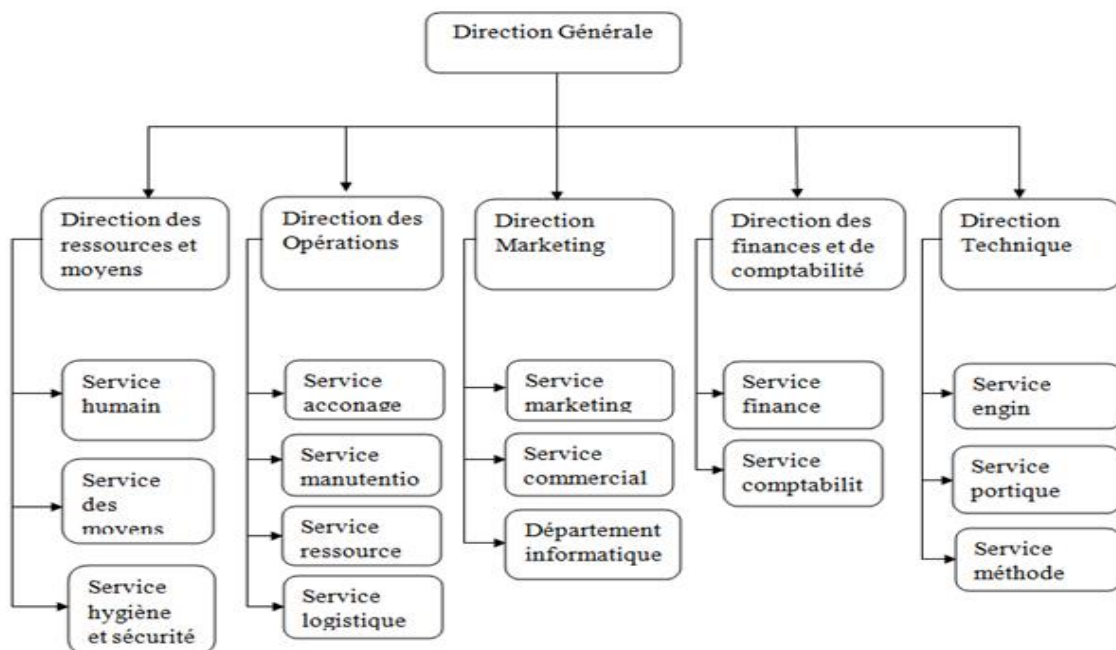
#### 4. Terminal moderne

Le taux de croissance de la conteneurisation ne cesse d’augmenter. De sa position géographique favorable, le dynamisme de son équipe, l’emplacement de terminal à conteneurs se situe au nouveau quai dans l’enceinte portuaire, avec quatre postes à quai spécialement affectés au conteneur.

Le terminal entièrement clôturé, garde et sous surveillance électronique avec un accès dédié et spécialisée plus des terre-pleins pour la gestion des conteneurs vides, les zones des empotage / dépotage et le parc engin pour les équipements de manutention, le terminal dispose d’installation spécialisée de grande capacité de stockage, en l’occurrence d’une zone spécialisée aux conteneurs frigorifiques et une zone réservée aux produits dangereux(CMTD).

#### 5. La structure de BMT

Figure N° 08 : la structure organisationnelle de BMT



**5.1. Direction générale (DG)**

A sa tête le directeur générale qui gère l'entreprise, a le pouvoir de décision, administre l'entreprise, assigne des directives pour les différentes structures et fait la liaison entre les directions de l'entreprise.

- **Département Audit interne** : Assure le suivi et l'audit des procédures et la veille réglementaire.
- **Département HSE** : Assure la mise en œuvre et suivi du plan QHSE de l'entreprise, la sécurité de marchandises et du parc à conteneurs.
- **Département informatique** : Assure le bon fonctionnement du CTMS, la maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelles applications aux différentes structures.

**5.2. Direction des Ressources Humaines et Moyens (DRHM)**

- **Service personnel** : mène en œuvre des systèmes de gestion intègre de l'entreprise et qui traduise une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel. Pour cela la véritable importance de cette structure réside dans la recherche de meilleur potentiel, Le conserve on lui offrant les meilleurs (Salaire, climat de travail et environnement, formation).
- **Services des moyens généraux** : chargé des achats et de la gestion des stocks de l'entreprise.
- **Service hygiène et sécurité** : assurer la sécurité de la marchandise, du parc à conteneurs et propriété de l'entreprise et de son environnement.

**5.2.1. Direction des opérations (DO)**

Assure la planification des escales, de parc à conteneurs et la planification des ressources (humaines et matériel).

Elle prend en charge les opérations de manutentions, comme la réception des navires porte conteneur et leur chargement et déchargement, comme elle suit les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, dépotage, mise à disposition des conteneurs vides, traitement des conteneurs frigorifique. Elle est constituée de quatre services :

**➤ Service manutention**

Elle comprend les opérations :

- ✚ D'embarquement, de débarquement des conteneurs.



- ✚ La réception des navires porte- conteneurs.

Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux shifts de 07h à 13h et de 13h à 19h avec un troisième shift over-time optionnel .qui s'étale jusqu'à 07h du matin

➤ **Service acconage**

- ✚ Assure la gestion des opérations au niveau du terminal.
  - ✚ Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage.
  - ✚ Transfert des conteneurs frigorifiques vers les zones « reefers ».
  - ✚ Suivi des visites des conteneurs par les services concernés.
  - ✚ Suivi des livraisons et des dépotages.
  - ✚ Suivi des restitutions et des mises à quai.
  - ✚ Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage
- **Service logistique** : c'est un ensemble d'opérations qui s'enchaîne lune avec l'autre et qui consiste à mettre à disposition des produits en partant d'un point précis pour aboutir vers un autre.
- **Services ressources humaines** : assure la planification des ressources : équipes et moyens matériels.

### 5.2.2. **Direction marketing (DM)**

Veille à la marque de l'entreprise en se préoccupant en permanence d'entretenir des relations avec les clients. Elle vise à faire connaître ces missions, ses programmes, ses orientations et ses performances auprès de ces clients. Elle amène son environnement externe à prendre conscience de l'importance des démarches qu'elle entreprend dans le développement et l'amélioration de la qualité des services

➤ **Services commercial** :

Suite la facturation, la gestion de portefeuille client et recouvrement des créances.

➤ **Département informatique** :

Assure le bon fonctionnement du CTMS, la maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelles applications aux différentes structures.

### 5.2.3. **Direction des finances et de comptabilité (DFC)**

Procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise et le développement de nouvelles applications aux différentes structures :

➤ **Services des finances :**

Procède au règlement de toutes les factures d'un cote et de l'autre a l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émis a la banque.


➤ **Service de comptabilité :**

Procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat, de présentation et investissement.


#### 5.2.4. **Direction technique (DT)**

Assure une maintenance préventive et curative des engins du parc a conteneurs.

 **Département Technique**

 **Service engins :** Assure l'entretien des véhicules lourds.

 **Service portiques :** Assure l'entretien des portiques et de la grue mobile.

 **Service méthodes :** Assure la mise en ouvre du plan de maintenance des équipements.

#### 5.3. **Les Valeurs de BMT**

– **Intégrité :** Intégrité, en esprit et en forme, est notre règle de conduite et d'engagement. Nous Ouvrerons, en toute circonstance et à tout moment, avec le respect absolu d'intégrité et d'honnêteté dans notre environnement de travail. Mentir, voler, décevoir, soudoyer, accepter des faveurs, ou faire des favoritismes ...vont à l'encontre d'intégrité. Intégrité est notre Guide et centre de Gravite.

– **Innovation :** Montrer de la curiosité et stimuler les nouvelles idées et la créativité. Recherche de nouvelles opportunités d'affaires. Avoir le courage de remettre en cause les vérités établies et oser explorer de nouveaux champs et horizons. Comprendre et gère les risques.

– **Performance :** Toujours rechercher les solutions les plus appropriées et partager son expérience. Développer l'expertise de manière continue et ciblée. Faire preuve de compétence commerciale d'orientation clientèle. Recherche la simplification. La clarté et éviter les activités qui n'ajoutant pas de valeur. Promouvoir les diversités.

– **Ténacité :** Fixes des objectifs ambitieux et respecter ses engagements. Prendre des décisions et s'assure de leur réalisation. Travailler en équipe, éliminer les barrières et s'imposer des exigences constructives mutuelles. Montrer de la persévérance jusqu'a l'aboutissement et se concentre sur les point important.

- **Sécurité** : Contribuer à la protection de la sante, à l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail dans l'entreprise. Veiller à l'application des règles relatives à la protection des employés, des clients, et des visiteurs. Protéger et agrémenter environnement de travail et respecter la protection de l'environnement et les directives HSE. Assure la sécurité des biens de leurs clients.
- **Courtoisie** : Le client est la raison d'être de notre simple existence. Lui montre qu'il est le centre de souci et l'objet de l'entreprise et l'objet de l'entreprise .Montrer du respect à l'égard des services, de l'autorité, de la hiérarchie et des règlements établis. Respecter l'éthique du professionnalisme et de la décence sociale, Respecter en tout temps ses collègues.

#### **5.4.Objectifs et acquis de BMT**

##### **5.4.1. Les objectifs**

BMT à pour objectif de faire de son terminal à conteneur une infrastructure moderne à même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur. La mise à disposition d'une nouvelle technologie dans le traitement du conteneur pour :

- ✚ Un gain de productivité ;
- ✚ Une réduction des coûts d'escale ;
- ✚ Une fiabilité de l'information ;
- ✚ Un meilleur service clientèle ;
- ✚ Faire face à la concurrence nationale et internationale ;
- ✚ Propulser le terminal au stade international ;
- ✚ Gagner des parts importantes du marché ;
- ✚ Cibler 150 000 EVP à partir 2008 et entre 5% et 10% de part de marché ;
- ✚ Augmenter la productivité de la manutention ;
- ✚ Développer le transport de bout en bout ;
- ✚ Améliorer le rendement et écourté les temps d'escale ;
- ✚ Mettre en place des procédures efficaces de gestion et une prestation de service répondant aux normes universelles
- ✚ Satisfaction complète de la clientèle et usagers portuaire en matière de transport et de manutention ;
- ✚ Prise en charge totale et entière des soucis du consignataire pour tout ce qui concerne le conteneur ;

- ✚ Tenir l'engagement d'assurer un service de qualité dans les meilleurs délais ;
- ✚ Offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnel pour les clients ;
- ✚ Améliorer le service et adopter les besoins du client ;
- ✚ Obtenir l'excellence dans la gestion des opérations terminales
- ✚ Créer de l'emploi.

#### 5.4.2. Principaux acquis

Les performances réalisées depuis la mise en concession de BMT :

- ✚ Augmentation de rendement de 8-10 à 25-30 unités de conteneurs/H ;
- ✚ Croissance de trafic conteneurs de 100.050 EVP (2007) à 120.000 EVP ;
- ✚ Réduction importante des séjours à quai des navires 25 h à 12 heures ;
- ✚ Formation du personnel aux nouvelles technologies de manutention et de gestion du terminal;
- ✚ Accélération des formalités douanières grâce à l'installation du guichet unique.

### 6. Référence du terminal

Tableau N° 01 : reprisant les références de la terminale

Quai accostage	
Longueur	500ml
Profondeur	12m
Superficie	60ha
Nombre de post de quia	04
Taux d'utilisation du quai	70°/°

Source : BMT.2016.

Tableau N°02 : capacité de terminale

Zone	Capacité	Superficie
Parc à conteneur (vide)	900 EVP	15200 m <sup>2</sup>
Parc à conteneur (plein)	8300 EVP	78500 m <sup>2</sup>
Zone pour dépotage /empotage	600 EVP	3500 m <sup>2</sup>
Parc à conteneurs frigorifique	500 prises	2800 m <sup>2</sup>
Capacité totale du terminal	10300 EVP	100000 m <sup>2</sup>

Source : BMT.2016 (EVP : Equivalent vingt pieds).

## 7. Les moyens de BMT

Le terminal à conteneurs est équipé en moyens et matériels de manutention et de levage qui réduisent le temps d'escale permettant ainsi de répondre aux attentes et exigences des opérateurs parmi ses moyens nos distinguent :

### 7.1. Portique de quai sur rail (QC)

QC sert au chargement et au déchargement de divers conteneurs et colis lourds. La figure suivante représente QC de BMT de type Panamax.

**Figure N°09:** Portique de quai sur rail



Source : BMT.2016.

### 7.2. Portiques gerbeuses sur pneus (RTG)

Pont roulant utilisé pour le mouvement et le positionnement de conteneurs dans un parc à conteneur. Le RTG peut aussi servir à charger et décharger des conteneurs transportés.

**Figure N° 10 :** Portiques gerbeuses sur pneus



Source : BMT.2016.

### 7.3. Remorques portuaires (RP)

RP est un camion non matriculé qui circule à l'intérieur de terminal (interdits de sortir) qui sert à déplacer les conteneurs de quai aux blocs dans les zones de stockage.

**Figure N°11** : Remorques portuaires



Source : BMT.2016.

### 7.4. Charriot manipulateur de vides

Chariot manipulateur de vides est un équipement portuaire de la famille du charriot élévateur, permettant de soulever, déplacer et empiler les conteneurs de façon autonome. Ces charriots de manutention sont un excellent choix pour amener et retirer des conteneurs sur des camions utilitaires.

**Figure N° 12** : Chariot manipulateur de vides



Source : BMT.2016.

### 7.5. Grue mobile portuaire

- ✚ Charge et décharge le conteneur du navire au vice versa de camion ;
- ✚ Un Genest (groupe électrogène) ;
- ✚ Système de moteur électrique ;
- ✚ Système de portique.

**Figure N°13 :** Grue mobile portuaire



Source : BMT.2016.

### 7.6. Sticker

C'est un engin de manutention des conteneurs rangés en blocs, il peut prendre des conteneurs pleins. Le sticker facilite les petits déplacements dans le terminal et empiler des conteneurs l'un sur l'autre.

**Figure N°14 :** sticker



Source : BMT.2016.

7.7. Remorques routières

Remorquer routières sont des camions qui permettent de transporter les conteneurs vers les zones de stockage à l'extérieur du terminal (les ports sec).

Figure n° 15 : remorques routières



Source : BMT, 2016.

7.8. Charriots élévateurs

- ✚ Ils sont faits pour le stockage ;
- ✚ Les chariots élévateurs de 3 et 5 tonnes peuvent entrer dans le conteneur et soulever des marchandises.

Figure N° 16 : charriots élévateurs



Source : BMT.2016.



BMT dispose d'un nombre important de chaque type d'engin, le tableau suivant représente le nombre d'engins avec leur capacité.

**Tableau n°3 : Les différents engins de BMT**

<b>Nom des engins</b>	<b>Nombres</b>	<b>Capacités</b>
Portique de quai sur rail	08	36 tonnes
Portique gerbeur sur pneus	02	40 tonnes
Remorques portuaires	20	40 tonnes
Charriot manipulateur de vide	11	10 tonnes
Grue mobile portuaire	02	100 tonnes
Stickers	11	40 tonnes
Remorques routiers	30	36 tonnes
Charriots élévateurs	11	2.5/3/5/10 tonnes

Source : BMT. 2016.

## **8. Les équipements**

BMT avait procédé à la définition et à l'achat de produits, équipements, et de systèmes de gestion du terminal permettant d'atteindre une très bonne productivité dans l'exploitation et une efficacité dans les opérations de traitement des conteneurs et un système de télésurveillance pour assurer la sécurité de la marchandise. Les systèmes en question sont :

- Un système logiciel pour la gestion des opérations du terminal;
- Un système de communication de données se terrain en temps ;
- Un système de positionnement des transporteurs et de conducteur ;
- Un système de supervision des équipements et des infrastructures ;
- Une télé surveillance du parc et de ses périmètres.

**Section 02****Méthodologie de la recherche**

A travers cette section, nous allons présenter les différentes méthodes utilisées pour la collecte d'informations ainsi que les difficultés rencontrées durant notre stage à BMT.

**1. Le stage pratique**

Nous avons effectué notre stage pratique qui a duré plus d'un mois au sein de l'entreprise BMT qui a débuté à partir du 15 mai (pendant 30j) car cette dernière est spécialisée plutôt dans la gestion du terminal portuaire et qui fait recours au transport dit « multimodal »

Nous avons choisi d'entamer notre stage au niveau de BMT car notre thème de recherche fait partie du domaine d'activité de cette entreprise qui est le transport multimodal et logistique portuaire, aussi par rapport à son image et la place qu'elle occupe au niveau national.

L'objectif de notre étude est de vérifier les hypothèses proposées dans l'introduction et de répondre à la question principale qui est : « quels sont les mesures permettant de réduire le délai d'attente des navires en rade et à quai dans le port de Bejaia ? ».

Durant le déroulement de notre stage pratique, nous avons été bien accueillis par le service logistique ainsi que d'autres services notamment la DRH. Il faut noter aussi que nous avons été orientés par des personnels qui sont aptes et motivés à nous expliquer et répondre aux différentes questions.

Par conséquent, nous sommes arrivés à récolter un maximum d'informations et ce, malgré les quelques difficultés auxquelles nous avons fait face telles que :

- Le non accès à certaines données estimées confidentielles selon les responsables interrogés ;
- Le choix de la période de notre stage qui a coïncidé avec une phase de forte pression pour le personnel de BMT et ce, revient à la forte demande des clients, ce qui fait que le personnel s'occupe du règlement des problèmes de gestion et reste très peu disponible;
- Enfin, le manque de travaux récents sur la question du transport et ses techniques de programmation au sein de BMT, fait qu'il y a un manque de documentation au sein la bibliothèque de l'entreprise.

## 2. Construction du guide d'entretien

A l'aide du stage pratique, nous avons pensé à utiliser un autre moyen de collecte d'informations à savoir : le guide d'entretien.

Ce dernier a été destiné à l'ensemble des responsables des différents services de l'entreprise BMT d'un échantillon de 4 à 10 personnes. Les personnes interrogées ont donc subi des entretiens semi-directifs avec des questions ouvertes leur laissant l'occasion de s'exprimer avec liberté.

Toutefois, la structure de notre guide d'entretien est découpée en trois axes (thématiques) : le premier axe consacré la BMT, en suite le deuxième axe sera sur la logistique portuaire, en fin le troisième axe se focalise sur le transport multimodal de BMT.

### 2.1. Analyse des résultats

Afin de répondre à notre problématique et d'illustrer notre travail de recherche par un cas de terrain, nous avons procédé à réaliser un guide d'entretien destiné au responsable logistique de la direction BMT.

D'après les réponses de l'interrogé, nous pouvons structurer les résultats sous formes des points suivants :

#### 2.1.1. Le fonctionnement des différentes activités de BMT

Nous avons essayé d'approcher ce volet à travers les questions suivantes :

##### **Question n°1 : Quelles sont les missions de l'entreprise BMT ?**

Les missions de BMT sont plusieurs. Parmi celles-ci, nous trouvons :

- Traiter dans les meilleures conditions de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des navires-porte-conteneurs ;
- La manutention sur navire aussi bien le chargement et le déchargement des conteneurs et leurs entreposages dans les zones de stockage ;
- Le service d'acconage (programmation des moyens humains et matériels pour le bon déroulement des opérations de chargement et déchargement des navires) sur les aires spécialisées ainsi que leurs livraisons ;
- L'orientation des clients ;
- Transfert en toute sécurité.

**Question n° 2-Pouvez-vous nous donner une présentation générale sur le fonctionnement des activités du service logistique ?**

Selon le responsable logistique, le fonctionnement des activités du service logistique peut être cerné à travers les trois (03) activités principales suivantes :

**A. Gestion des zones extra portuaire**

La zone extra portuaire de BMT qui est située au niveau d'IRYAHEN (commune tala hamza) et qui est conçue pour la restitution des conteneurs vides (voir annexe n°3) restitués par les clients. A la réception des conteneurs vides, BMT lui établit un bon de restitution et ils sont entreposés par types et compagnie maritime.

**B. Prestation logistique globale PLG**

C'est ce qu'on appelle porte à porte, BMT assure le suivi des dossiers d'importations qui sont concernés par le dédouanement, contrôle et vérification des dossiers. Une fois que le dossier est liquide BMT se charge de la livraison et la restitution du conteneur.

**C. Gestion et suivi du port sec sous douane(TIXTER)**

Sur la troisième activité sera sur la gestion et suivi du port sec sous douane **TIXTER** qui est un partenariat qui a été faite entre EPB et BMT.

L'EPB s'occupe des financements de projet et les installations d'infrastructures, pour BMT stipule un vol opérationnel et informationnel qui a apporté avec des équipements décroître pour traitement des conteneurs vides et pleins, qui seront (conteneurs) mis à disposition douanière, vérification, police sera prise en charge par l'EPB afin de conclure la clarification pour le plan de décharge opérationnel qui consiste à prendre en charge toute l'activité depuis le débarquement jusqu'à leur déchargement tixter (parc pour les conteneurs pleins), il est contrôlé par tous les organismes de contrôle (douane, DCP).

EPB nous envoie un fichier d'information qui fait ressortir l'information de tous les conteneurs concernés par transfert sous douane du port de Bejaia jusqu'à tixter, une fois les conteneurs sont identifiés, le service logistique élabore une liste des bays qui sont des cellules dans un navire, chaque bay est numéroté (référence), donc on envoie la liste ou l'ordre de débarquement, le pointeur allant la liste des conteneurs à transférer au zone tampon (zone des transits des conteneurs qui sera entreposée temporairement), puis en entame le chargement qui sera pas par ordre ou transfert car c'est la même marchandise au même client, une fois sont sur

terrain le douanier aura mission de coucher les conteneurs sortie, Une fois arrivés sur site de tixter et sont entreposés dans des parc de stockage dédiés pour l'entreposage des conteneurs plein, le transiter fera une déclaration définitive.

Le circuit des conteneurs sera pas terminer à tixter, il sera terminée ou port de Bejaia.

Tixter  $\rightleftarrows$  client  $\rightleftarrows$  tixter port

Pour le retour du client vers tixter sera par voie routier, et du tixter vers le port de Bejaia sera par voie ferroviaire.

Le déchargement se fait par un bon de restitution (voir annexe n°3) qui a pour mission de l'introduire dans le système pour un arrêt de la surestarie et pour déclencher l'entreposage au niveau du port.

#### **Question n°4-Quels sont les objectifs de BMT ?**

BMT a pour objectif de faire de son terminal à conteneur une infrastructure moderne, à même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur, qui sont :

- ✓ Un gain de productivité ;
- ✓ Une réduction des coûts d'escales,
- ✓ Une fiabilité d'information ;
- ✓ Un meilleur service clientèle ;
- ✓ Faire face à la concurrence nationale et internationale ;
- ✓ Propulser le terminal au stade international ;
- ✓ Gagner des parts importantes du marché ;
- ✓ La réalisation de 150 000 EVP à l'horizon de 2018 ;
- ✓ Augmenter la productivité de la manutention ;
- ✓ Développer le transport de bout en bout ;
- ✓ Améliorer le rendement et écourter les temps d'escale ;
- ✓ Mettre en place des procédures efficaces de gestion et une prestation de service répondant aux normes universelles ;
- ✓ Satisfaction complète de la clientèle et usagers portuaires en matière de transport et de manutention ;
- ✓ Prise en charge total et entière des soucis du consignataire pour tout ce qui concerne le conteneur ;

- ✓ Tenir l'engagement d'assurer un service de qualité dans les meilleurs délais ;
- ✓ Offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnel pour les clients ;
- ✓ Obtenir l'excellence dans la gestion des opérations terminales ;
- ✓ Créer l'emploi.

### **2.1.2. Etude de la logistique portuaire chez BMT**

Nous avons approché ce point par des questions suivantes :

#### **Question n°1- Quelle est la date de création de service logistique ? Et quel est son rôle au sein de BMT ?**

Le service logistique a été créé en 2010, elle a été créée pour prendre tous les activités de BMT telle que la gestion de zone extra portuaire pour la réception des conteneurs vide, prestation logistique global qui est le porte à porte et la gestion de l'entrepôt sous douane au niveau de TIXTER BBA des conteneurs pleins.

Ainsi, la stratégie visée à travers la création de ce service est de participer à la réalisation des objectifs de l'entreprise tels que la création d'une valeur ajoutée et l'augmentation du chiffre d'affaire tout en réduisant la part des coûts logistiques dans celui-ci.

#### **Question n°2- la logistique est-elle une activité importante au sein de BMT ?**

Elle est très importante, du fait que le plan de charge assigné à cette activité est remarquablement imposant qui consiste à gérer les parcs à conteneurs vides extra portuaire.

En effet, l'entreprise BMT reste un des prestataires logistiques les plus importants dans l'organisation portuaire à Béjaia voire en Algérie. Se doter d'une logistique efficace s'avère donc, indispensable pour la réussite de la mission de BMT.

#### **Question n°3-Comment la logistique est-elle structurée au sein de BMT ?**

Elle constitue actuellement un service logistique qui à sous sa coupe les équipes de terrain qui travaillent sur 3shifts de 6h jusqu'à 00h, pour assurer le déchargement des conteneurs vide et l'entreposage ainsi que le chargement sur les camions BMT pour les transférer au port pour embarquement.

L'existence d'un service logistique au sein de BMT, témoigne toutefois, du degré de développement de la fonction logistique, qui nous pouvons dire elle est de type logistique intégrative.

**Question n°4- combien de zones de stockage avez-vous, et quelle sont leurs capacités ?**

D'après le service logistique : « *Nous avons une zone pour le moment situé à IRYAHAN nommé zone extra portuaire (ZEP), avec une capacité de stockage de 5000EVP* ».

Il s'avère donc, utile pour BMT, de développer d'autres zones de stockages telle que la zone de Ighil Ou Berouak.

**Question n°5-quels sont les différents moyens logistiques dont vous disposez ?**

D'après le responsable les différents moyens logistiques sont principalement :

- ✓ Flotte de camion (nombre de camions routiers) estimé à 45 camions.
- ✓ Engins de manutention pour le chargement et le déchargement.

Bien que ces moyens restent importants, il convient tout de même de souligner, le retard accusé par les ports algériens en termes d'infrastructures portuaires, notamment en ce qui concerne la nature même des ports qui ne permettent pas d'accueillir les grands paquebots (à cause de leur manque de profondeur), mais aussi pour les moyens de chargement et de déchargement qui restent pas très sophistiqués.

**Question n°6-quel est le rôle des TIC dans l'optimisation de la logistique ?**

D'après le responsable les TIC utilisé sont : « *téléphonie et la messagerie informatique, pour avoir une liaison et connexion inter relié avec un système messagerie électronique entre le port et la zone*».

Nous constatons, toutefois, que l'intégration des TIC dans la gestion de la chaine logistique portuaire reste limitée, ce qui contraigne la circulation des flux informationnels, l'optimisation des coûts administratifs et le traitement des demandes en temps réel.

**Question n°7-est ce que la logistique portuaire peut-elle influencer le transport multimodal ?**

D'après le chef de service logistique, elle ne peut influencer sur le transport multimodal mais c'est un moyen de développement de la logistique afin de satisfaire le client final.

Nous partageons, donc, l'avis de l'interrogé sur le fait que le transport multimodal soit un moyen de développer la logistique portuaire, notamment à travers les avantages affectés à ce type de transport. Par contre, celui-ci (transport multimodal) reste conditionné par la qualité des pratiques logistiques portuaires car on ne peut combiner des moyens de transport, que si

nous disposons de moyens nécessaires en termes d'engins pour le chargement/déchargement, de palettes, de camions, etc.

**Question n°8- Quel est l'impact du service logistique sur les autres services de l'entreprise ?**

D'après le responsable l'impact est positif, il a noté une complémentarité avec les autres services en contribuant fortement avec les ressources qui ont un rôle important dans le bon déroulement des opérations du terminal à conteneurs.

Ce qui confirme la transversalité de la logistique au sein de BMT, dans le sens où chacune des activités de l'entreprise est reliée directement ou indirectement à celle-ci.

**Question n°9- quels sont les principes obstacles qui empêchent le bon déroulement de la chaîne logistique ?**

Nous constatons la présence de quelques aléas sur le plan opérationnel. En effet, la chaîne logistique est en infraction avec les autres activités de la direction des opérations telles que le déchargement des conteneurs au niveau du port, ceci se confronte avec le chargement des conteneurs vides. C'est-à-dire le chargement se fait avec le même engin, et bien d'autres lacunes telles que le manque d'espace au port où entreposer les conteneurs car des quantités demandées par les consignataires sont largement supérieures par rapport à l'espace alloué à l'entreposage des conteneurs vides au niveau du port.

**2.1.3. Etude du transport multimodal chez BMT**

Ce volet peut être cerné à travers l'analyse des réponses pour les questions suivantes :

**Q1-Faites-vous recours au transport multimodal ?**

Le responsable avance dans ce sens : « *Oui, BMT fait recours au transport multimodal afin de satisfaire les clients et assurer l'acheminement de la marchandise au délai comme promis et au bon endroit* ».

Ce qui confirme le degré de maturité de la gestion du transport au sein de BMT et l'intégration de cette activité dans le cœur de la chaîne logistique portuaire.

**Q2-quels sont les modes de transport que vous combinez ?**

Il s'avère que BMT dispose de trois (03) modes de transport à savoir : le transport maritime en tête, transport routier et enfin, le transport ferroviaire.



En faisant combiner ces moyens de transport, BMT crée les modes de transports suivants :

- ✓ Le ferroutage à travers la combinaison des transports maritimes et routiers ;
- ✓ Le transport maritime/ferroviaire. ;
- ✓ Et enfin, le ferroutage en liant les transports ferroviaires et routiers. Il est à préciser, par contre, que BMT n'utilise pas encore ce mode de transport et que c'est plutôt la zone TIXTER BBA qui l'utilise avec les clients.

### **Q3-Comment gérez-vous vos moyens de transport ? Et plus particulièrement le transport multimodal ?**

Selon le chef logistique : « *le service logistique gère son moyen de transport avec une optimisation (gestion optimale) de ressources, pour ne pas tomber ni dans les surcoûts, ni de perte, il faut le juste qu'il faut* ».

Il est donc clair, que l'enjeu principal pour l'activité de transport en général et pour le transport multimodal en particulier chez BMT, est celui d'optimiser les moyens utilisés (flotte de camions, engins de chargement et de déchargement, etc.) pour une meilleure réduction des coûts.

### **Question n°4-quel est l'apport du transport multimodal dans la réalisation des objectifs logistiques ?**

L'apport du transport multimodal dans la réalisation des objectifs logistiques contribue au choix de ces moyens, elle contribue aussi à la réalisation des opérations, des activités logistiques (l'apport du transport) tel que la gestion de zone extra portuaire, prestation logistique globale et la gestion d'entreposage sous douane BBA TIXTER.

## Section 03

## Traitement d'escale d'un navire

Durant notre stage au sein de BMT, on a décidé de suivre l'escale d'un navire pour comprendre comment s'effectue le traitement de ce dernier et quels sont les documents traités durant cette opération.

Le navire traité s'agit du navire « **M/V DI GOURAYA** » qui s'est déroulé du **12/08/2019 à 10H00**, heure de son arrivée au rade au **22/08/2019 à 23H00**, heure de sa sortie du port de Béjaïa. Le « **M/V DI GOURAYA** » est un navire d'une ligne régulière Transportant **754 tonnes** des marchandises divers +TCS, en provenance de « **Marina Di Carrara / Marseille** » vers le port de Bejaia. Les différentes étapes de traitement de ce navire sont :

### 1. Avant l'arrivée du navire

Avant toute opération, un armateur a besoin d'une agence située dans le port destination, afin de faciliter et prendre en charge l'escale de son navire, alors l'armateur lance une proposition au niveau du port d'escale, pour demander aux différentes agences de lui établir un « **pro-forma** »<sup>59</sup> « **voir annexe N° 01** »

L'armateur transmet au consignataire tous les éléments relatifs au navire et à la marchandise qu'il transporte, ces éléments sont :

- Le nom et le type du navire ainsi que ses caractéristiques (longueur, largeur, tirant d'eau) ;
- La marchandise (nature, tonnage) ;
- Le mode de transport (tramping, ligne régulière) ;
- L'ETA prévisionnel (date prévue d'arrivée du navire) ;

Après la consultation des différentes pro-forma, l'armateur va choisir l'offre qui lui convient à l'escale de son navire, après s'être informé sur les différents services et prestations de chaque agence. Dans notre cas pratique l'armateur a nommé l'agence (**National Shipping Company « Nashco »**) Bejaïa pour la prise en charge total de l'escale de son navire pendant son séjour dans le port de Bejaia et cela selon la prestation de service. ***Le paiement de la facture***

---

<sup>59</sup> Voir glossaire de l'annexe N°01

*pro-forma doit être effectué avant l'arrivée du navire par l'armateur.* Ce dernier à envoyer par e-mail à l'agence (**National Shipping Company « Nashco »**) les documents suivants :

- Bill of lading (BL) (le connaissement) ;<sup>60</sup> « **voir annexe N° 02** »
- Le manifeste cargo ;<sup>61</sup> « **voir annexe N° 03** »
- Le plan d'arrimage (cargo plan) ;<sup>62</sup> « **voir annexe N° 04** »
- Crew affects declaration : déclaration des biens des membres d'équipage<sup>63</sup> ; « **voir annexe N° 05** »
- Ship's particulars (spécificités du navire)<sup>64</sup> ; « **voir annexe N° 06** »
- Formulaire de notification d'arrivé.<sup>65</sup> « **voir annexe N° 07** »

Lorsque le navire a quitté Marseille, l'agent consignataire doit informer les parties concernées notamment :

- Les autorités portuaires « **CAPITAINRIE** » ;
- Le client (plusieurs clients)
- Le transitaire (plusieurs transitaires)
- L'expert maritime (**expert Moussaoui med « CNAN »**) ;
- le contre expert, s'il y'a lieu de faire ;
- la police et la douane...

Chaque jour l'agent (**National Shipping Company « Nashco »**) assiste à la conférence de placement des navires qui se tient quotidiennement à 10h00 au niveau de la direction capitainerie pour demander un poste à quai, adapté aux caractéristique du navire.

Cette conférence est composé de :

Le président de la conférence (directeur de la capitainerie), qui décide l'affectation des postes à quai selon les critères suivant :

- L'ordre d'arrivée des navires en rade (respect des priorités) ;
- La disponibilité des postes à quai adaptés aux caractéristiques des navires
- La disponibilité des moyens humains et matériels de BMT

---

<sup>60</sup> Voir glossaire de l'annexe N°02

<sup>61</sup> Voir glossaire de l'annexe N°03

<sup>62</sup> Voir glossaire de l'annexe N°04

<sup>63</sup> Voir annexe N°05

<sup>64</sup> Voir annexe N°06

<sup>65</sup> Voir annexe N°07

- La disponibilité des zones d'entreposage et de stockage (hangar, terre plein) ;

**N.B :** en cas de disponibilité des postes à quai et l'indisponibilité des moyens de BMT et l'EPB, ce dernier priorise systématiquement l'accostage des navires grées (navires ayants des moyens de bord pour le déchargement de la marchandise) ;

Le représentant de la DL, qu'est chargé des affectations des moyens matériels (grues chariots élévateurs, pelles) selon les commandes des clients, le selon la situation du parc engin;

Le président de la DMA, qu'est chargé des affectations des moyens humains (les manutentionnaires, chefs des bateaux, chefs des quais) et il doit rendre compte de la situation des zones d'entreposage, et des finitions de déchargement des navires ;

- Les consignataires ;
- Les transitaires.
- Les représentants de BMT et l'EPB

Dès la réception de l'ETA, tous les parties concernées commentent à réunir le maximum d'informations qui les aidera à mieux prendre en charge l'escale et à réaliser au mieux leurs tâches respectives.

Une **demande de poste à quai**<sup>66</sup> « **Voir annexe N°08** » est établie et signée par l'agent consignataire puis par le transitaire (représentant de l'importateur) avant d'être présenter au service recouvrement du port. Ce dernier appose son visa qui signifie que la situation du consignataire et du transitaire et de l'importateur est claire du point de vu financier vis-à-vis du port. L'agent dépose ce document au sein de la capitainerie et au sein du service accostage.

Le poste à quai attribué pour le traitement de navire (**National Shipping Company** « **Nashco** ») était le N°14 suivant ses caractéristiques.

## **2. A l'arrivée et accostage du navire**

### **2.1. L'arrivée du navire en rade**

Dès l'arrivée sur la rade, le commandant du navire informe par VHF la tour de contrôle, cette dernière enregistre la date et l'heure exacte de l'arrivée. L'officier radio lui communique

---

<sup>66</sup> Voir annexe N°08

sa position de mouillage, puis cette information est communiquée à la capitainerie qui positionne le navire dans la situation portuaire.

Le commandant informe également son l'agent par E-mail en lui communiquant la date et l'heure exacte d'arrivée sur rade, à son tour ce dernier informe toutes les parties concernées.

Une notification d'arrivée, envoyée par le commandant, est déposée au service de sécurité du port code « **ISPS** », international ship and port facility Security, c'est-à-dire l'international pour la sûreté des navires et des installations portuaire. Ce code prend en charge tout l'aspect relatif à la sûreté des navires et des ports. Il définit clairement les responsabilités des états, des autorités portuaires et des armateurs ainsi que les rôles des différents intervenants et opérateurs dans l'installation portuaire.

L'gent shipping procède au positionnement du navire auprès de la conférence de placement des navires « **CPN** »<sup>67</sup> « **voir annexe N°09** » qui se tient quotidiennement à 10H00 sauf le samedi au niveau de la direction capitainerie. Elle est dirigée par le président de commission de la capitainerie ou par un officier de port et à laquelle participent le chef acconier, les agents consignataires et les transitaires afin d'affecter les postes à quais, les équipes et les moyens de manutention, la règle stipule que le premier navire arrivée sur rade est le premier à bénéficier d'un poste à quai afin de décharger mais cela n'est pas toujours le cas, en effet les postes à quai du port ne sont pas tous dotés de la même profondeur ni de la même longueur, et les navires également n'en pas tous la même longueur, le même tirant d'eau et la même priorité d'accostage à cet effet l'agent consignataire lors de la CPN présente les meilleurs aspects et caractéristiques du navire afin que ce dernier accoste dans les plus brefs délais.

## **2.2. L'accostage du navire « M/V DI GOURAYA »**

Leur de la conférence de placement des navires du 23/08/2019 le navire « **M/V DI GOURAYA** » est programmé pour accoster au poste N°14 pour décharger de sa cargaison, l'accostage s'effectue le 24/08/2019 à 19H15 (début de travail de BMT et l'EPB).

Une fois le navire est à quai, l'agent shipping, l'officier du port et la police des frontières se présente à bord du navire afin de compléter leurs informations et obtenir les documents dont ils ont besoin afin de compléter leurs dossier navire. L'agent consignataire après avoir assisté le commandant lors des formalités avec les autorités portuaires et noté se dans le bord a besoin,

---

<sup>67</sup> Voir annexe N°09

il récupère principalement **trois cargo manifeste** avec lesquels ils procéderont au dédouanement du navire et notamment **deux copies de tous les documents** que le commandant peut lui fournir afin de joindre une copie de chaque au dossier courtage fourni à la douane, dans ces documents on y retrouve :

- Un originale cargo manifeste ne varier par la brigade maritime des douanes ;
- Copie du **B/L** Bill of Lading « connaissance » ;
- Copie de cargo plan « plan de l'arrimage » ;
- Copie de Ship's Particulars « particularisées du navire »
- Copié de list of 0 last port of call « liste des dix dernier port de l'escale »
- Copie de Narcotics list « liste des narcotique à bord » ;
- Copie d'équipement list « lite des équipements » ;
- Copie du Ship's Stores Declaration « déclaration des provisions du bord » ;
- Copie de vaccination list « liste des vaccines » ;
- Copie du Registry Certificate « certificat d'enregistrement du navire » ;
- Copie du Tonnage Certificate « certificat de tonnage » ;
- Crew liste « liste d'équipage à bord » ;
- Crew Money list « liste des sommes d'argent de l'équipage » ;
- Crew effect declaration ;
- Ship's Cash Money « déclaration de l'argent du navire » ;
- Nil List « liste des choses que le navire n'a pas » ;

L'agent shipping récupère le connaissance original de client ou de son représentant (transitaire) et le remettre au commandant, preuve que les engagements de l'importateur vis-à-vis de son fournisseur ont été respectés, sans cela le commandant n'accepterait pas de décharger sa cargaison, et en contre partie l'agent remet au transitaire des documents appeler **Avis d'arrivée**<sup>68</sup> « Voir annexe N°10 » et le **bon à délivrer**<sup>69</sup> « Voir annexe N°11 » sans ces documents le transitaire ne pourra pas dédouaner la marchandise.

Pour procéder au dédouanement de la marchandise, le transitaire doit rédiger une déclaration en détail dans laquelle il expose toutes les informations requises, notamment le mode de paiement. La déclaration est établie par le système **SIGAD**. Pour un paiement au comptant, le client doit présenter au bureau de perception par l'intermédiaire du transitaire qui

---

<sup>68</sup> Voir voire glossaire de l'annexe N°10

<sup>69</sup> Voir glossaire de l'annexe N°11

effectue le paiement via chèque certifié en échange **d'une quittance de paiement**<sup>70</sup> qui sera jointe à la déclaration. Celle-ci servira de preuve de paiement au moment de la vérification au bureau des douanes qui délivre le **bon à enlever**<sup>71</sup>

L'agent shipping transmet l'information d'accostage à l'armateur, au réceptionnaire, et toutes personnes ou organismes concernée, en tachant de bien mentionner : « **voir l'annexe N° 72** »

- La date et l'heure du EOSP « End Of Sea Passage » date ;
- La date et l'heure du Anchrage « mouillage » ;
- La date et l'heure du Anchor up « désencrage » ;
- La date et l'heure du POB « pilote à bord » 20/08/2019 à 18H30
- La date et l'heure de first line « première amarre » 24/08/2019
- All fast « accostage » 24/08/2019 à 19H15 ;
- Bunkers on arrival « les soutes à l'arrivée » ;
- Draft on arrival « tirant d'eau à l'arrivée » ;
- ETS Estimated time of sailing « Estimation du temps de sortie »

L'expert maritime CDT Moussaoui dans notre cas, effectue un premier contrôle en terme de qualité de la cargaison avant même d'entamer le déchargement, c'est-à-dire il vérifie que la cargaison n'a pas subi de dommage ou d'avarie durant son chargement ou son transport, puis ce dernier charge deux ou trois de ces agents qui se relaient durant toute la durée de déchargement afin d'effectuer le pointage des marchandises qui seront débarquées, c'est-à-dire un contrôle en terme de qualité.

Après constitution du dossier courtage, l'agent consignataire se présente à la recette principale des douanes pour la saisie du manifeste system dit **le manifeste de cargaison maritime**<sup>73</sup> à l'entrée sur le système **SIGAD** « Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes » le manifeste système est imprimé en plusieurs exemplaires, cachet et signé par l'agent consignataire puis remis au service navigation afin qu'il appose son visa et dispatché aux services suivants concernées :

- Service navigation (douane) ;
- Brigade commerciale (douane) ;
- Service accostage (EPB/BMT) ;

---

<sup>70</sup> Voir annexe N°12

<sup>71</sup> Voir glossaire

<sup>72</sup> Voir annexe N°14

<sup>73</sup> Voir glossaire de l'annexe N°02

- Service pointage (EPB/BMT) ;
- Service facturation (EPB/BMT) ;

### 2.3. Le déchargement du navire « M/V DI GOURAYA »

Après que toutes les formalités de dédouanement soit effectuées et la marchandise autorisée à être décharger (**autorisation de débarquement**)<sup>74</sup>, le transitaire fait rentrer les camions qu'il a prévu pour l'opération et le déchargement peut commencer.

Selon les caractéristiques du navire, les moyens dont il est doté, la cargaison qu'il transporte et les exigences des clients et du consignataire, l'EPB et BMT à travers ses services de manutention et d'acconage procédons à l'affectation des équipes et des moyens matériels de façon procédée au déchargement dans les meilleurs délais et conditions, dans notre cas une équipes d'ouvriers et remorques, un staker BMT et grue à terre et des Clarks de 10 T et Clarks 05 T ont été affecter au navire durant tout la durée de dédouanement, les horaires de travail sont :

- 07H00 à 13H00/ Shift matin
- 13H00 à 19H00/ Shift soir
- 19H00 à 01H00/ Shift nuit

L'agent consignataire doit veiller au bon déroulement des opérations de déchargement, toutes anomalies doivent être immédiatement signalées par un rapport d'avarie « **Rapport de Shift** »<sup>75</sup> au directeur d'exploitation (manutention) afin d'être régler dans les plus brefs délais et éviter tout retard additionnel.

Durant le déchargement le service pointage de l'EPB / BMT et agent pointeur de l'expert effectuent un contrôle technique quantitatif de la marchandise débarquées ce qui conduit à l'établissement des documents suivant :

- « **Le bordereau de réserve** »<sup>76</sup>, un genre de rapport final de pointage est établi par le service de pointage.
- « **Bulletin différentiel** », établit dans le cas ou n'y un manque ou un excédent par rapport à la quantité préalablement mentionner sur le B/L et le cargo manifeste, il

---

<sup>74</sup> Voir annexe N°16

<sup>75</sup> Voir annexe N°14

<sup>76</sup> Voir annexe N°15



motionne exactement la quantité manquante ou excédante. Est également établit par le service pointage (EPB/ ou bien BMT).

- « **Time-sheet** »<sup>77</sup>, c'est un document qui est établie par le service acconage et qui reprend tout les moyens, les engins, les équipements, les équipes et les arrêts que ça soit par le bord ou par le port.

Ajouter à cela les documents qui seront établies par l'agent consignataire et l'expert maritime comme :

- « **Le statement of facts** »<sup>78</sup>, document établie par l'agent consignataire ou il mentionne toutes les observations importantes depuis son arrivée sur rade à son appareillage.
- « **Le manifeste D1** »<sup>79</sup>, document établie par l'agent consignataire, qui sera signé par lui-même et par le commandant et qui servira à effectuer les formalités de douane à la sortie.
- « **Information de départ** »<sup>80</sup>, en retrouve les principales informations du navire, la cargaison, ca provenance et la destination du navire. Ce dernier servira à effectuer les formalités avec la police des frontières « **P.A.F** ».
- **Final tally report** « **rapport d'escale** »<sup>81</sup>, rapport final de pointage établie par l'expert maritime à la fin de déchargement résumant la situation du pointage.
- « **Procès verbal de contrat** », c'est un procès verbal en termes de qualité et quantité des marchandises déchargées.

### 3. La sortie du navire « M/V DI GOURAYA »

#### 3.1. Fin des opérations de déchargement et sortie du navire

Une fois les opérations de déchargements achevés, vient le moment des formalités de sortie, l'agent consignataire, l'expert maritime et un agent du service manutention et acconage de l'EPB et BMT se présentent à bord du navire et entament la signature des documents préalablement cités avec le commandant.

---

<sup>77</sup> Voir annexe N°16

<sup>78</sup> Voir annexe N°17

<sup>79</sup> Voir annexe N°18

<sup>80</sup> Voir annexe N°19

<sup>81</sup> Voir annexe N°20

Les services des douanes sont avisés avant la finition du navire, ils peuvent se présenter à bord à la fin pour un dernier contrôle comme ils peuvent ne pas le faire et autoriser directement la libération du navire.

Une fois les formalités de sortie achevées et le navire libre d'appareiller, l'agent consignataire ramène une brigade de la police des frontières pour la dernière formalité de sortie qui est la fouille intégrale du navire, les agents de la police des frontières fouillent intégralement le navire avant de signer la note d'information de départ. Cette dernière est également signée par le commandant et par l'agent consignataire, suite à ça, l'agent consignataire utilise la VHF du navire afin d'appeler la tour de contrôle du port et demande le pilote à bord en leur annonçant que le navire est prêt à appareiller.

L'agent Shipping transmet un E-mail informationnel à l'armateur et réceptionnaire et à toute personne concernée qui contient les informations suivantes :

- Fin de déchargement le 05/08/2019 à 15H30 ;
- Documente à bord le 05/08/2019 à 16H00;
- Pilote à bord le 25/08/2019 à 19H00 ;
- Appareillage ou sortie le 25/08/2019 à 19H30 ;
- Les soutes au départ ;
- Le tirant d'eau au départ

Il scanne tout les documents de sortie qu'il joint à ce message par le biais de « **manifeste D1** »<sup>82</sup> ne varient pas par la brigade maritime des douanes, l'agent consignataire procède aux formalités douanières à la sortie c'est-à-dire à l'enregistrement de la sortie du navire sur le système SIGAD.

### **3.2.Etablissement de compte d'escale**

Le compte d'escale reflète des opérations commerciales intervenues sur le navire « **M/V DI GOURAYA** ». C'est-à-dire regroupe toutes les factures que l'armateur doit payer pour l'escale du navire, ces factures sont détaillées comme suite :

- La confection du compte d'escale
- Contrôler des factures EPB (pilotage, amarrage, remorquage, dépenses accostage, TSP (Taxe séjour portuaire), extra-frais, débarquement, enlèvement détenues, fournitures d'eau).

---

<sup>82</sup> Voir annexe N° 18

- Contrôler des factures BMT (Factures d'embarquement des TCS pleines et vides et les factures de débarquement des TCS pleines et TCS vides.
- Contrôler les factures selon les barèmes EPB et BMT
- Contrôle du manifeste comptable
- Calcule de la commission d'agence selon le montant du fret débarqué
- Calculer tous les frais de navire
- Contrôler le C/E et arrêter le C/E avec la comptabilité
- Saisir le C/E sur application
- Motionné le montant du C/E sur la fiche armateur
- Envoi du C/E à l'armateur avec toutes les copies originales

### **Conclusion du chapitre**

A la fin de ce chapitre, on conclut que, le port de Béjaïa ambitionne une hausse de ses trafics, avec une accélération sur les segments stratégiques, ainsi que le développement et les réaménagements qui renforceront le positionnement et rôle de port de Béjaïa sur le plan national et méditerranéen.

Cependant BMT s'est tournée vers la création d'une dynamique de groupe à travers les projets d'amélioration, une meilleure fluidité du trafic couplée à une réduction substantielle des coûts et des délais d'attente que se soit en rade ou à quai, l'amélioration de la qualité de service et des infrastructures portuaires, dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays dans les meilleures conditions d'économie, de sécurisé et faciliter la logistique du commerce pour se faire, elle dotée d'équipement performant et de système informatisé lié à la logistique afin d'offrir des services de qualité efficaces et fiables, en réalisant une satisfaction totale du client.

# **Conclusion Générale**

### Conclusion Générale

La logistique est au cœur des enjeux territoriaux, après avoir été restreinte au management et aux stratégies des entreprises. Elle est devenue un facteur clé de la gestion du territoire, très présente dans l'aménagement, le transport, insertion environnementale, l'emploi et la formation et donne lieu à des choix de configuration et l'investissement (infrastructures, équipements, zones dédiées...) de plus en plus lourds.

Le transport est un élément essentiel dans la chaîne logistique, il permet d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur, et toutes marchandises qui entrent sur le territoire douanières doivent être présentées à un bureau de douane subir les différents contrôles. La procédure de dédouanement des marchandises à une grande importance dans toutes les opérations pour empêcher et éviter d'importer des marchandises non autorisées.

Les marchandises transportées par voie maritime doivent être traitées avec des différents organismes portuaire et passer par des opérations et procédures afin qu'elles soient livrées aux clients.

Sachant que le port et par sa congestion constitue le maillon faible de la chaîne logistique, l'intégration du port dans le développement des ports secs est de fait car l'extension des espaces portuaires a des limites.

Cette étude a permis de constater que la logistique évolue au fil du temps et est devenue un enjeu stratégique majeur pour les entreprises, car elle permet d'atteindre les objectifs globaux en termes de délais, coûts et qualité. Elle regroupe aussi l'ensemble des flux organisationnels (interactions entre divers services, achat, qualité) et des flux informationnels (développement de la communication, système informatique SIP).

Un développement des entreprises portuaires stipulera une croissance économique du pays. Il est un lieu de production de service, donc une valeur ajoutée créée qui influence sur la richesse nationale. Cette richesse est exprimée par les bénéfices dégagés de fiscalité tirée de l'activité portuaire.

L'Algérie, l'ouverture du système portuaire joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique, il favorise les échanges commerciaux. C'est un contexte propice à l'émergence de la logistique (ça permet à la logistique de jouer son rôle).

## Conclusion Générale

---

Ainsi pour l'entité portuaire, quatre leviers de performance lui incombent et qui sont : la maîtrise des délais, les coûts, de la qualité de service et de la capacité à réagir.

L'efficacité des opérations portuaires dépend dans une large mesure de la manière dont l'infrastructure est adaptée aux besoins et de la disponibilité d'équipement approprié.

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 à un autre. 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 BMT et grâce au chef de service de la direction des opérations qui nous a aidé à déplacer vers l'agence maritime (**National Shipping Company « Nashco »**) qui prend en charge les besoins du navire « **M/V DI GOURAYA** » qui nous a traité dans notre cas pratique, elle reçoit des informations sur les caractéristiques de la cargaison ainsi que la date et l'heure d'arrivée du navire, ainsi un poste à quai lui est réservé. Dès l'arrivée du navire, depuis les eaux territoriales jusqu'à la rade, le navire est assisté par le service de la capitainerie. Très souvent le navire mouillé en rade en attendant son instruction à quai.

Une fois les quais d'accostage libérés, le navire est piloté par un pilote délégué de la capitainerie jusqu'au bassin où les remorqueurs le positionne au poste à quai convenu.

L'agent consignataire intervient dans la chaîne de transport pour le compte de l'armateur qui l'a mandaté, afin de mieux réceptionner le navire ou la cargaison, avant, durant, et après la sortie du navire en collaboration avec l'entreprise portuaire et l'administration des douanes.

Durant la période de ce stage nous avons apporté des éléments de réponses à l'ensemble des questions posées tout au début de notre étude ainsi qu'à notre problématique, à savoir :

- La création de la DL permet de rassembler les maintenances et approvisionnement, ainsi la planification et la réception des moyens matériels et humains par la conférence de répartition des moyens (CRM) de façon à répondre à la demande des clients afin de les satisfaire.
- Le temps d'attente des navires en rade dépend de la disponibilité :
  - Des postes à quais
  - Des zones d'entreposage
  - Des moyens matériels

## Conclusion Générale

---

- La rapidité de la manutention afin de libérer les postes à quais
- Le temps d'attente des navires à quai dépend :
- La fluidité des formalités administratives qui permet de réduire les délais d'attente et les coûts y afférents
- De la qualité et performance des infrastructures portuaires et de leur outil de gestion.

Aujourd'hui pour faire face à la croissance du trafic, nous devons disposer d'espaces opérationnels supplémentaires, c'est la raison pour laquelle le port investit lourdement depuis quelques années afin d'atteindre la taille lui permettant de répondre à la demande de plus en plus croissante. Il est donc nécessaire d'augmenter le linéaire de quai, ainsi que les surfaces de manutention et d'entreposage pour éviter les surcoûts et les longs séjours en rade.

# **Liste des Annexe**



## Lite des Annexes

Liste

des

Annexes



### NATIONAL SHIPPING COMPANY AGENCE :

### RAPPORT D'ESCALE

Nom du navire : GOURAYA	Cargaison et Tonnage à l'import : 886.5 T
Armateur/ Affréteur : CNAN MED	Cargaison et Tonnage à l'export : 01 flat rack réembarquée
Code Escale : 295039	
SITUATION NAUTIQUE DU NAVIRE	
Date et heure d'arrivée en rade	LE 22/08/2019 A 23H00
Provenance	MARSEILLE/MARINA DE CARRARA VIA DJEN DJEN
Date de programmation à l'accostage	22/08/2019 A 10H00 DU MATIN
Date et heure d'accostage	24/08/2019 A 19H15
N° du quai	14
Nombre de jours d'escale	01 JOUR
Date et heure d'appareillage	25/08/2019 A
Destination	ALGER
Nombre de remorqueurs utilisés à l'accostage	02 REMORQUEURES
Nombre de remorqueurs utilisés à l'appareillage	02 REMORQUEURES
OPERATION COMMERCIALES	
Date et heure de remise du manifeste cargo au port	25/08/2019 A 07H00 DU MATIN
Date et heure réception du plan d'arrimage	25/08/2019 A 07H00 DU MATIN
Clients / Marchandise à débarquer en sous palan	NIL
Date et heure début O/C	25/08/2019 A 07H00 DU MATIN AVEC 01 EQUIPE
Matériel commandé pour les O/C	01 EQUIPE AVEC UN STAKER+06 REMORQUES BMT + 02 CLARK + 02 REMORQUES EPB.
Matériel fourni par le port	01 EQUIPE AVEC UN STAKER+04 REMORQUES BMT ET 02 EPB AVEC UNE CRUE DE TERRE+ 03 CLARKS
Matériel privé commandé	NIL
Nombre de shifts travaillés	02 SHIFTS
Nombre de shifts en over time	NIL
Nombre d'heures d'attentes clients	NIL
Nombre d'heures de retards occasionnés par le port	NIL
Nombre d'heures de retards dûs aux intempéries	NIL
Date et heure de chargement	25/08/2019 A 07H00
Date et heure fin des O/C	25/08/2019 A
Récupération du time sheets	25/08/2019 A
Etat différentiel «bordereau des réserves»	25/08/2019 A
Marchandise en remport	NIL
AUTRES PRESTATIONS AU NAVIRE	
Quantité de soutes livrée	NIL
Quantité d'eau douce livrée	NIL
Autres livraisons	NIL
OBSERVATIONS	

L'Agent Shipping

*Dms*  
OPERATION

Le Commandant de Bord



Le Responsable des Opérations

- ANNEXE 20 -

# Lite des Annexes

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة النقل  
Ministère des Transports



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
G.A.T.M.A  
Groupe Algérien Transport Maritime

19

الشركة الوطنية للتسويق البحري  
**National Shipping Company Spa**  
« NASHCO Spa »

AGENCE MARITIME DE BEJAIA  
DEPARTEMENT SHIPPING  
Référence/GOURAYA/AOUT/2019  
ESCALE N 295039

## INFORMATION DE DEPART

POSTE	14
NAVIRE	GOURAYA
PAVILLON	ALGERIA
DATE D'ENTREE	24/08/2019 A 19H15 hrs
PROVENANCE	MARSEILLE/MARINA DE CARRARA VIA DJEN DJEN
TONNAGE DEBARQUE	886.5 T
TONNAGE EXPORT	FLAT RACK réembarqué
SORTIE LE	25/08/2019 A HRS
DESTINATION	ALGER

BEJAIA LE 24/08/2019

P-A-F  
321 à la sortie  
de 25/08/2019  
à 19.20  
[Signature]



NASHCO



SOCIETE PAR ACTIONS AU CAPITAL SOCIAL DE 326 260 000 DA  
RC N° 00B0011420 - 00/16 - NIF N° 000016001142057 - ARTICLE D'IMPOSITION N° 210 129 170 11  
AGENCE MARITIME DE BEJAIA : Résidence « Bois Sacré » Boulevard Amirouche BP N° 166 BEJAIA 06000  
C.B : BEA Béjaia N° 002 00041 041 220 0028 - 38  
TEL + 213 (0) 34 21 14 69 - 20 12 01 - FAX + 213 (0) 34 21 17 35 - E-mail : direc-bej@nashco.com.dz  
Site web : www.nashco.com.dz

- ANNEXE 19 -

M A N I F E S T E R E M P O R T  
D 1

GROS:

description sommaire

ou déclaration générale du chargement du Navire

GOURAYA

Le manifeste ne doit pas porter de autre surcharge ou mention en abrégé non approuvée.

Chaque cadre ne doit contenir qu'un seul article

On pourra insérer autant d'articles qu'il sera nécessaire

Les lieux de chargement doivent être indiqués

Le Manifeste doit être daté et signé immédiatement au dessous de la dernière inscription

Le dédouane D'Etat des présentés soit sur une feuille 21x27 cm recto seulement ou recto verso

soit sur 21x42 cm recto seulement ou recto verso

selon sur 21x42 cm x 2

Pavillon

ALGERIA

Jauge

7 775

NET 3 441

SAILED FROM:

BEJAJA

TO :

ALGER

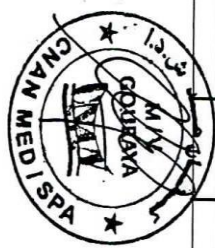
Lequel manifeste, dans l'exactitude du contenu est affirmé sous les peines de droit, est fourni et a été établi conformément aux Lois et règlements en vigueur.

NUMEROS ET NUMEROS DES COLIS	BL N°	NOMBRE ET NATURE DES COLIS ET NATURE DES MARCHANDISES	POIDS de Colis	FRET	COLLECT
		MARCHANDISES CONTINUATION DE VOYAGE			
		MCGV ALGER			
		MARSEILLE			
		01 FLAT RACK VIDE REMBARQUEE APRES LE DEPOTAGE A QUAI,			
		VU A LA NAVIGATION			
		ET LES PROVISIONS DE BORD			
		SCE COURTAGE			
		BEJAIALE 25/08/2019			
		MASTER			

JOUINES ALGERIENNE  
BRIGADE MARITIME  
BEJAIA - PORT  
DE LA NAVIGATION

05 59 1 5

*[Signature]*  
NAVIGATION




ANNEXE 18

18



NATIONAL SHIPPING COMPANY  
Agence Maritime : BEJALA

STATEMENT OF FACTS

Agent : NASTICO BEJALA		Port : BEJALA			
Vessel's name : GOURAYA		Owner : CNAN MED affrèteur : CNAN MED			
Vessel arrived on road (date/heure) : 24/08/2019 à 23h00		Programmed berth (date/heure) : 22/08/2019 à 10h00			
Pilot on board (date/heure) : 24/08/2019 à 18h130		NOR tendered (date/heure) :			
Cargo to discharge (weight and quantity) :		Discharging commenced (to/from) : 25/08/2019 à 07h00 DU MATIN			
Cargo to be loaded (weight and quantity) :		Loading commenced (to/from) :			
NOR accepted (date/heure) :		Working hours / Meal hours of the port : (H to H/Day to Day) (01 DAYS)			
Cargo documents on board (to/from) : le 25/08/2019 à 07h00		1st SHIRT From : 07h00 To : 13h00			
Water supplied (Tons) : NIL		2nd SHIRT From : 13h00 To : 19h00			
Garbage removed (CMB) : NIL		3rd SHIRT From : 19h00 To : 01h00			
Cargo discharged as per B/L : YES / NO		Draft on departure Fwd : Mtrs / Aft : Mtrs			
Draft on arrival : Fwd : Mtrs / Aft : Mtrs		Used tug boat outwards : 02 TUGS			
Used tug boat entrance : 02 TUGS		Pilot on board (date/heure) :			
Pilot ordered (date/heure) :		Immigration on board (date/heure) :			
Immigration ordered (date/heure) : 18h00		Bakers on arrival : IFO 44,5 tm / MDO 23,5 tm			
Vessel sailed (date/heure) : 25/08/2019 à		Bakers on departure : IFO tm / MDO tm			
Destination : ALGER		DETAILS OF DAILY WORKING:			
Date	Hours worked	Hours stopped	Nb of gangs	Quantity load / disch.	Remarks (2)
25/08/2019	From 07h00 To 13h00	From	UNE EQUIPE		12 TCS PLEINS + 01 FLAT RACK A DEPOTER + 07 COLIS DIVERS + 52 HDX TUBE ROUNDS
25/09/2019	From 13h00 To 15h30	From	UNE EQUIPE		24 TCS PLEINS AVEC L'EMBARQUEMENT D'UNE FLAT RACK
General remarks :					
Name and signature (Master) :			Place and Date :		
 Ahmed BASSOUL			Ahmed BASSOUL 25/08/2019		

(1) Mentionner le jour de repos  
(2) Raison des arrêts tels que le mauvais temps, ouverture/fermeture des panneaux, grève, panne de grue  
(3) Raison du retard d'accostage/appareillage et autres problèmes rencontrés

- ANNEXE 17 -



## Lite des Annexes

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS  
GROUPE SERVICES PORTUAIRES  
SERPORT SPA  
BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL SPA



وزارة الأشغال العمومية و النقل  
مجمع الخدمات المنائية  
SERPORT Spa  
ش.ذ.أ بجاية مديتيرانيين ترمينال

### Direction des Opérations **TIME - SHEET**

Béjaïa, le : .....

25/08/2019

Nom du navire : GOURAYA

MASHCO

N° D'escale : 7019000174

Nombre de TCS Débarquer : 37 TCS

Debut d'opération : le 25/08/2019 à 07H20

Nombre de TCS Embarquer vide : 01 TCS

Fin d'opération : le 25/08/2019 à 15H 30

Nombre de TCS Pleins à l'export :

Nombre de TCS Shiftés à bord :

Nombre de TCS Shiftés à quai :

Nombre de Panneaux Shiftés :

Nbre d'équipe MATIN : Grue EPB

DE 07H00 à 12H00

Le : 25/08/2019

Nbre d'équipe SOIR : Grue EPB

DE 12H00 à 18H00

Le : 25/08/2019

Atteints par Accostage:

Ship Supervisor

AIZEL Hakim  
Chef Bateau



MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS  
GROUPE SERVICES PORTUAIRES  
SERPORT SPA  
ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA



وزارة لأشغال العمومية و النقل  
مجمع الخدمات المينائية  
SERPORT SPA  
مؤسسة ميناء بجاية

DMA.IMP.07

Direction Manutention Acconage

**TIME - SHEET**

Béjaia, le 25 08 2013

92385

M/V GOURAYA  
DEBARQUEMENT DE

A BEJAIA LE, 24.08.2019  
COLIS DIVERS PST :

25.08 LOCATION 01 GRUE 07H00 A 19H00	3038 TCS
25.08 LOCATION CHARIOTS ELEVATEUR 03T00 02 SHIFTS	3004
LOCATION CHARIOTS ELEVATEUR 52T00 01 SHIFTS	3008 TCS
25.08 LOCATION TRACTEUR 02 SHIFTS	3009
25.08 ATTENTE TRACTEUR BMT AU TOTAL 02H00	

FIN DEBARQUEMENT DE

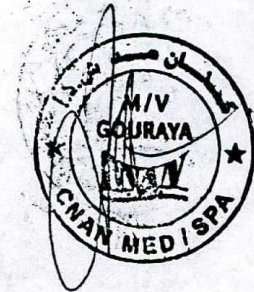
A 151130

ACCONAGE

CAPTAIN

OUATMANI A  
Chef Section  
Traitement de l'information

ZIANI Rafik  
Contre-Maitre



**BMT**  
 Direction des Opérations


**BORDEREAU DES RESERVES**

EMBARQUEMENT (I)  
 DEBARQUEMENT (II)

QUANTITE  
 ARRIVEE


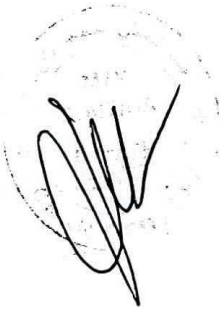


N° RES	Type	Catégories	Nombres
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			

**ATZEL FISKIM**  
 Char Belpair  
**BMT**



## Lite des Annexes

15

 <b>ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA</b> ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA DMA .IMP.10/00	<b>BORDEREAU DES RESERVES</b>			N° DE GROS : P/14	
	PRISES	A L'EMBARQUEMENT (1) AU DEBARQUEMENT (1)	DU NAVIRE	DESTINATION OU PROVENANCE(1) MARSEILLE ET MARINA DI CARRARA	
	PARTANT DE (1) : M/V GOURAYA ARRIVEE A (1) : BEJAIA Le : 25/08/2019				
MARQUES	NUMERO	QUANTITE		NATURE DE LA MARCHANDISE	RESERVES
		Nombre de colis	SUR PARTIE DE		
<del>SARL INNOVA CERAM</del>		01	01	CAISSE	
<del>SNC AYACH SAID</del>		01	01	COLIS	
<del>SARL ALPROMETAL</del>		62	62	FDX TUBES ROND	04 fdx décerclée
<del>EURL CEK CERAM</del>		02	02	COLIS	
<del>EURL PROTHMOAD</del>		03	03	COLIS	
<del>CIMENTERIE AIN KERIRA</del>		02	02	CAISSES	
<del>EURL LADY DIFFUSION</del>		02	02	PLTS	
<del>EURL SEPT</del>		02	02	PLTS	
<del>ENAGLO</del>		01	01	COLIS	
<del>SARL SIBEA</del>		01	01	PLTS	
<del>EPARGE M/SILA</del>		03	03	CAISSES	
<del>SPA TCHIL LAIT</del>		01	01	COLIS	
<del>DANONE DIORDJURA</del>		02	02	CAISSES	
<del>EPE SPA LANTERIE ALIBES</del>		01	01	COLIS	
<del>CENTAL</del>		06	06	PLTS	01 plts trouée
<del>SARL INVESTMENT BENNAEUR</del>		01	01	PLTS	
<b>LE CAPITAINE</b>		Le Navire traité selon le manifeste de bord. Présume conforme a déterminé à la livraison			
		A/ ALLAH HADDADI Chef POINTEUR P/I 			
		DATE DE FINITION : 25/08/2019 			

- ANNEXES -



## Lite des Annexes



NATIONAL SHIPPING COMPANY  
Agence Maritime de BEJAIA

14

### RAPPORT DE SHIFT

Journée : DIMANCHE LE 25/08/2019  
Shift : MATIN Du : 07H00

Au : 13H00

Navire	AFFRETEUR	Accosté	Cargaison	Tonnage
GOURAYA	CNAN MED	24/08/2019 A 19H15	TCS+DIVERS	868,5 T
Moyens humains et matériels commandés:			UNE EQUIPES AVEC 06 REMORQUES+ UN STAKER BMT+LA GRUE DE TERRE + 02 CLARKS	
Moyens humains et matériels fournis:			UNE EQUIPES AVEC 06 REMORQUES+ UN STAKER BMT+GRUE DE TERRE EPB+02 CLARKS 10 T ET 01 CLARK 05 T	
Cargaison et Tonnage manipulés :			Import: 12 TCS PLEINS + 01 FLAT RACK A DEPOTEE + 07 COLIS DIVERS	Export: NIL
Cargaison et Tonnage restant :			Import: 24 TCS PLEINS	Export: FLAT RACK REEMBARQUE APRES DEPOTAGE.
Date et heure estimées de finition :			LE 25/08/2019 FIN SHIFT SOIR	
Observations sur le déroulement des opérations :				
Arrêt (Durée et cause) : NIL.				
Attente (Durée et cause) : NIL.				
Panne : NIL.				
Client ne s'étant pas manifesté : NIL.				
Autre : le port n'est pas effectué une equipe nuit car il ne travaille pas shift nuit du samedi				
Dispositions prises pour le shift prochain :				
Commande : UNE EQUIPES AVEC UNE GRUE DE TERRE AVEC 04 REMORQUES				

AHMED, RASSOUL

dpt shipping

- ANNEXE 14 -

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة النقل  
Ministère des Transports  
MINISTÈRE DES



الشركة الوطنية للتسويق البحري  
National Shipping Company Spa  
« NASHCO Spa »

شركة تسيير مساهمات الدولة للنقل البحري

SGP GESTRAMAR  
Société de Gestion des Participations de l'Etat  
des Transports Maritimes

كفان / شن. ذ. ا.  
CNAN Group Spa

AGENCE MARITIME DE BEJAIA  
DEPARTEMENT SHIPPING  
Référence : GOURAYA/AOUT/2019  
REF : DR N° 295039

Bejaia le 21/08/2019

A Monsieur L'inspecteur Principal  
Des douanes de Bejaia

OBJET : Autorisation de débarquement

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser  
A faire l'opération de débarquement :

CLIENT : NASHCO  
Nature de la marchandise : DIVERS+TCS  
Quantité de la marchandise : 875 T  
Navire : M/V GOURAYA  
Accostage prévu : le 22/08/2019 soir  
Date débarquement : 22/08/2019  
Horaires de travail : 19H00/01H00

GRADE ET NOMBRE D'AGENTS DES DOUANES

Précédées d'un avis de la Bte.  
commerciale, en présence d'un agent.

Autorisation du service des douanes

le 21.08.19

المفتش الرئيسي للضريبة  
بجاية

بجاية

SOCIÉTÉ PAR ACTIONS AU CAPITAL SOCIAL DE 326 260.000 DA  
RC N° 00B0011420 - 00/16 - NIF N° 000016001142057 - ARTICLE D'IMPOSITION N° 210 129 17011  
AGENCE MARITIME DE BEJAIA : Résidence « Bois Sacré » Boulevard Amirouch BP N° 166 BEJAIA 06000  
C.B : BEA Béjaia N° 002 00041 041 220 0028 - 38  
TEL + 213 (0) 34 21 14 69 - 20 12 01 - FAX + 213 (0) 34 21 17 35 - E-mail : [rec-tj@nashco.com.dz](mailto:rec-tj@nashco.com.dz)  
Site web : [www.nashco.com.dz](http://www.nashco.com.dz)

Cachet et Signature



Cadre réservé au service



- ANNEXE 13 -

## Lite des Annexes

02/09/2019

Envoyés [1/796] - Icosnet WebMail - Ship-bej <ship-bej@nashco.com.dz>

12



### L'accostage du navire gouraya au port de bejaia.

De: ship-bej@nashco.com.dz

25/08/2019 08:43

À: exploitation <exploitation@cnanmed.com>, "Nabil BOUDJELAL" <exploitation@cnanmed.dz>, karaoui <karaoui@cnanmed.dz>, logistique <logistique@cnanmed.dz>, aoucher <aoucher@cnanmed.dz>, BOUDRA <boudra@cnanmed.dz>, touati <touati@cnanmed.dz>, technique <technique@cnanmed.dz>

Cc: direc-bej <direc-bej@nashco.com.dz>, Com-dg <com-dg@nashco.com.dz>, Com-bej <com-bej@nashco.com.dz>, m-ingrachen <m-ingrachen@nashco.com.dz>

Bonjour a tous

Nous avons le plaisir de vous transmettre le rapport d'accostage du navire Gouraya au port de bejaia.

Navire Gouraya

Escale du 24/08/2019

Escale N 295039

Armateur Cnan Med

Arrivée sur rade le 22/08/2019 A 23h00

Pilote a bord le 24/08/2019 A 18h30

Accosté le 24/08/2019 A 19h15

Tonnage pour bejaia ;868.5 T

Début des opérations commerciale ce matin avec une équipe ( grue de terre pour les conteneurs et le divers avec ces moyens).

Les prévisions de fin des opp comm cette après midi.

Les soutes a l'arrivée ;

IFO 44.5 mt

DO 23.5 mt

FW 60 mt

LOA 7200 litres

Reviendrons avec rapport de shift matin .

SIts

Ahmed.R

Dpt shipping

Nashco bejaia

--

Envoyé depuis l'application Outlook Email App pour Android

- ANNEXE 12 -

## Lite des Annexes

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة الأشغال العمومية و النقل  
Ministère des Travaux Publics et des Transports



المجمع الجزائري للنقل البحري

G.A.T.MA  
Groupe Algérien Transport Maritime

AM

الشركة الوطنية للتسويق البحري  
EPE National Shipping Company Spa  
« EPE NASHCO Spa »

**BON A DELIVRER**

04/09/2019

Ref. B/L : 469846

Escale : 295038

Navire : TITTERI

Du : 16/08/2019 23:40:00

Provenance : MARSEILLE

Quai : 08

Gros :

Client :

Code. B/L: BJA/19/44704

Adresse :

Port Chargement : MARSEILLE

KHENCHELA ALGERIE

<u>Article</u>	<u>Description Article</u>	<u>Nb colis</u>	<u>Nb Tcs</u>	<u>Qte</u>	<u>Poids</u>	<u>Tare</u>
3	PLTE STC CORDON MADUR 8208	1	0	1	240	0

**NB :** Le présent Bon a Délivrer est établi en un seul exemplaire sur lequel doit être apposé le cachet de la caisse.

**Service Commercial**

- ANNEXE AM -

SOCIETE PAR ACTIONS AU CAPITAL SOCIAL DE 326 260 000 DA  
RC N° 00B0011420 - 00/16 - NIF N° 000016001142057 - ARTICLE D'IMPOSITION N° 06010108400  
AGENCE MARITIME DE BEJAIA : Résidence « LA PLAINE » 200 LOGTS RUE TAOUS HARFI BP N° 166 BEJAIA 06000  
C.B : BEA Béjaia N° 002 00041 041 220 0028 - 38  
TEL + 213 (0) 34 09 01 20/21/19/22 FAX + 213 (0) 34 09 01 20/22 - E-mail : direc-bejaia@nashco.com.dz

Lite des Annexes

NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social " 326.260.000,00 DA"  
RESIDENCE LA PLAINE,  
200 LOGTS, RUE TAOUS HARFI

120

04/09/2019

Ident.Fiscale 099416019187409 Code

PLTE STC CORDON MADUR 8208

AVIS D'ARRIVEE

Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

REFERENCE D'ESCALE 295038 NAVIRE TITTERI Gros :  
CONNAISSEMENT 469846 / BJA/19/44704 ARRIVEE 16-08-2019 Dt. Validation : 18/08/2019  
DATE DE CHARGEMENT 01/08/2019 PROVENANCE MARSEILLE FRANCE Quai : 08

DESTINATAIRE :  
ALGERIE

Monsieur et cher client,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :

Article	Designation	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
	PLTE STC CORDON MADUR 8208	1	0	1	240,00	0

Montant du Fret : 0,00 DA Debours : DA Devise: DA  
Montant de l'Avis : DA Quittance : DA Montant espece: DA  
Montant Cheque: DA

Montant en toutes lettres : *Quinze Mille Neuf Cent quatre-vingt-Quatorze DINARS Neuf CENTIMES*

Veillez vous munir du BL Original endossé lors de l'échange  
Dépense conteneurs à l'import en Algérie-Nouveau tarif surestaries vous rapprocher au niveau de la caisse  
Dépense: 15 jours à compter de la date d'accostage du navire CAUTION:TC20'DRY:120.000DA TC 40'DRY:240.000DA  
LOT:180.000DA TC40' OT:360.000DA MAFI-F/Rack20':200.000DA MAFI-F/Rack40':400.000DA  
PLTS-CRTNS-CSES SENSIBLES DEBARQUES DE NUIT OU JOURS FERIES SERONT DEPOSES D'AUTORITE AU PARC CTMD

Dans le cas où la marchandise présente des anomalies, le client ne peut procéder à la manipulation et l'enlèvement de sa marchandise  
sans la présence de l'agent de constat ou de l'expert désigné par le transporteur.  
En cas où le client omet de faire des réserves à ce moment et procède à l'enlèvement de sa marchandise, sa responsabilité est  
entièrement engagée pour tout dommage constaté après l'enlèvement.  
Ceci équivaut à une renonciation tacite de sa part à tout recours ultérieur.  
Tous les dommages ou pertes ne sont pas apparents, les réserves doivent être faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la  
lettre ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise et ce conformément aux dispositions de l'article 790 du Code Maritime >>

- ANNEXE -

## Lite des Annexes

02/09/2019

Envoyés [1/796] - Icosnet WebMail - Ship-bej <ship-bej@nashco.com.dz>



### le programme de la cpn du 23/08/2019

De: Ship-bej <ship-bej@nashco.com.dz>

23/08/2019 12:24

À: exploitation <exploitation@cnanmed.com>, "Nabil BOUDJELAL" <exploitation@cnanmed.dz>, "Logistique CNAN" <logistique@cnanmed.dz>, BOUDRA <boudra@cnanmed.dz>, "M. Kamel AOUCHER" <aoucher@cnanmed.dz>, "Navire Gouraya" <gouraya@cnanmed.dz>, "Samir Mokhtari" <exploitation@cnanmed.dz>

Cc: Com-dg <com-dg@nashco.com.dz>, Com-bej <com-bej@nashco.com.dz>, m-ingrachen <m-ingrachen@nashco.com.dz>, direc-bej <direc-bej@nashco.com.dz>

---

bonjour a tous

nous avons le plaisir de vous transmettre le programme de la cpn du 23/08/2019

les sorties

poste 11 apm

poste 13 nuit

poste 14 demain apm

poste 22 demain aube

poste 24 demain aube

poste 19 demain matin

les entres

navire GOURAYA prévu au poste 14 demain le 24/08/2019 l'après midi , il va travaillé le dimanche matin avec une équipe ( une grue de terre pour les conteneurs et le divers avec ces moyens).

navire mouvement du navire qui se trouve au poste 15/16 vers le poste 09 après le mouvement du navire qui se trouve au poste 21 vers poste 15/016 pour permettre l'accostage

du navire panagia korona au poste 21 demain apm.

navire msc belle au poste 22 demain matin

navire sea prospect au poste 18 demain apm

remise en rade le navire rodina pour permettre l'accostage du navire care-ferries au poste 09.

salutations

dpt shipping

nashco bejaia

- ANNEXE 09 -

# Lite des Annexes

 مؤسّسة ميناء بجاية <b>ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA</b>	Edition N° :01	<h2>DEMANDE DE POSTE A QUAÏ</h2>
	DC.IMP.154	

demande : 21/08/2019

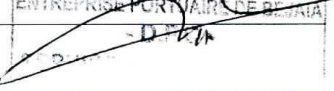
Nome du navire : GOURAYA      Provenance: **MARINA DI CARRARA VIA DJEN DJEN**  
 Type: G.CARGO      Pavillon: **ALGERIA**      ETA : 22/08/2019      Rade : SOIR  
 DWT : 9822 M    Longueur : **126 M**    Largeur : 20 M    TE Avant : M    TE Arrière : M    TE max. arrivée A/C

Accostage demandé : Le 21/08/2019 10H00    Nom du Réceptionnaire ou du Transitaire : DIVERS CLIENTS

Cargaisons :	Nature :	Tonnage : (M.t)	Mode de conditionnement :
- A l'Import :	DIVERS+TCS	875 T	
- A l'Export :			
- En transit :			
- Prds Dangereux :	Classe IMDG:		
- Conteneurs :	- A l'Import : Nbr - 20' : 11    40' : 26	Poids Total: (M.t)	770 T
	- A l'export : Nbr - 20' :    0' :	Poids Total: (M.t)	T

<b>Visa du Consignataire</b> 	<b>Visa du Réceptionnaire / Transitaire</b> 
--	---

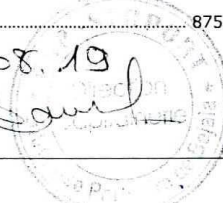
**Avis du service recouvrement EPB:**

- Réceptionnaire / Transitaire :     Date et Visa :   
 - Consignataire :     Date et Visa : \_\_\_\_\_

Partie réservée aux bons d'exploitation du navire

**Bon de commande**

- **CONSIGNATEUR:**.....NASHCO    P/C :..... NASHCO  
 - **Objet :** .....EXPLOITATION  
 - **Navire :** GOURAYA  
 - **Gros :** .....  
 - **Date :** .....  
 - **Poids :** ..... 875 T

le 21.08.19  


- ANNEXE 08 -

## Lite des Annexes

04/09/2019

Boîte de réception [1/15] - Icosnet WebMail - Ship-bej <ship-bej@nashco.com.dz>



### MV GOURAYA Arrival report 18072019

De: "Navire Gouraya" <gouraya@cnanmed.dz>

18/07/2019 05:05

À: BENZAOUJ <benzaoui@cnanmed.dz>, "Boudra DPA" <boudra@cnanmed.dz>, Exploitation <exploitation@cnanmed.dz>, "Kaouel Miloud" <kaouel@cnanmed.dz>, KARAOUJ <karaoui@cnanmed.dz>, "Logistique CNAN" <logistique@cnanmed.dz>, "Touati, Hocine" <touati@cnanmed.dz>, "Shipping Bejaia" <ship-bej@nashco.com.dz>

Bonjour a tous,

#### ARRIVAL REPORT BEJAIA GMT+ 1)

- ARRIVAL AT PILOT STATION ON 18.07.2019 AT 0130
- POB AT 0250
- SHIP ALONGSIDE AND ALL FAST ON 18.07.2019 AT 0335
- ARRIVAL DRAFT
  - AFT DRAFT =6.35m
  - FORE DRAFT =5.40m
- BUNKERS CONSUPTIONS
  - HFO: 22.5 mt
  - MGO: 2.9 mt
- BUNKERS REMAINING ON BOARD:
  - HFO: 290.9 mt
  - MGO: 38.5 mt
- DISTANCE MADE SINCE DEPARTURE: 404nm
- RUNNING TIME SINCE DEPARTURE: 30.7 hrs
- AVERAGE SPEED SINCE DEPARTURE: 13.16Knots
- STARTED LOADING/UNLOADING EXPECTED 18.07.2019 0700 lt
- TUG: 02 tugs used.

Best regards M/Salutations  
Master M/V Gouraya

Tel/Mob/Cell numbers:  
Algeria: + 213 (0)770 969 333  
Italy: + 39 (0)366 104 3022  
France: + 33 (0)753 728 463  
thuraya: + 213 (0)983099071  
Electronic mail:  
[gouraya@cnanmed.dz](mailto:gouraya@cnanmed.dz)  
[gouraya.cnanmed@gmail.com](mailto:gouraya.cnanmed@gmail.com)

- ANNEXE 07 -



## Lite des Annexes

⑥

### SHIP'S PARTICULARS

OWNER / OPERATOR	CNANMED
SHIP NAME	GOURAYA
CALL SIGN	7 TFG
FLAG	ALGERIA
PORT OF REGISTRY	ALGER AL 3450
IMO No.	9393230
TYPE	GENERAL CARGO SINGLE DECKER
BUILT	2010 , VARNA SHIPYARD , BULGARIA
REGISTER SOCIETY	LLOYD 'S REGISTER
REGISTER No.	482
CLASS	+ 100 A1 LMC,UMC
MAIN ENGINE	MAK-6M43C
P & I CLUB	SKULD CLUB
MMSI	605 066 012
LOA	125.89 m
BEAM	20.00 m
LBP	113.75 m
DEPTH MOULDED	10.40 m
GT	7775
NT	3441
PANAMA GRT	6980
SUEZ GRT/NRT	7965.41/5955.00
E-MAIL	<a href="mailto:gouraya1@skyfile.com">gouraya1@skyfile.com</a> / <a href="mailto:gouraya2@skyfile.com">gouraya2@skyfile.com</a> / <a href="mailto:gouraya@cnanmed.dz">gouraya@cnanmed.dz</a> /
DISPLACEMENT (Full loaded)	14113.8 mt
LIGHT SHIP	4292.1 mt
SUMMER DRAFT SW	8,292 m
DEADWEIGHT	9821.66 mt
WINTER DRAFT SW	8.119 m
WINTER DWT	9514.2 mt
TROPICAL DRAFT SW	8.465 m
TROPICAL DWT	10215 mt
FREEBOARD SUMMER	2116 mm
FREEBOARD WINTER	2289 mm
FWA	174 mm
HEIGHT FROM KEEL TO TOP	42.50 m
Nº OF HOLDS /HATCHES	3 / 3
DWTOHC	Nr.1- 5.80 m,Nr.2,3 - 4.00 m
MAX LOADING ON TANK TOP	15.00 t/sqm
MAX LOADING ON HATCH COVERS	1,75 t/sqm
NUMBER OF CRANES	2 - situated at the middle of holds Nr.2 & Nr.3 port side
TYPE OF CRANES - LIEBHERR	SWL - 40 mt
OUTREACH OF CRANES	24 m(port side), 6m (starboard side)
TANKS CAPACITY	FO = 788.0m3 , DO = 101.1 m3 , FW = 202.0 m3 (100%)
UNPUMPABLE	FO = 20 m3 , DO = 3 m3 , BALLAST = 50 m3

- ANNEXE 06 -



**NATIONAL SHIPPING COMPANY**  
**S.P.A**  
 Agence de Béjaïa

**DECLARATION**

Informations required for the correct clearance at custom's house  
 Renseignements nécessaires pour la conduite du navire en douane

DOSSIER N° 295039  
 ESCAL 24 / 08 /2019  
 HRS.....  
 ARMATEUR CNAN MED

Nom du Navire	Vessel's name	<b>GOURAYA</b>
Pavillon	Flag	<b>ALGERIA</b>
Nom du Capitaine	Master's name	<b>YOUSFLM</b>
Nom des Armateurs	Owner's name	<b>CNAN MED</b>
Jauge Brute	Gross Tonnage	
Jauge Nette	Net Tonnage	
Equipage (Nbr)	Number of Crews	
Port d'Attache	Port of Registry	<b>ALGERIA</b>
Provenance / Dates	Where are you came from	Marina de carrara via djen djen
Destination	Where are you bund to	<b>ALGER</b>
Cargaison à Bord / Tonnage	Nature of Cargo on board-	<b>DIVERS+TCS</b>
Port en lourd	DWT	<b>M</b>
Longueur	LOA	<b>126 M</b>
Largeur	BEAM	<b>20 M</b>
	S.DRAFI	<b>M</b>

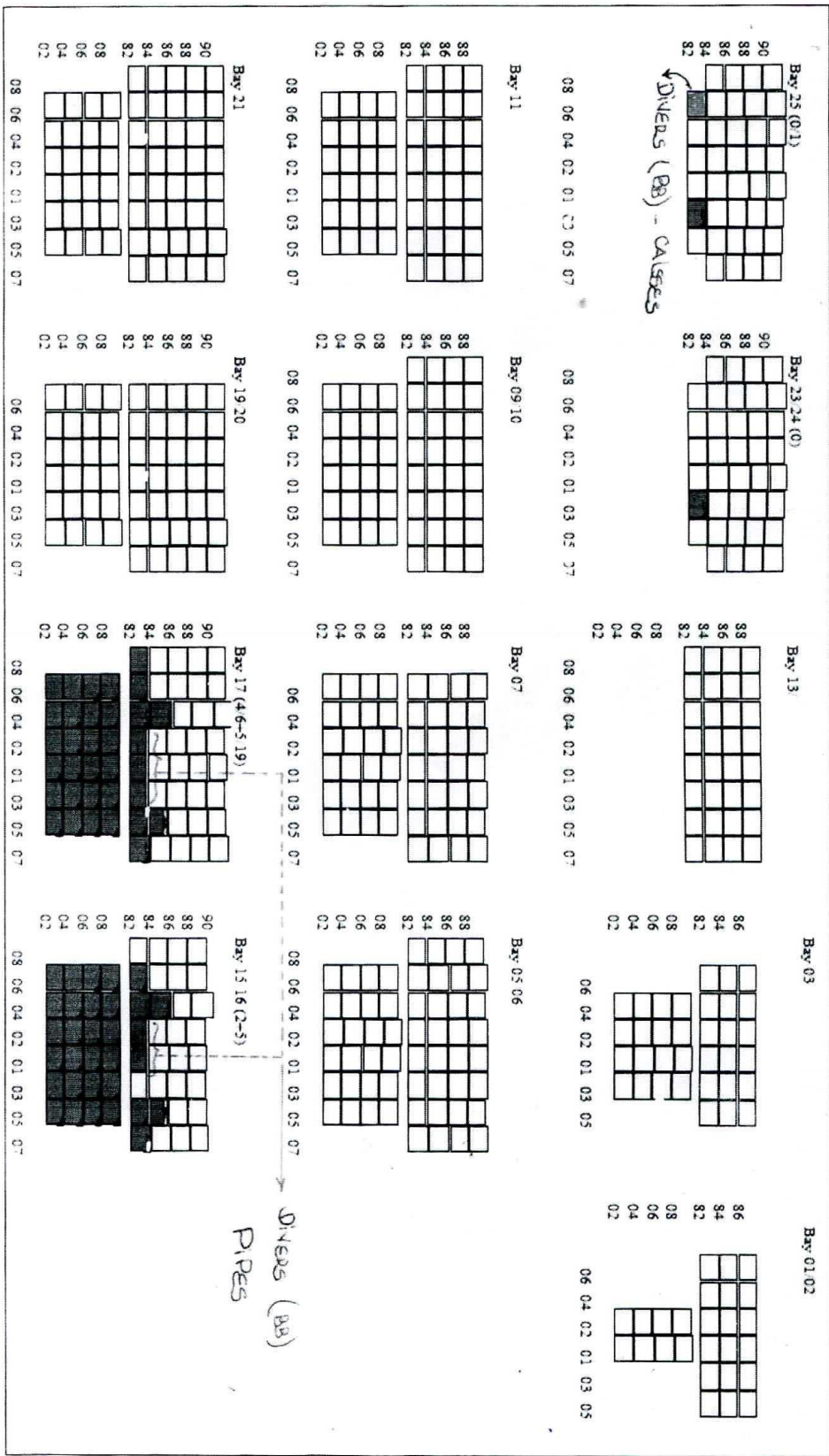
**Le Capitaine**

Fait à bord, le /08/2019  
 On board, the

- ANNEXE 05 -

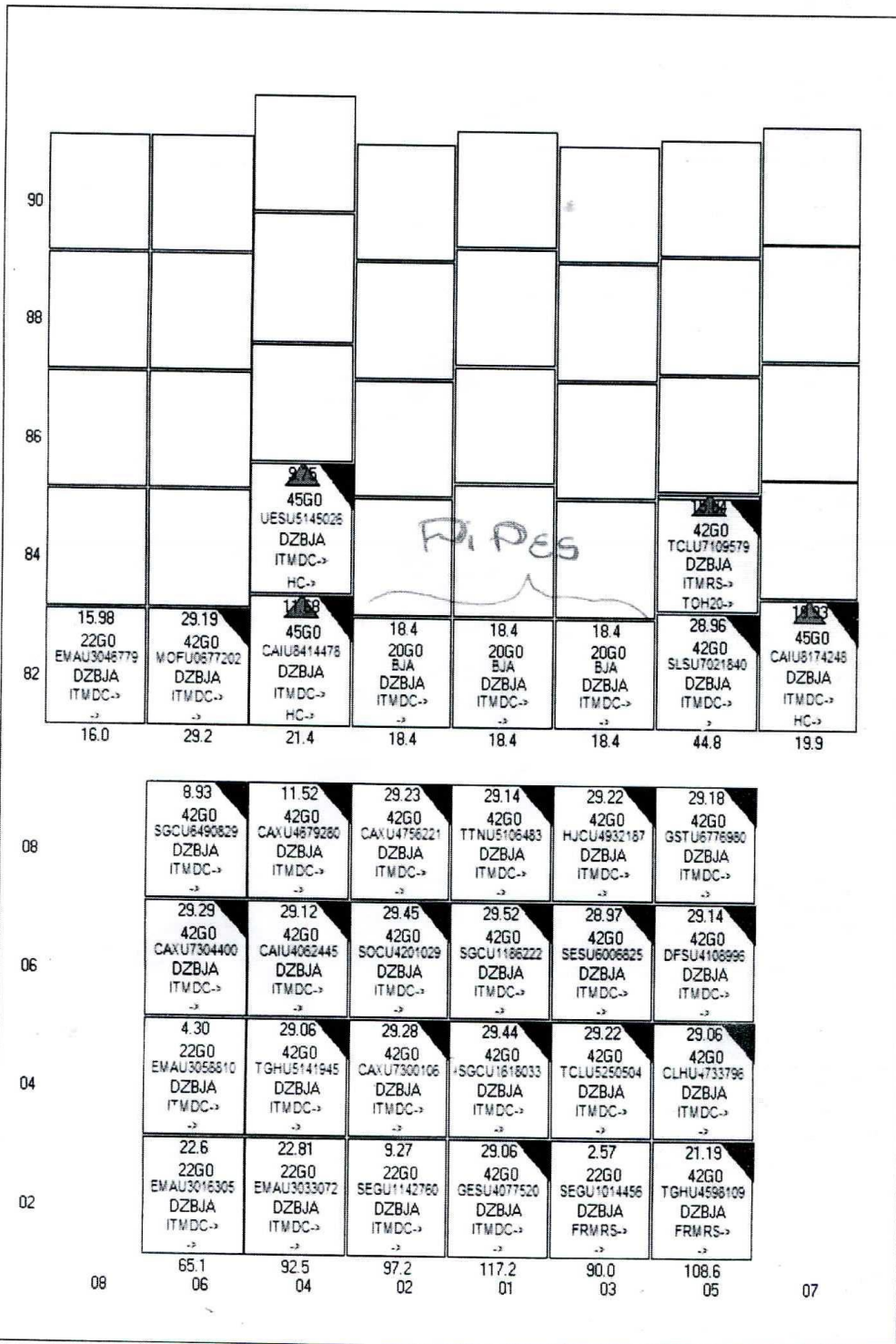
NOJ N° 16/19

PLAN DE DEMANDAS MENI DEJAIA POAI  
 - NBOE DE CONTENIDOR : 37 Tcs  
 - DINERS (BB) SOIT PILES + CAISSES  
 P(TCS) : 774, 634 MT  
 P(BB) : 97, 266 MT } = 868,9 MT  
 TOTAL



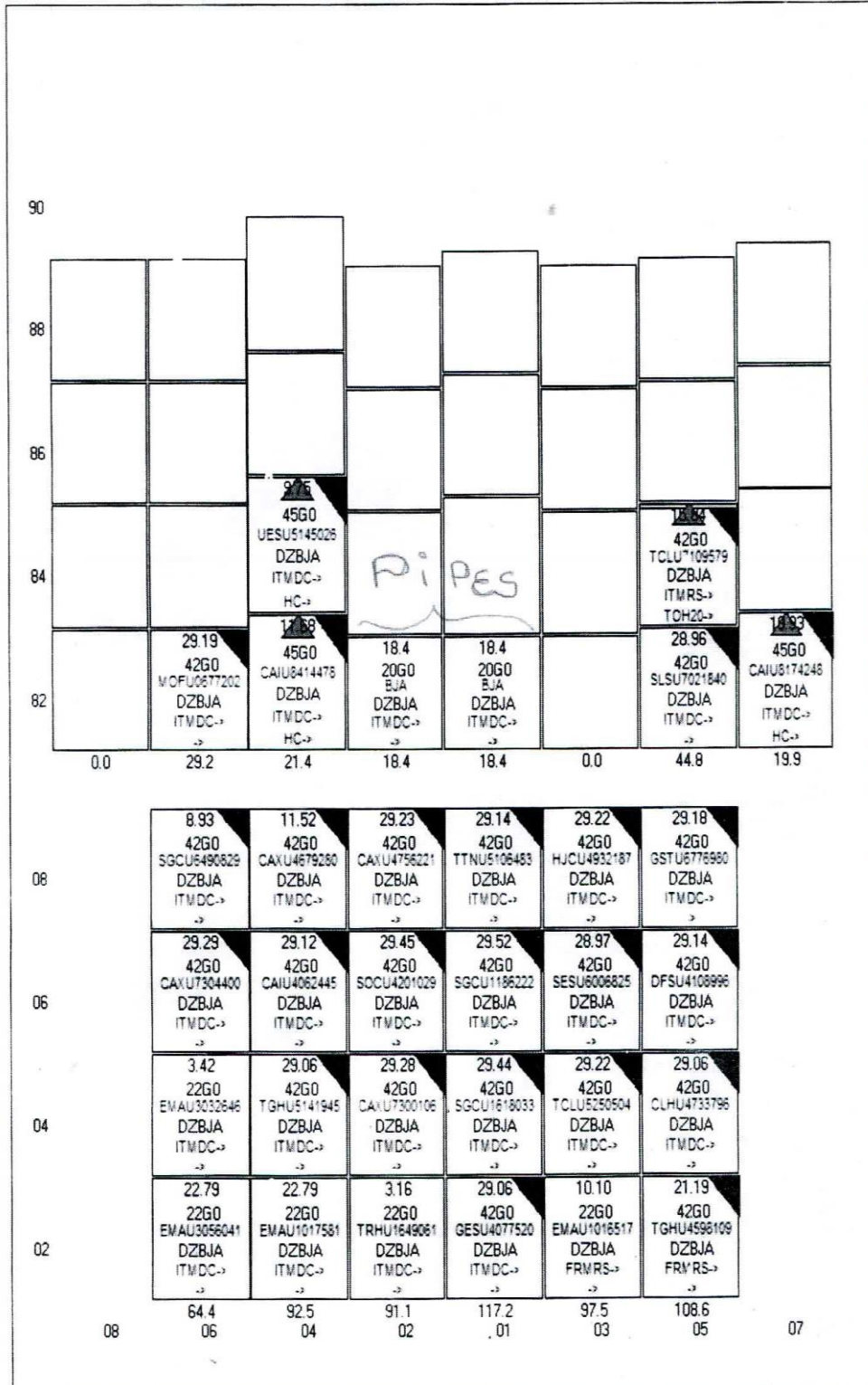
# Lite des Annexes

<b>ALCOS</b> v. 2.5 "LAVRAZIA" Ltd	<b>ALCOS</b> Containers bay plan Bay 17/16	Date/Time 21/08/2019 20:53 Page: 1
--	---	---

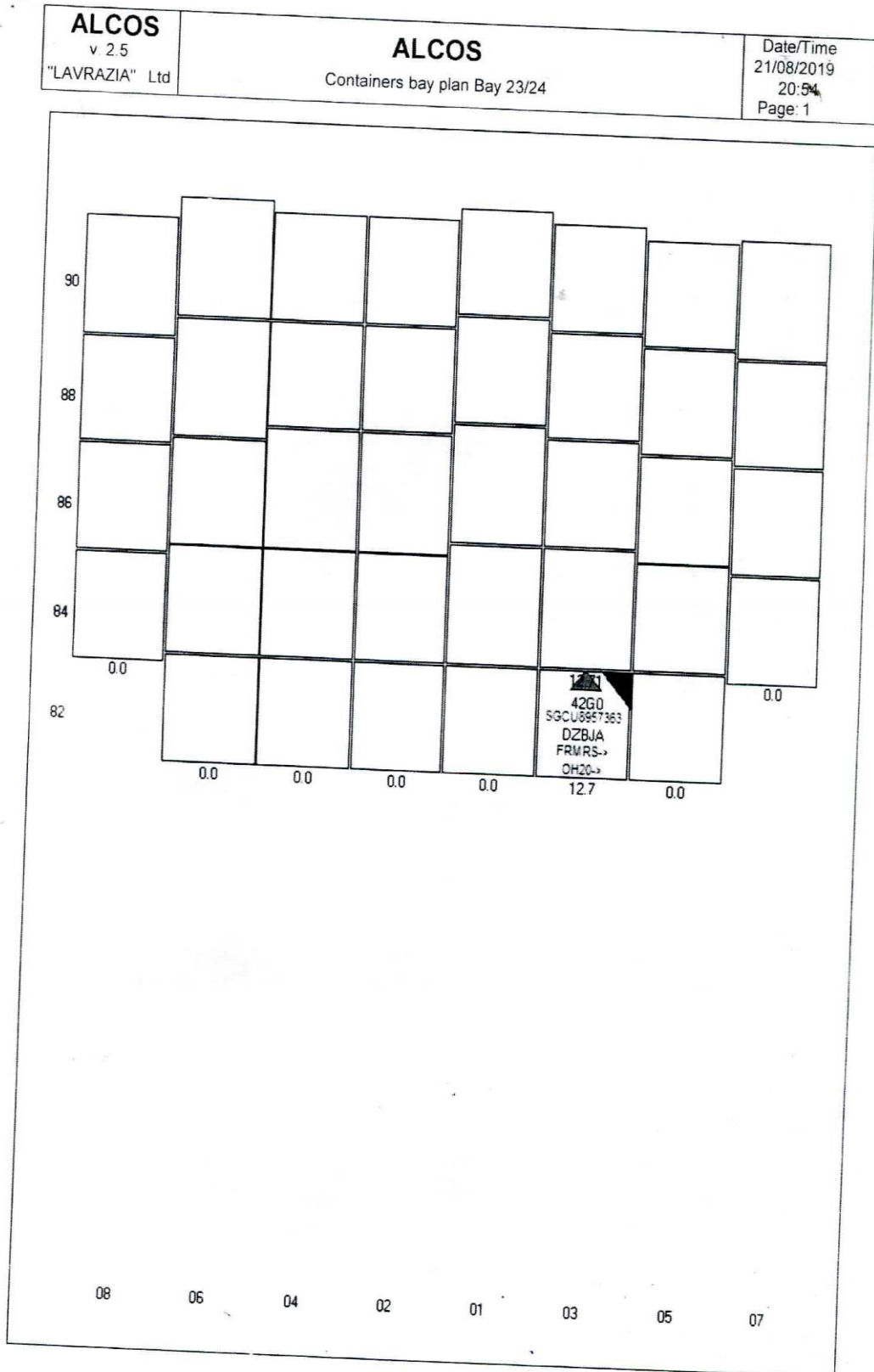


# Lite des Annexes

<b>ALCOS</b> v 2.5 "LAVRAZIA" Ltd	<b>ALCOS</b> Containers bay plan Bay 15/16	Date/Time 21/08/2019 20:52 Page: 1
---	---	---



# Lite des Annexes



## Lite des Annexes

23/08/2019

Boîte de réception [1/365] - Icosnet WebMail - Ship-bej <ship-bej@nashco.com.dz>



### Unloading Plan / Master & Bays

De: "Navire Gouraya" <gouraya@cnanmed.dz> 22/08/2019 10:33  
À: "Shipping Bejaia" <ship-bej@nashco.com.dz>, Exploitation <exploitation@cnanmed.dz>,  
"Logistique CNAN" <logistique@cnanmed.dz>

Pièces jointes: Bejaia Unloadng Plan980.pdf (274.8 ko); Bejaia Unloadng Plan981.pdf (262.8 ko); Bejaia Unloadng Plan982.pdf (276.6 ko); Bejaia Unloadng Plan983.pdf (152.1 ko); Bejaia Unloadng Plan984.pdf (161.3 ko);

---

Bonjour à Vous

Veillez trouver en P.J Unloading Plan / Master & Bays

Tirant Arrière Max= 6,30 m

Best regards M/Salutations  
Master M/V Gouraya

Tel/Mob/Cell numbers:

Algeria: + 213 (0)770 969 333

Italy: + 39 (0)366 104 3022

France: + 33 (0)753 728 463

thuraya: + 213 (0)983099071

Electronic mail:

[gouraya@cnanmed.dz](mailto:gouraya@cnanmed.dz)

[gouraya.cnanmed@gmail.com](mailto:gouraya.cnanmed@gmail.com)

- ANNEXE 04 -

# Lite des Annexes

(03)

Shipper  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]

AMQ : NOTRE REF 4219/90307  
 BOOKING NAV91959  
 REF :  
 BILL OF LADING BL N° 471022

Consignee  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]



Notify address  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]

**CNAN MED Spa**  
 105, rue de Tripoli  
 Brossette - Hussein Dey  
 ALGER - ALGERIE  
**CONNAISSEMENT CHEF**

(The carrier, his agents and servants shall not, in any circumstances whatever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to be contrary notwithstanding)

Local vessel) from

(Ocean vessel) **TITIER** Port of loading **MARSEILLE**

Port of discharge **PORT DE BEJAIA** Final destination **MARSEILLE** Freight payable at **MARSEILLE** Number of original B/L **3 / TROIS**

Marks and N°	Number and kind of packages : description of goods	Gross weight kg	Measurement
	2 CAISSES STC REDUCTEUR PLANETAIRE SUIVANT FACTURE N° INV-000072 DU 29 JUIL. 2019 REMISE DOCUMENTAIRE A VUE CFR PORT DE BEJAIA FRET PAYE SHIPPED ON BOARD	438 KGS	

\*CARGO PACKING AND DOCUMENTS SENT TO RECEIVERS MUST CORRESPOND TO THE RULES OF THE PORT OF ORIGIN AND THE RECEIVERS' EXPENSES AND MUST BE SORTED OUT BETWEEN THE SHIPPERS AND THE RECEIVERS. PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS.

Les conditions d'utilisation des conteneurs armateur mis à la disposition de la clientèle sont les suivantes :  
 - Conteneur(s) à remettre vide, propre, en bon état et franco de tous frais,  
**Surestaries conteneurs :**  
 Franchise standard : 15 jours à partir de l'accostage du navire  
 1<sup>er</sup> palier (16<sup>ème</sup> au 30<sup>ème</sup> jour) : \$20 / TEU / jour  
 2<sup>ème</sup> palier (31<sup>ème</sup> au 60<sup>ème</sup> jour) : \$40 / TEU / jour  
 3<sup>ème</sup> palier (au-delà du 60<sup>ème</sup> jour) : \$50 / TEU / jour  
 Tarif étendu à titre indicatif, peut être modifié sans préavis.

Packages over 2000 kilos weight each to be loaded and discharged at the risk of the owners of the goods.  
 Freight paid or payable on this shipment is always due and not returnable ship or goods lost or not lost and is valid upto "BOARD" arrival Algerian Port, All further expenses to be borne by receivers.

Tous frais depuis BORD arrivés à régler par les réceptionnaires.

**FREIGHT**

Total	

Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof.

The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below.  
 Description, measurement and gross weight not checked or known by Carrier or his Agents (or by anybody else on his behalf).

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant.

In witness whereof the original Bill of Lading have been signed, one of which being accomplished, the other to be void.

Place and date of issue **01 AOUT 2019**  
**MARSEILLE**

Signed (for the Master) by \_\_\_\_\_ SHIPPER

**RESPONSABILITE**  
 La responsabilité du transporteur est dérogée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport, jusqu'au début de leur chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison.  
 The Carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.

**NAVIMED AGENCIES**  
 AS AGENTS FOR  
**CNAN MED SPA OCEAN CARRIER**

- ANNEXE 03 -



2

***** MANIFESTE DE LA CARGAISON *****		***** Page 1 *****	
CNRM - MED SPA		MARCHANDISE DIVERS	
Navire: GOURAYA		Date de depart: 14/08/19	
Port de chargement: MARINA DI CARRARA		Fonds d'ent (kos)	
Nationalite du navire: ALGERIA		Fonds d'ent (net)	
Numero de connaissements		Condition de transport	
1. Chargeur		BORD ARRIME SAISI/BORD	
2. Destinataire		640,00 (net)	
3. Assureur			
*****		*****	
CONNASSEMENT N. B001-77		N. et nature de Colli	
1. SACMI MOLDS DIES S.P.A.		00001 CASSA	
VIA SELICE PROVINCIALE 17/A			
40026 IMOLA (BO), ITALY			
PH.0536 998311 FAX 0536 806658			
*****		*****	
2. [REDACTED]		SPARE PARTS FOR CERAMIC MOLDS	
3. [REDACTED]			
*****		*****	
CONNASSEMENT N. B002-77		N. et nature de Colli	
1. OPERE POSIZIONI ELETTRO		00001 COLIS	
VIA GRAN BRETAGNA,107			
50126 FIRENZE - ITALIA			
*****		*****	
3. [REDACTED]		ACCESSOIRES POUR PRESSE OPA740	
4. [REDACTED]		MAIR.12066	
*****		*****	
3. [REDACTED]		BORD ARRIME SAISI/BORD	
4. [REDACTED]		842,00 (net)	
*****		*****	
3. [REDACTED]		1,00 (Vol)	
4. [REDACTED]			
*****		*****	

- ANNEXE 02 -

①



**NATIONAL SHIPPING COMPANY**  
**Agence Maritime : BEJAIA**

**PROFORMA D'ESCALE**

Nom du navire : GOURAYA  
 Armateur : CNAN MED  
 Code Escale : 295039  
 Provenance: MARINA DE CARRARA /MARSEILLE VIA DJEN DJEN  
 Date et heure d'accostage : 24/08/2019 A 19H15  
 N° du quai : 14  
 Date et heure d'appareillage: LE 25/08/2019 T,P  
 Destination: ALGER  
 Nombre de remorqueurs utilisés à l'accostage 02  
 Nombre de remorqueurs utilisés à l'appareillage: 02

OPERATIONS	MONTANT (DZD)
Anchorage / MOUILLAGE	21 188,55
Pilot in	70 319,26
Pilot out	70 319,26
Towage in	136 622,89
Towage out	136 622,89
Moor/Unmoor	84 754,20
Stationary tax	
Quay dues REDEVENCES	97 067,59
Quay fenders DEF ACCOSTAGE	47770,24
<b>TOTAL HT</b>	<b>664 664,88</b>
<b>T.V.A (19%)</b>	<b>126 286,33</b>
<b>TOTAL TTC</b>	<b>790 951,21</b>

LA PROFORMA EST ESTIMEE AVEC ENTREE ET SORTIE EN OVER TIME,  
 AHMED,RASSOUL

- ANNEXE 01 -

# **Liste Bibliographique**

### Liste Bibliographique

#### A. Liste des ouvrages

1. BOURI. C. (2003), « La logistique du commerce extérieur en Algérie, Théorie et pratique », 1ère édition, Edition EDIK.
2. Code des douanes Algérien.
3. Code maritime Algérien.
4. Durousset-M : « la mondialisation de l'économie », Ed Ellipses, 2000, paris.
5. Facilitation de commerce dans la chaîne logistique, séminaire de 4<sup>ème</sup> année section douane, 2003/2004.
6. Figuière-G et Reynier-C: Dictionnaire anglais français du commerce maritime.
7. Henri cloarec « la marine marchandise», presse université de France.
8. Inspiration de « ministère de l'équipement et bearing point France »,2005.
9. Institut national de commerce, « *logistique, transport, et transite* » 4<sup>ème</sup> année spécialité management, Algérie, 2007.
10. Joël SOHIER, la logistique : comprendre la démarche logistique, ses enjeux et ses répercussions sur la question, Vuibert, 2012, paris.
11. KSOURI. I. (2010), « Les techniques douanières et fiscales», Edition Alger-Livres, Alger.
12. L'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
13. Le dictionnaire Hachette. Edition 2009.
14. M. J.LA camba. (2004). « *perfectionnement en transport maritime* », agent consignataire et son rôle.
15. M.J.CAMBRA, « *perfectionnement en transport maritime* ». A.G son rôle.
16. Martine Massabie-François et Elisabeth Poulain, « *lexique du commerce international* », Bréal, paris, 2008.
17. Médan (pierre), Gratacap (ANNE°/LOGISTIQUE DT SUPPLY CHAINE MANAGEMENT, édition Dunod, Paris, janvier 2008.

## Liste Bibliographique

---

18. Moïse Donald Dailly, « *logistique et transport international de marchandises, guide pratique* », 1<sup>re</sup> édition 2013, L'Harmattan.
19. Nicolas TERRASSIER, « *stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières* », éditions MOREUX.
20. OCDE. « La desserte terrestre des ports maritimes ». Table ronde n°113.2000.
21. RAMA RAO, logistics and supply chain management. Cours inédit, UNR-Butare, 2000-2001.
22. Rémy Le Moigne, « *supply chaine management, achat, production, logistique, transport, vente* » 2<sup>ème</sup> édition, DUNOD, Paris, 2007.
23. S.A.LAMY. (2004). « *Transport* », tonne 2 éditions LAMY S.A7590.
24. SMAOUN (A.), cours su l'organisation de l'administration des douanes, ENA 2004/2005.

### B. La liste des mémoires et thèses

1. Abderaouf Benghalia, « Modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaires », Thèse-Université du HAVRE, 2015.
2. BOUAICHE Yasmina, promotion (2017/2018), « la logistique de transport maritime international des marchandises », mémoire master 02 CIL.
3. M. PAPA DIABEL DIOUF. (2006-2007). « *amélioration des conditions de consignations maritimes au port autonome de DAKAR* », Thèse de doctorat de l'université de DAKAR.
4. SARAH BOUKERBOUT, promotion (2008/2009). « L'agent consignataire de navire et l'agent maritime », mémoire de master 2 du CDMT (centre de droit maritime et des transports Marseille).

### C. Listes des cites

1. <https://www.cnrtl.fr/definition/-port>.
2. [file:///C:/Users/Administrateur/Downloads/5385db9273748%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Administrateur/Downloads/5385db9273748%20(2).pdf)
3. <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/connaissance.html>

## Liste Bibliographique

---

4. <http://www.logistiqueconseil.org>
5. <https://www.lomag-man.org>
6. <http://www.marine-marchande.net/Flotte/Genre-navires.htm>
7. <http://www.portdeguyane.fr/metiers/les-emplois-maritimes-et-portuaires>
8. [www.techniques-ingenieur.fr](http://www.techniques-ingenieur.fr)

# **Table de Matière**

# Table de Matière

---

**Remerciement**

**Dédicaces**

**Le glossaire**

**Liste des abréviations**

**Table des tableaux**

**Table des figures**

**Introduction générale ..... 1**

## **Chapitre I**

### **Approche conceptuelle de la logistique portuaire maritime**

Introduction ..... 6

Section 01: Les fondements théoriques de la logistique..... 7

1. Histoire de la logistique ..... 7

2. Définitions de la logistique ..... 9

3. L'importance de la logistique ..... 10

4. La place de la logistique dans l'entreprise ..... 11

4.1. Les caractéristiques de la logistique ..... 11

4.2. L'objectif de la logistique ..... 12

4.3. La logistique : fonctions, activités, métiers ..... 13

5. Le rôle et mission de la logistique ..... 14

Section 02: Cadre conceptuel de la logistique portuaire maritime ..... 16

1. Définition d'un port et leurs types, et ces fonctions principales ..... 16

1.1. Définition d'un port ..... 16

1.2. Types de ports ..... 17

1.2.1. Classification selon leur nature ..... 18

1.2.1.1. Les ports naturels..... 18



## Table de Matière

---

1.2.1.2. Les ports artificiels .....	18
1.2.2. Classification selon leur localisation .....	18
1.2.2.1. Les ports maritimes .....	18
1.2.2.2. Les ports fluviaux .....	19
1.2.2.3. Les ports lacustres .....	19
1.2.2.4. Les ports secs .....	19
1.2.3. Classification selon leur mode de gestion .....	20
1.2.3.1. Les ports publics.....	20
1.2.3.2. Les ports privés .....	20
1.2.4. Classification selon leurs activités .....	20
1.2.4.1. Les ports de commerce.....	20
1.2.4.2. Les ports de pêche .....	21
1.2.4.3. Les ports plaisance .....	21
1.2.4.4. Les ports militaires .....	21
1.2.5. Classification selon leur stratégie de développement.....	22
1.2.5.1. Ports de 1 <sup>ère</sup> génération.....	22
1.2.5.2. Ports de 2 <sup>ème</sup> génération.....	22
1.2.5.3. Ports de 3 <sup>ème</sup> génération.....	22
1.2.5.4. Ports de 4 <sup>ème</sup> génération.....	23
1.3. Les fonctions principales d'un port .....	23
1.3.1. La fonction régionale d'un port.....	24
1.3.2. La fonction industrielle d'un port.....	24
1.3.3. La fonction commerciale d'un port.....	24
1.3.4. La fonction d'exploitation .....	24
1.3.5. Les fonctions administratives.....	24

## Table de Matière

---

2.	La communauté portuaire.....	25
2.1.	Les armateurs.....	25
2.2.	Les chargeurs .....	25
2.3.	Les services à la marchandise transportée .....	25
2.4.	Le transitaire .....	25
2.5.	Les entreprises de manutention .....	26
2.6.	Les acteurs du transport terrestre .....	26
2.7.	Les services aux navires .....	26
3.	Notion de la logistique portuaire .....	27
3.1.	Définition de la logistique portuaire .....	27
3.2.	La chaîne logistique portuaire .....	28
4.	Les composantes de la logistique portuaire.....	30
4.1.	La manutention .....	30
4.1.1.	Le système de manutention des conteneurs .....	30
4.1.2.	La manutention des marchandises non conteneurisées et des vracs .....	31
5.	Les processus de la chaîne logistique portuaire .....	32
	Conclusion.....	33

## Chapitre II

### Traitement d'escale d'un navire et les opérations douanières

	Introduction .....	35
	Section 01: Le traitement d'escale de navire.....	36
1.	Le navire .....	36
2.	Les types des navires .....	36
3.	La consignation maritime .....	38
3.1.	Définition.....	38

## Table de Matière

---

3.2.	Les types de consignations .....	39
3.2.1.	La consignation des navires de ligne régulière .....	39
3.2.2.	La consignation des navires de (tramping) .....	39
4.	L'agent consignataire.....	40
4.1.	Les origines.....	40
4.2.	Définition.....	40
4.3.	Les types de consignataire .....	41
4.3.1.	Le consignataire de navire ou de la coque.....	41
4.4.2.	le consignataire des marchandises.....	41
5.	Rôle et mission de l'agent consignataire .....	41
6.	Les documents du transport maritime de marchandises.....	42
6.1.	Le connaissement ( <i>Bill of Lading</i> ).....	42
6.2.	Les différentes catégories de connaissements .....	43
6.3.	Le manifeste.....	43
7.	Le contrat de consignation .....	44
7.1.	La formulation du contrat du transport.....	44
7.2.	Exécution de contrat de consignation .....	44
7.2.1.	Les obligations des parties .....	45
7.2.1.1.	Obligation vis-à-vis de l'armateur.....	45
7.2.1.2.	Obligation vis-à-vis des tiers (destinataire/expéditeur).....	47
7.2.2.	Les obligations de l'armateur vis-à-vis du consignataire : .....	48
7.2.2.1.	Versement de la rémunération.....	48
7.2.2.2.	Le remboursement des avances .....	49
7.2.2.3.	Les activités de l'agent consignataire.....	49
7.2.2.4.	Les activités liées à l'escale du navire .....	49

## Table de Matière

---

7.2.3.	Avant l'arrivée du navire au port .....	50
7.3.	Pendant l'escale du navire .....	50
7.4.	La préparation du départ du navire .....	51
7.5.	Etablissement des comptes d'escale .....	51
7.2.1.	Les activistes liées à la marchandise .....	51
7.2.2.	La recherche et la prise en charge de la marchandise .....	51
7.2.3.	La délivrance du connaissement.....	52
7.2.4.	Les opérations de réception et de livraison de la marchandise .....	53
7.2.5.	La livraison e marchandise.....	53
7.2.6.	La remise documentaire .....	54
7.2.7.	Délivrance de la marchandise.....	54
7.2.8.	Taxation et encaissement de fret .....	54
	Section 02: Simplification et rentabilisation des processus de dédouanement .....	56
1.	Les acteurs majeurs de dédouanement dans les opérations du commerce international .....	56
1.1.	La douane.....	56
1.1.1.	Les missions de la douane .....	57
1.1.1.1.	La mission fiscale .....	57
1.1.1.2.	La mission économique .....	58
1.1.1.2.	La mission particulière.....	59
1.1.2.	Le rôle de la douane.....	59
2.	Réduction des arrêts aux frontières.....	61
2.1.	Création des bureaux intérieurs .....	61
2.2.	Le circuit vert.....	62
2.2.1.	Eligibilité au circuit vert .....	62

## Table de Matière

---

2.3.	Le contrôle à posteriori .....	62
3.	Formules modernes de dédouanement .....	63
3.1.	Procédure de dédouanement à domicile .....	63
3.1.1.	Entreprises éligibles au bénéfice de la procédure .....	63
3.1.2.	Déroulement de la procédure .....	63
3.2.	Procédure informatisée de dédouanement .....	64
3.2.1.	Le processus de dédouanement par SIGAD .....	64
3.2.2.	L'impact de la procédure de dédouanement par SIGAD.....	65
3.2.3.	Dysfonctionnements et perspectives.....	66
4.	Allègement des formalités de dédouanement .....	66
4.1.	Concernant l'établissement de la déclaration en détail.....	66
4.1.1.	La déclaration simplifiée .....	67
4.1.2.	La déclaration anticipée .....	67
4.1.3.	La déclaration provisoire .....	67
4.1.4.	La rectification de la déclaration .....	68
4.1.5.	L'annulation de la déclaration .....	68
4.2.	Concernant la liquidation et le recouvrement des droits et taxes .....	69
4.2.1.	Détermination des droits et taxes.....	69
4.2.2.	La clause transitoire .....	69
4.2.3.	Le taux favorable .....	70
4.2.4.	Recouvrement des droits et taxes .....	70
4.2.5.	Le crédit de droit.....	70
4.2.6.	Le crédit d'enlèvement .....	70
4.3.	Le caractère facultatif de la vérification des marchandises .....	71
5.	Promotion des régimes douaniers économiques.....	71

## Table de Matière

---

5.1.	Définition.....	71
5.2.	Modalités d’octroi et de fonctionnement.....	72
6.	La finalité des régimes douaniers économiques.....	72
6.1.	Les régimes de séjour et d’utilisation temporaire des marchandises.....	72
6.1.1.	L’entrepôt public.....	73
6.1.1.1.	L’entrepôt privé.....	73
6.1.1.2.	L’entrepôt spécial.....	73
6.1.2.	L’admission temporaire.....	73
6.2.	Les régimes de transformation industrielle des marchandises.....	73
6.2.1.	Le perfectionnement actif.....	73
6.2.2.	Le perfectionnement passif.....	73
6.2.3.	Le réapprovisionnement en franchise.....	74
6.3.	Les régimes de transit.....	74
6.3.1.	Le transit national.....	74

### Chapitre III

#### Gestion du terminal à conteneur au niveau de BMT

Section N°01 :	Présentation de Bejaia Méditerranéen Terminal BMT-SPA.....	77
1.	Présentation de Bejaia Méditerranéen Terminal.....	77
2.	Position géographique du terminal.....	78
3.	Les activités de BMT et ses missions.....	79
3.1.	Ses missions sont.....	79
4.	Terminal moderne.....	80
5.	La structure de BMT.....	80
5.1.	Direction générale (DG).....	81
5.2.	Direction des Ressources Humaines et Moyens (DRHM).....	81

## Table de Matière

---

5.2.1. Direction des opérations (DO).....	81
5.2.2. Direction marketing (DM).....	82
5.2.3. Direction des finances et de comptabilité (DFC).....	82
5.2.4. Direction technique (DT).....	83
5.3. Les Valeurs de BMT.....	83
5.4. Objectifs et acquis de BMT.....	84
5.4.1. Les objectifs.....	84
5.4.2. Principaux acquis.....	85
6. Référence du terminal.....	85
7. Les moyens de BMT.....	86
7.1. Portique de quai sur rail (QC).....	86
7.2. Portiques gerbeuses sur pneus (RTG).....	86
7.3. Remorques portuaires (RP).....	87
7.4. Charriot manipulateur de vides.....	87
7.5. Grue mobile portuaire.....	88
7.6. Sticker.....	88
7.7. Remorques routières.....	89
7.8. Charriots élévateurs.....	89
8. Les équipements.....	90
Section 02 : Méthodologie de la recherche.....	91
1. Le stage pratique.....	91
2. Construction du guide d'entretien.....	92
2.1. Analyse des résultats.....	92
2.1.1. Le fonctionnement des différentes activités de BMT.....	92
2.1.2. Etude de la logistique portuaire chez BMT.....	95

## Table de Matière

---

2.1.3. Etude du transport multimodal chez BMT .....	97
Section 03: Traitement d'escale d'un navire .....	99
1. Avant l'arrivé du navire.....	99
2. A l'arrivée et accostage du navire .....	101
2.1. L'arrivée du navire en rade.....	101
2.2. L'accostage du navire « M/V DI GOURAYA » .....	102
2.3. Le déchargement du navire « M/V DI GOURAYA ».....	105
3. La sortie du navire « M/V DI GOURAYA » .....	106
3.1. Fin des opérations de déchargement et sortie du navire .....	106
3.2. Etablissement de compte d'escale .....	107
Conclusion du chapitre .....	108
Conclusion Générale .....	110
<b>Liste des Annexe .....</b>	<b>113</b>
<b>Liste Bibliographique .....</b>	<b>141</b>
<b>Table de Matière.....</b>	<b>144</b>
Résume	



## Résumé

L'objet du présent mémoire consiste à étudier quels sont les moyens et outils utilisés par la BMT et quel rôle ont-ils dans la performance du terminal à conteneur. À cet effet, nous avons réalisé une enquête semi-directive adressée au premier responsable logistique au sein de cette entreprise. À travers cette étude, nous avons conclu que malgré les améliorations notables dans la gestion du terminal à conteneurs (augmentation des rendements, meilleure utilisation des espaces, amélioration de la qualité de service...), il existe encore divers obstacles relatifs, notamment aux lenteurs administratives et à l'exiguïté des espaces portuaires et enfin à la faible connexion du port avec son arrière pays. Mots clés : Terminal à conteneur, performance logistique, BMT. Et nous avons apporté des éléments de réponses à l'ensemble des questions posées tout au début de notre étude ainsi qu'à notre problématique, à savoir :

- La création de la DL permet de rassembler les maintenances et approvisionnement, ainsi la planification et la réception des moyens matériels et humains par la conférence de répartition des moyens (CRM) de façon à répondre à la demande des clients afin de les satisfaire.
- Le temps d'attente des navires en rade dépend de la disponibilité : - Des postes à quais.- Des zones d'entreposage. . Des moyens matériels . La rapidité de la manutention afin de libérer les postes à quais
- Le temps d'attente des navires à quai dépend : - La fluidité des formalités administratives qui permet de réduire les délais d'attente et les coûts y afférents.- De la qualité et performance des infrastructures portuaires et de leur outil de gestion.

## Summary

The purpose of this memo is to study what are the means and tools used by the BMT and what role do they have in the performance of the container terminal. To this end, we conducted a semi-directive survey addressed to the first logistics manager within this company. Through this study, we concluded that despite significant improvements in container terminal management (increased yields, better use of space, improved quality of service, etc.), there are still a number of administrative sluggishness and the cramped port spaces; and finally, the poor connection of the port with its hinterland. Key words: Container terminal, logistic performance, BMT. And we brought some answers to all the questions asked at the beginning of our study as well as our problematic, namely:

- The creation of the DL makes it possible to gather the maintenance and the supply, thus the planning and the reception of the material and human means by the conference of allocation of means (CRM) so as to answer the request of the customers in order to satisfy them.
- The waiting time of ships in the harbor depends on the availability: - Berths.- Storage areas.- Material means.- Speed of handling to free berths
- The waiting time of vessels at the dock depends on: - Fluid red tape reducing wait times and related costs. The quality and performance of port infrastructures and their management tool.

## ملخص

الغرض من هذه المذكرة هو دراسة ما هي الوسائل والأدوات المستخدمة من قبل BMT وما هو الدور الذي تؤديه في أداء محطة الحاويات. تحقيقاً لهذه الغاية، أجرينا دراسة استقصائية شبه توجيهية موجهة إلى مدير اللوجستيات الأول داخل هذه الشركة. من خلال هذه الدراسة، خلصنا إلى أنه على الرغم من التحسينات الكبيرة في إدارة محطة الحاويات (زيادة الغلة، واستخدام أفضل للمساحة، وتحسين جودة الخدمة، وما إلى ذلك)، لا يزال هناك عدد من التباطؤ الإداري ومساحات المنافذ الضيقة، وأخيراً، سوء اتصال الميناء بداخله. الكلمات المفتاحية: محطة الحاويات، الأداء اللوجستي، BMT. وقد قدمنا بعض الإجابات على جميع الأسئلة التي طرحت في بداية دراستنا وكذلك إشكالية لدينا، وهي: إنشاء DL يجعل من الممكن جمع الصيانة والإمداد، وبالتالي تخطيط واستقبال الوسائل المادية والبشرية من خلال مؤتمر تخصيص الوسائل (CRM) للرد على طلب العملاء من أجل إرضائهم.

يعتمد وقت انتظار السفن في الميناء على توفر: - الأرصفة- مناطق التخزين. - المواد المادية. - سرعة التعامل مع الأرصفة الحرة. يعتمد وقت انتظار السفن في الرصيف على: - الشريط الأحمر السائل يقلل من أوقات الانتظار والتكاليف ذات الصلة- جودة وأداء البنى التحتية للميناء وأداة إدارتها.