

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

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

Option : Finance et Commerce International

Thème

**Intitulé du thème :
L'agent consignataire dans le transport maritime international de marchandises
Cas pratique
« Darya Shipping Agency »**

Réalisé par :

- 1- BEKKA Amazigh
- 2- BOURMANI Yanesse

Encadreur :

M^r KHIDER

Membre du Jury

M

M

M

Promotion 2015-2016

Remerciements



Nous tenons tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce Modeste travail.

Ce mémoire n'aurait pas été possible, sans la contribution et le soutien des membres de nos familles, qui ont patienté avec nous jusqu'à l'achèvement de ce travail.

*La première personne que nous tenons à remercier vivement,
est notre encadreur*

*Monsieur **KHIDER***

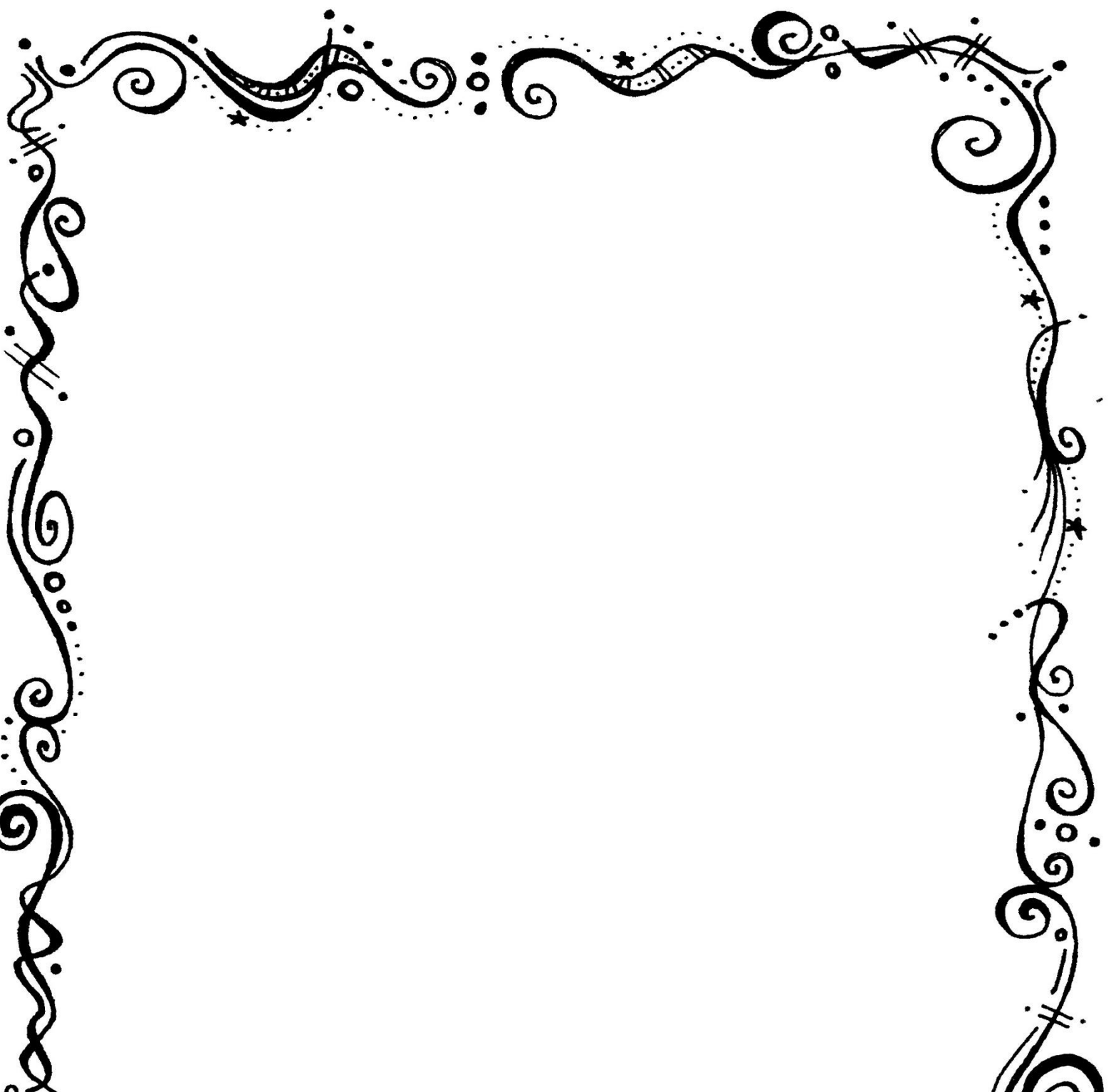
*pour l'orientation, les directives utiles et la confiance qui ont constitué
un apport considérable sans lequel
ce travail n'aurait pas pu être au bon port.*

*Nous tenons à exprimer nos sincères remerciements à tous le corps
enseignants de notre faculté et très particulièrement ceux qui ont
participé à notre formation.*

*Ainsi que tous le personnel de la compagnie « Darya shipping agency »
en particulier*

*Monsieur AIT ATHMANE braham et Mademoiselle SADAOUI Amina,
nos encadreurs au sein de l'agence.*

*Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de
loin à l'aboutissement de ce travail.*



Dédicaces



Je dédie ce modeste travail,

A mon défunt grand père

A ceux qui donnent sans attendre en retour « Mes très chers parents »

A mon frère adoré

A ma tante précieuse

A mes grands parents chéris

A mon oncle Raouf et sa petite famille

A toute ma famille

A tous ceux qui me sont chers.

Spécifiquement a mes ami(e)s et confident(e)s

{D.D.E , Ikram , Kenza et Ryma}

En témoignage d'amour, d'affection et

de reconnaissance,

pour tous les efforts et sacrifices déployés à mon égard.

Qu'ils voient en cela,

ma reconnaissance et ma profonde gratitude.

YANESSE

SOMMAIRE

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Introduction générale.....1

Chapitre I : Généralités sur le transport maritime international de marchandises

Section 01 : Présentation du transport maritime international 03

Section 02 : Les conventions du transport maritime international et les incoterms 11

Section 03 : Le rôle et principaux intervenants dans le transport maritime international 21

Chapitre II : Présentation général de la consignation et le consignataire maritime

Section 1: Généralités sur la consignation maritime 33

Section 2 : L'agent consignataire maritime 38

Section 3 : Le rôle les relations et les activités du consignataire de navire..... 42

Chapitre III : la consignation maritime en Algérie (suive d'une escale de navire)

Section 1 : La consignation en Algérie 53

Section 2 : Présentation de l'organisme d'accueil 57

Section 3 : Traitement d'une escale d'un navire (cas pratique) 59

Conclusion générale 73

Bibliographie

Glossaire

Liste des annexes

Table de matière

Dédicaces



Je dédie ce modeste travail,

A mes très chers parents

A mes sœurs adorées

A mes défunts grands parents

A toute ma famille

Veillez trouvez dans ce modeste travail l'expression de mon affection

Que ce travail soit un témoignage de ma gratitude et mon profond respect.

AMAZIGH

Introduction générale

Le commerce international existe depuis des siècles. Il connaît un nouvel essor du fait de la mondialisation économique.

D'une manière générale, l'accroissement des échanges est étroitement lié à l'augmentation et à l'évolution de la productivité. Il est l'une des manifestations de la mondialisation qui se met en place.

Pour le bon déroulement de ces échanges qui ne cessent de se multiplier, il y a eu recours au moyen de transport maritime international. Toutefois, face à la compétitivité des opérations de ce type de transport, il peut y avoir parfois quelques difficultés en cas d'une mauvaise coordination des horaires, des retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards, les spécialistes ont jugé indispensable la mise en place un service logistique.

Ces derniers aident à résoudre ces problèmes aux clients pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et à la proportion de voyages à vide et en favorisant l'échange de renseignements entre transporteurs et enfin à bien organiser toutes les opérations qui concernent l'escale du navire de son départ jusqu'à son arrivée au port de destination.

Le transport maritime constitue un élément stratégique du système économique qui met en valeur non seulement la compétitivité du vendeur, mais surtout, détermine l'évolution du niveau de croissance des échanges commerciaux sur le plan international.

Si la voie d'eau est d'intérêt spatial plus limité que la route et le rail, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un mode de transport sûr et économique pour les produits pondéreux non périssables, en particulier les vrac solides et liquides.

Le transport en tant que phénomène traduit le souci manifeste de l'homme de se mouvoir en vue de se déplacer lui même, ou de déplacer une chose commune appelée dans le jargon des transports de marchandises ou fret d'un endroit qu'on pourrait appeler X à un autre endroit qu'on nommera Y.

C'est ainsi qu'en une suite logique d'évènements, le transport est devenu une activité liée au comportement humain. Avec les grandes mutations de la vie économique et sociale, mieux encore, avec l'entrée d'un phénomène nouveau notamment la mondialisation, aucune Nation ne pourrait se développer sans échanger avec une autre.

Dès lors, le transport apparaît sous cet angle comme un vecteur, un connecteur favorisant les échanges entre pays vers divers directions, domaines et besoins.

Le transport par voie d'eau suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre. Ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires aux côtés des principaux intéressés que sont le transporteur, le chargeur et le destinataire.

Parmi tous les auxiliaires, l'agent consignataire de navire joue un rôle très important non seulement parce qu'il représente le transporteur, mais parce qu'il joue un rôle prépondérant dans la recherche du fret.

L'agent consignataire n'est pas un personnage nouveau. Cependant, il a su s'adapter à l'évolution du transport et commerce maritime international.

Aujourd'hui son domaine d'intervention s'est élargi d'une façon considérable. Il est presque impossible de dire à quelle époque les armateurs employèrent le concours des personnes aux ports d'escale ou de destination comme collaborateurs terrestres, installés à ces ports pour l'exploitation commerciale du navire.

L'agent consignataire organise l'escale des navires, prend en charge le suivi des marchandises transportées (récupération des titres de propriété des marchandises, analyse des documents pour l'exportation, déclaration aux services de douanes, répartition des frais d'escale) et résout les problèmes d'un équipage : consultation de médecins, entretien du bateau...etc.

Au service du commandant de bord, la consignataire travaille pour le compte d'un armateur (propriétaire du navire). Il ressemble à un capitaine de bateau, mais à terre. L'objet de notre étude réside essentiellement dans la réponse à la question suivante :

Comment intervient l'agent consignataire pour suivre l'escale d'un navire ?

L'intérêt de notre étude est avant tout d'apporter des éléments de réponse à notre problématique, mais aussi de donner une idée générale sur le transport maritime international de marchandises et l'activité de l'agent consignataire.

Notre méthodologie de recherche sera fondée dans sa première partie sur une revue de la littérature sur le sujet (mémoires, articles, documents...).

La seconde partie donnera un aperçu sur l'évolution de la consignation maritime en Algérie, ainsi que la présentation d'un cas concret d'une escale d'un navire sera mise en œuvre sur la base des informations collectées au niveau de l'agence de consignation « **DARYA SHIPING AGENCY** » sise dans la wilaya de Bejaïa.

Le transport maritime est une activité économique qui occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays. Il consiste à l'acheminement des marchandises et des passagers d'un port à un autre par voie d'eau. Il implique de par sa nature et sa complexité, la participation de nombreux intervenants. Il fait appel à des techniques et technologies de plus en plus sophistiquées et performantes, ce qui lui permet de contribuer à l'accélération des relations commerciales internationales.

Section 1: Présentation du transport maritime international de marchandises

Cette section porte sur l'histoire du transport maritime international de marchandises, son évolution à travers le temps, les principales raisons qui caractérisent cette évolution ainsi que les différents types de navires qui le composent.

1- Historique du transport maritime

La navigation sur l'eau est depuis des millénaires, un moyen de déplacement et la méditerranée a été, bien avant les Romains, un authentique espace de communication et de commerce entre les peuples des pays qui l'entourent. Toutefois, si la navigation remonte à très loin dans le temps, ce n'est que vers le XIV^e siècle qu'elle a pu être pratiquée sur de longues distances¹. C'est un grand tournant dans l'histoire de la navigation et qui allait être couronnée par la découverte de l'Amérique.

Vers le milieu du XIX^e siècle, le transport maritime a connu un autre tournant par l'introduction de la coque de fer puis la vapeur. Cette évolution technologique a permis d'atteindre des vitesses pouvant dépasser les 33 nœuds (60 km/h).

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes par voie maritime. Même si occasionnellement, le transport maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou le post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port par exemple).

La stratégie de la maritimisation est un ensemble global d'une politique industrielle prise en considération par l'Etat d'une part et par l'armateur dans le secteur maritime d'autre part.

Les mesures en faveur de la création de fret et sa maîtrise suite à une politique de transport compétitif est de la responsabilité des armateurs. L'action maritime s'étend au port, au

¹Cela est valable, notamment, pour les produits à faible valeur ajoutée transportés en grande quantité.

transport multimodal et au chantier naval. C'est à la fois une chaîne de transport et une politique de filiale dans la constitution des outils de transport².

2- Caractéristiques du transport maritime

Le transport maritime a vu une évolution importante. Il est marqué par deux périodes, la première de 1975 à 1979 et la seconde de 1982 à 1992.

Les raisons d'une telle prédominance du transport maritime sont³ :

2-1- Le gigantisme⁴

La taille unitaire du navire s'est considérablement accrue. Par exemple, les navires pétroliers pouvant avoir une capacité de charge de 500 000 tonnes, les vraquiers ou transporteurs de marchandises solides en vrac conçus pour 200 000 tonnes de port en lourd, les porte-conteneurs de la 3^{ème} et 4^{ème} génération d'une capacité de 3500 et 5000 TEU.

2-2- La spécialisation

Dès que le trafic d'un produit déterminé atteint un volume suffisant, il peut alors justifier la construction de navire spécialement conçu pour le transport. Les pétroliers qui représentaient 35,4% du tonnage de la flotte mondiale, furent les navires spécialisés les plus en vue. Mais il existe un grand nombre de flottes méthanier, transporteurs des minéraliers (33% du tonnage mondial), porte-conteneurs 6,7 %, méthaniers, transporteurs des produits chimiques...etc.

2-3- La polyvalence

En réaction contre la trop grande spécialisation des navires, un mouvement vers des navires à double ou triple spécialisation s'est amorcé vers les années 1960-1970 donnant naissance à des transporteurs mixtes comme les pétro-vraquiers, les pétro-minéraliers (17% de la flotte mondiale) qui peuvent trouver un emploi sur les différents marchés (pétrole en vrac sec) ou réaliser des voyages triangulaires pour réduire les parcours à vide.

² S. Merzoug, « La place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia », Mémoire du Magister, en science économique, option gestion du développement, université du Bejaia, année 2005, page 8.

³ G. Legande, H. Martin, « Commerce International », 3^e édition, Paris, page 123.

⁴ Signifie la révolution conteneur.

2-4-L'unitarisation des cargaisons

Pour accroître la productivité des navires et réduire le temps de séjour aux ports, de nouvelles techniques de transport ont été introduites, principalement, dans le secteur des marchandises diverses. Elles visent toutes à constituer des unités de charges homogènes. Ces nouvelles techniques ont conduit à la mise en service de nouveaux types de navires (porte-conteneurs, cargo-huiliers, porte-bagages) qui sont mis en place afin d'éliminer totalement les navires classiques de lignes régulières.

2-5-La conteneurisation

Le conteneur est un engin de transport conçu pour contenir de la marchandise en vrac ou légèrement emballée, spécialement, en vue de son transport sans manipulation intermédiaire, ni rupture de charge par moyen de transport ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.

3-Les ports et les navires**3-1- Définition d'un port**

C'est un abri artificiel pour les navires aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers au sein d'un port. Il existe deux espaces, l'un terrestre et l'autre maritime qui sont organisés en structures par des équipements des voies de terre et de mer. Ce dernier est assujéti à un corps autoritaire chargé du contrôle des investissements en infrastructure et du bon fonctionnement des relations commerciales d'import/export⁵.

3-2- Les différents types de ports⁶

Il est à préciser que la marchandise n'entre dans le port que pour repartir en mer vers une autre destination. Le rôle d'un port est donc particulièrement important. Les moments cruciaux d'un port sont les déplacements en lignes des navires, mais aussi, et surtout les opérations aux extrémités de manutention, chargement et déchargement. L'activité portuaire se compose de trois catégories de ports⁷ :

⁵ Moise Donald Daily, « Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, 1^e édition 2013, page 88.

⁶ Annexe 1

⁷ Moise Donald Daily, op cit, page 89.

3-2-1- Les ports maritimes

Ils sont en majorité des ports autonomes. Ce sont des établissements publics exerçant conjointement des missions de service administratif et des missions à caractère industriel et commercial.

3-2-2- Les ports fluviaux

Appelés ports intérieurs. Ils se distinguent des ports maritimes par leur position géographique (au bord d'un fleuve ou canal) et par leurs aides complémentaires apportées aux ports maritimes en leur servant de base arrière, notamment pour le trafic de conteneurs.

3-2-3- Les ports secs

Situés à l'intérieur des terres. Leurs fonctions sont les mêmes que celles des ports maritimes et comprennent des services de dédouanement.

Il existe plusieurs types de ports spécialisés en cargo, il est possible de les répartir en deux catégories :

- Les ports multi fonctionnels : Ils s'étendent sur de vastes territoires où une gamme de services de transport de marchandises et d'activités industrielles cohabite.
- Les ports mono fonctionnels : Ils traitent un nombre restreint de produits, la plupart étant du vrac (matières premières).

Tableau N°1 : les plus grands ports commerciaux au monde

classement	Désignation des ports	Tonnes transitées durant l'année 2014
01	Ningbo-Zhoushan , Chine	873 millions
02	Shanghai, Chine	755 millions
03	Singapour, Etat de Singapour	580 millions
04	Tianjin, Chine	540 millions
05	Tangshan, Chine	500 millions
06	Canton, Chine	500 millions
07	Qingdao, Chine	480 millions
08	Rotterdam, Pays- bas	444 millions
09	Dalian, Chine	420 millions
10	Hedland, Australie	380 millions

Source : Géo fiche commerce maritime mondial 2014

3-3- définition d'un navire

En droit, le navire est un meuble, mais se rapproche d'une personne, car il porte une nationalité, un nom, este, plaide en justice et meurt. Un navire est un engin flottant de nature mobilière, exposé aux risques de la mer. Il doit être identifié sans erreur possible. C'est pourquoi il doit obligatoirement avoir :

- Un nom : Il doit être gravé sur la coque, mais souvent peint en raison des ventes fréquentes.
- La jauge du navire : C'est la capacité intérieure du navire (définition de la jauge nette/jauge brute).
- Le port en lourd : C'est une indication du poids que peut porter le navire exprimé en tonnes poids.
- Le port d'attache gravé ou peint sur la coque : C'est le domicile légal du navire.
- La nationalité : Elle détermine la composition de l'équipage, l'organisation du travail, le droit applicable, la surveillance, la sécurité et l'hygiène à bord du navire⁸.

3-4- Les différents types de navires

Il existe plusieurs catégories de navires⁹, on peut les classer comme suit¹⁰ :

3-4-1- Les navires de charge (secs)

- **Les porte-conteneurs**

Ces navires, généralement de grande capacité, peuvent transporter jusqu'à 3000EPV¹¹. Ils sont conçus pour recevoir des conteneurs solidement arrimés et dont les opérations de manutention sont rapides. Ils peuvent être équipés de leurs propres moyens de manutentions lorsqu'ils desservent des ports non équipés.

- **Les rouliers Roll-On/Roll-Off**

Ce sont des navires équipés d'une rampe arrière et/ou d'une rampe latérale relevable qui prend appui sur les descentes du port. L'avantage de cette technique est qu'il permet la

⁸Moise Donald Daily, op cit, page122

⁹ Annexe 2.

¹⁰Idem, page123.

¹¹ EVP : Equivalent Vingt Pieds = 1 conteneur. (En Anglais : Twenty foot Equivalent Unit ou TEU). C'est l'unité de mesure standard des conteneurs soit environ 6 mètres de long. La capacité des porte-conteneurs est évaluée en nombre de conteneurs transportables.

manutention de presque tous les types de marchandise.

Il faut distinguer le roulage direct et le roulage indirect. Le roulage direct consiste à manutentionner des charges sur roues ou chenilles comme les semi-remorques, voitures, wagons...etc. Le roulage indirect utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises, tels que la remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants et les chariots sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

- **Les Ro-Ro conteneurs**

La solution mixte « Ro-Ro conteneurs » est une formule de plus en plus utilisée sur les navires modernes. Elle combine l'intérêt du conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés. Son avantage est dans la souplesse. Cette solution répond à un souci de polyvalence qui a conduit à équiper ces navires de dispositifs permettant d'alimenter en électricité des conteneurs frigorifiques de cales permettant de charge de marchandise en vrac et de citernes.

- **Les vraquiers**

Ces navires plus particulièrement destinés au transport de la marchandise en vrac solide peuvent également embarquer des lots complets de marchandises diverses (produits sidérurgiques, tuyaux, sacherie, bois en grumes et sciés, pulpe et papier...etc.). Ces navires ont de larges écoutilles et de vastes cales sans entreponts. Les parois supérieures et inférieures des cales sont inclinées pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement et pour limiter les mouvements de la cargaison en mer. Généralement exploités au tramping, c'est à dire allant chercher des lots complets de marchandises dans de multiples ports au gré d'affrètements au voyage. Ils doivent être très souples d'utilisation.

Leur taille ne sera donc pas trop importante (rarement plus de 50 000 tonnes de port en lourd) et ils seront équipés de grues ou de portiques pour le chargement et le déchargement des marchandises.

3-4-2- Les navires citernes

- **Les pétroliers**

Les pétroliers sont des navires citernes servant à transporter le pétrole ainsi que ses produits dérivés comme l'essence. On les nomme également tankers ou supertankers pour les plus grands d'entre eux (tank signifie citerne en anglais).

Pour le transport d'autres fluides, les navires ont des appellations spécifiques comme :

- Les méthaniers qui transportent le gaz naturel ;
- Les chimiquiers qui transportent les produits chimiques.

3-4-3- Autres navires (les navires de services)

- **Les remorqueurs**

Remorquage portuaire aidant les navires pour l'accostage et l'appareillage, le déplacement des barges et pontons, remorquage en mer pour déplacer des grues, les navires sans propulsion ou assistance aux navires en détresse.

Conclusion

Deux périodes ont marqué le transport maritime. Au XIX^e avec la navigation sur de longues distances couronnée par la découverte de l'Amérique et au XIX^e avec l'introduction de la coque de fer puis la vapeur. Soulignons également l'évolution importante des différents types de navires contribuant ainsi à l'accélération des relations commerciales internationales.

Section 2 : Les conventions du transport maritime international et les incoterms

Le transport maritime ne reste pas en rade. En effet, on assiste à l'augmentation de la capacité et de la spécialisation des navires ce qui sera un des paramètres importants à l'origine de la mondialisation d'où en découle un remarquable progrès technique et concurrentiel accompagné de plusieurs contraintes commerciales, économiques et politiques. Dans ce contexte, la deuxième section est consacrée à la coopération entre les différentes compagnies maritimes internationales et la gestion des risques.

1- Les conventions du transport maritime international de marchandises

Le transport maritime international de marchandises est régi par des conventions et règles concernant la sécurité, la pollution et d'autres problèmes relatifs à la navigation maritime internationale. Parmi les plus essentielles on trouve :

1-1- La convention de Bruxelles du 25 AOUT 1924

Appelée aussi « règles de LAHAYE », signée à Bruxelles. Approuvée et ratifiée par l'Algérie par le décret n° 64-71 du 02 mars 1964, p 414 (JO n°28 du 03-04-1964). L'objectif de son élaboration est l'unification d'un certain nombre de règles en matière de connaissance (document contenant un état des marchandises chargées sur un bateau ou un navire).

Cette disposition a été modifiée dans le protocole de 1968 dite « règle du Visby » ratifié par une trentaine d'Etats¹².

Lorsque la, « clause Paramount » est insérée dans le contrat du connaissance, celle-ci traduit la volonté des parties de bénéficier de la disposition de la convention.¹³

1-2- Le protocole de 23 Février 1968

Appelé parfois « la règle WISLAY », dans laquelle beaucoup de modifications ont été apportées à la convention de Bruxelles de 1924.

Ce protocole modifie quelques articles et ajoute des paragraphes à d'autres. Il est entré en vigueur le 23 juin 1977. Son domaine d'application est :

¹²J.Belotti, « Le transport international de marchandises », Edition 2002, page 200.

¹³Moise Donald Daily, op cit, page 119.

- Connaissance émis dans un Etat signataire ;
- Transport à lieu de départ d'un Etat signataire ;
- Le connaissance contient une « clause Paramount » par laquelle des parties contractantes se sont entendues à soumettre à la convention leur contrat, qui par ailleurs, ne remplirait pas les conditions requises, et ce, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée¹⁴.

1-3- La convention des Etats-Unis sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978

Appelée aussi « règle de HAMBOURG », son objectif est de remplacer la convention de Bruxelles. Cette convention a été adoptée à l'initiative des pays du tiers monde.

Ce qui différencie cette convention de celle de Bruxelles est que le transporteur est responsable d'avaries, de dommages ou de pertes qui peuvent toucher la marchandise dans le cas où ce dernier néglige de prendre les mesures nécessaires pour étudier ce type de conséquences. Les règles de Hambourg ont pour but d'harmoniser les textes portant sur le transport maritime. Ce qui permet d'élargir le domaine d'application de cette convention est :

- Le document de transport est émis dans un Etat signataire ;
- Le port de chargement et de déchargement est dans un Etat signataire ;
- Elle est conventionnellement déclarée applicable ;

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

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en développement à leur tête l'Algérie, lesquels trouvaient le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. Cette convention, plus communément appelée règle de Hambourg, est entrée en régime juridique du transport maritime de marchandises. L'Algérie n'a pas encore à ce jour ratifié les règles de Hambourg.

2- Les accords de coopération entre les compagnies maritimes

Depuis la fin du XIX^e siècle, le transport maritime a fait l'objet d'accords divers de plus en plus poussés entre différentes compagnies maritimes exploitantes des lignes régulières

¹⁴ Marie-Madelaine, « Dictionnaire du transport et logistique », DUNOD, 2^{eme} édition, Paris 2005, page 333.

destinées à organiser la concurrence, ainsi que différentes coopérations internationales indispensables pour l'organisation du trafic sur les routes maritimes forts empruntées ont été mises en place¹⁵.

2-1- Les conférences maritimes

Une conférence maritime est un accord entre plusieurs compagnies maritimes opérant sur un même itinéraire portant à la fois sur une tarification commune et sur les capacités affectées à chaque compagnie.

2-2- Les accords de partage de slots

Deux armateurs se cèdent mutuellement une capacité prédéfinie sur un service donné. Chaque compagnie peut ainsi augmenter le taux de remplissage de ses navires.

2-3- Les services joints ou consortium

Plusieurs armateurs mettent des navires en commun sur une liaison donnée.

2-4- Les alliances

Plusieurs armateurs mettent en commun et coordonnent l'ensemble de leurs moyens à l'échelle mondiale.

3- Les incoterms

Parmi les éléments importants à étudier attentivement dans un contrat de vente international, il y a bien entendu le transport, mais aussi les opérations de dédouanement et d'assurance.

Les questions auxquelles le vendeur et l'acheteur sont confrontés sont donc : Qui va prendre en charge le transport ? Vais-je, en tant que vendeur, laisser tout ou une partie de la responsabilité de ce transport à l'acheteur ? A quel moment précis et en quel lieu le transfert du coût et du risque aurait-il lieu ?

Dès les années 1920, la chambre de commerce internationale (CCI) a constaté que les partenaires commerciaux avaient, le plus souvent, une interprétation différente des termes commerciaux.

¹⁵Odier Françoise, « Le code de conduite des conférences maritimes », Annuaire Français de droit international, volume 25, page 150.

Ces termes indiquent comment les deux parties (le vendeur et l'acheteur), peuvent-elles se répartir les coûts et les risques du transport et à qui revient la responsabilité du dédouanement à l'exportation et à l'importation. Cela a conduit à l'élaboration par la CCI des règles uniformes pour l'interprétation des termes commerciaux.

La première version des incoterms (International commercial Terms) date de 1936.

Il s'agissait de normaliser les termes commerciaux utilisés pour le transport des marchandises par mer (FOB : free on board, franco à bord, CIF : Cost Insurance and Freight, coût assurance et fret).

En 1953 une deuxième version constituait une révision approfondie. En 1967, apparaissaient les incoterms DAF : Delivered At Frontier et DDP : Delivered Duty Paid, en fonction desquels l'acheteur n'a qu'une prestation minimale. En 1976, le premier incoterm adapté au transport international aérien apparaît. En 1980, la CCI tient compte du changement profond dans le transport international qu'apporte le développement du conteneur. De nouveaux incoterms apparaissent alors et sont adaptés au transport intermodal. La version de 1990 intègre l'EDI(Echange de données informatisées). Celle de l'année 2000 apporte une simplification heureuse dans la répartition des frais de chargement et de déchargement (incoterms multimodaux). Elle améliore aussi la cohérence, la responsabilité du dédouanement est renversée en FAS : Free Alongside Ship (c'est au vendeur d'effectuer le dédouanement à l'exportation) et en DEQ : Delivered Ex Quay (c'est à l'acheteur d'assurer le dédouanement à l'exportation). EXW (ex work).

3-1- Définition

Les incoterms sont destinés à résoudre un bon nombre de problèmes résultants de la vente ou de l'achat international. Chaque incoterm détermine les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur. Il fixe le partage des coûts ainsi que la division des risques. Ils sont au nombre de treize et sont classés en quatre groupes¹⁶ (familles):

- La famille E : EX, EXW.
- La famille F : FREE, FCA, FAS, FOB.
- La famille C : COST ou CARRIAE, CFR, CIF, CPT, CIP.
- La famille D : DELIVERED, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP.

¹⁶ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, « transitaire et consignataire dans le transport maritime de marchandises », mémoire de fin d'études en sciences économiques, Université de Bejaïa, 2007. Page 9.

La commission de l'International Chamber Of Commerce, dans le but de s'adapter à la réalité du commerce international, a réformé les règles Incoterms 2000 et les a remplacés par les règles Incoterms 2010. L'objectif principal est de permettre une meilleure utilisation de celles-ci dans les opérations de transport de marchandises à l'international.

Ainsi il ya eu une réduction du nombre d'incoterms de 13 à 11. Les Incoterms DAF, DES, DEQ et DDU ont été remplacés par deux nouvelles règles Incoterms qui peuvent être utilisées quel que soit le mode de transport convenu¹⁷, à savoir : DAT (rendre au terminal) et DAP (rendre au lieu de destination)

¹⁷ Moise Donald DAILY, op cit, page 79.

Tableau N°02 : Les documents obligatoires à fournir par le primo-exportateur selon la règle Incoterm 2010

Règles Incoterms 2010	Les Incoterms Anglais/Français	Documents Obligatoires
EXW	Ex-Works , à l'usine	- Selon les normes de la CCI, aucune preuve de livraison n'est à fournir. -A titre facultatif, éventuellement attestation de prise en charge de marchandise ou avis de mise en disposition.
FCA	Free Carrier Franco transporteur	-Facture commerciale -Attestation de prise en charge de la marchandise ou autre document de transport selon le mode de transport retenu.
FAS	Free AlongsideShip Franco le long du navire	-Facture commerciale -Connaissance maritime ou avis de mise à disposition.
FOB	Free On Board Franco a Board	-Facture commerciale -Connaissance maritime (On board) ou (Reçu pour embarquement).
CFR	Cost and Freight Coût et Fret	-Facture commerciale -Connaissance maritime (On bord).
CPT	Carriage Paid To Port payé jusqu'à	-Facture commerciale -Document de transport selon le mode retenu par les parties.
CIF	Cost Insurance and Freight Coût assurance et fret	-Facture commerciale -Connaissance maritime -Certificat ou police d'assurance.
CIP	Carriage and Insurance Paid to Port payé, assurance comprise jusqu'à	-Facture commerciale -Document de transport selon le mode retenu par les parties. -Certificat ou police d'assurance.
DAT DAP DDP	Delivered At Terminal Rendu au terminal. Delivered At Place Rendu au lieu de destination. Delivered Duty Paid Rendu droits acquittés.	-A éviter en matière de crédit documentaire : Implique la présentation des documents émis (à l'arrivée) des marchandises et dont la disponibilité est problématique.

Source : ICC 2012

3-2- Contenu détaillé des Incoterms

Ils sont au nombre de 11, on les cite comme suit¹⁸ :

3-2-1- EXWORK/A l'usine

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à sa disposition dans son établissement (Atelier, usine, entrepôt...etc.).

L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises, de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée. Ce terme représente l'obligation minimale du vendeur.

3-2-2- FCA/ Franco transporteur

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu.

L'acheteur choisit le mode de transport, et le transporteur et paye le transport principal.

Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.

3-2-3- FAS/Franco le long du navire

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu.

L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise.

Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

3-2-4- FOB/Franco à bord

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

¹⁸ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, op cit, Page 11

L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime.

Le transfert des frais et risques se place au passage de la marchandise du bastingage du navire au port d'embarquement.

3-2-5- CFR/Cout et fret

Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné.

Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

Le point de transfert des risques est le même qu'en FOB.

3-2-6- CPT/Port payé jusqu'à

Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue.

Il dédouane la marchandise à l'exportation.

Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur.

3-2-7- CIF/Coût assurance et fret

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport.

Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

La marchandise voyage sur le transport maritime ou fluvial, aux risques et périls de l'acheteur dès le bastingage franchi au port d'embarquement.

3-2-8- CIP/Port payé assurance comprise jusqu'à

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime.

Le transfert des frais et risques se place au passage du bastingage du navire au port d'embarquement.

3-2-9- DAT/ Rendu au terminal

Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur au terminal convenu dans le port ou au lieu de destination, à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur doit conclure de ses propres frais un contrat pour le transport de la marchandise jusqu'à ce terminal et décharger la marchandise du moyen de transport arrivant. Le vendeur n'a pas l'obligation vis-à-vis de l'acheteur de conclure un contrat d'assurance. Il doit néanmoins fournir à l'acheteur, à ses propres frais, le document lui permettant de prendre livraison de la marchandise. L'incoterm DAT oblige le vendeur à dédouaner la marchandise à l'export. Cependant, il n'a aucune obligation d'effectuer le dédouanement à l'import.

L'acheteur doit prendre livraison de la marchandise dès qu'elle a été livrée et payer son prix comme prévu dans le contrat de vente. L'acheteur doit en outre aviser le vendeur de la nécessité de lui fournir toute information relative à la sécurité dont il aurait besoin pour l'exportation, l'importation et le transport de la marchandise à sa destination finale. Cette règle incoterm a été créée spécifiquement pour le transport conteneurisé. Elle est aussi adaptée au transport maritime conventionnel lorsque le vendeur veut conserver les risques du déchargement du navire au port de destination. Il convient dans ce cas de préciser le lieu de mise à disposition (quai, sous palan...etc.)¹⁹.

3-2-10- DAP/Rendu au lieu de destination

Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur, sur le moyen de transport d'approche prêt pour le déchargement, au lieu de destination convenu. Il doit dédouaner les marchandises à l'export. Cependant, il n'a aucune obligation de dédouaner les marchandises à l'import. Le vendeur doit conclure à ses propres frais un contrat pour le transport de marchandises au lieu de destination convenu et les décharger à l'arrivée du moyen de transport arrivant. Le vendeur n'a pas l'obligation, vis-à-vis de l'acheteur, de conclure un contrat d'assurance. Il doit aussi fournir à ses propres frais à l'acheteur le document lui permettant de prendre livraison des marchandises.

L'acheteur doit payer le prix des marchandises tel que prévu dans le contrat de vente et prendre livraison de ces marchandises dès qu'elles ont été livrées.

¹⁹www.import-export.societe generale.fr/fr/trouvez-votre-marche/incoterms-2010, consulté le 15 /02/2016.

3-2-11- DDP/ Rendu droits acquittés

A l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximale du vendeur. Ce dernier fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles.

Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur. Le déchargement incombe en frais et risques à l'acheteur.

Conclusion

Face à l'augmentation de la capacité et de la spécialisation des navires, ce qui est un important paramètre à l'origine de la mondialisation, et afin de mettre un terme à l'interprétation des termes commerciaux entre différentes parties, la CCI a résolu le problème en instaurant différentes règles règlementant divers problèmes relatifs à la navigation maritime internationale.

Section 3 : Le rôle et les principaux intervenants dans le transport maritime international

Le transport maritime international joue un rôle très important dans le développement du commerce international reliant ainsi industriels et consommateurs et passant par les différents intermédiaires, acteurs de chaque domaine sans oublier les principaux intéressés.

1- Le rôle du transport maritime dans le commerce international

Le transport maritime est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement des marchandises en grande masse sur de longues distances et également pour des petits lots sur de courtes distances.

Ce phénomène s'explique par la forte croissance économique de certains pays asiatiques qui a dopé le commerce mondial et qui a été facilité par plusieurs facteurs ayant contribué au dynamisme et à la modernisation du secteur, tels que la libéralisation des transports, la modernisation de la logistique, ou encore le développement de la conteneurisation.

A côté de ce mouvement de mondialisation s'est également développée une régionalisation des échanges qui ont fortement augmenté à l'intérieur d'une même zone ²⁰(Europe, Asie...etc.).

2- Les principaux documents dans le transport maritime

Extrait des documents utilisés dans le transport maritime et des opérations de gestion de transport par mer²¹.

2-1- Les documents usuels utilisés en transport maritime

Il existe plusieurs et sont cités comme suit :

2-1-1- Le connaissement

Le connaissement ou Bill of la ding en anglais est un document émis par le transporteur maritime, le plus souvent par le capitaine ou agent consignataire sous sa responsabilité. Le connaissement constate la prise en charge de la marchandise par le transporteur en même temps qu'il constitue un titre représentatif de la marchandise. Seul le détenteur d'un

²⁰www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr/pdf, consulté le 23/02/2016.

²¹[www.logistiqueconseil.org/fiches/transport maritime /documents-shipping.pdf](http://www.logistiqueconseil.org/fiches/transport%20maritime%20documents-shipping.pdf), consulté le 23/02/2016.

exemplaire du connaissement est normalement en mesure de se faire délivrer les marchandises à leur arrivée à destination²².

Il existe plusieurs types de B/L tels que :

- B/L à ordre : L'échange se fait par remise ;
- B/L nominatif : L'échange se fait par endossement (c'est le plus courant) ;
- B/L à reçu pour embarquement : Il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive.

2-1-2- Les manifestes

Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale. Ils existent différents types de manifestes, tels que :

- Le manifeste cargo : Etabli par le port de provenance dans lequel sont énumérées les marchandises à bord avec le numéro du B\L.
- Le manifeste comptable : (manifeste fret) en anglais (freight manifest) : C'est un document confidentiel établi par l'armateur ou son agent, il indique le fret maritime auquel sont ajoutées les différentes taxes liées à la marchandise.
- Le manifeste douanier Algérien : Une fois que la marchandise ait franchi le territoire national, elle devient Algérienne. Ce qui implique l'obligation de la déclarer juste à la réception des connaissements (copie originale).
- Le manifeste de sortie : Comprend la description des marchandises à l'export, nom du destinataire, N° du B/L ainsi qu'une description en cas de sortie du navire sans avoir chargé de la marchandise à l'export. Ce cas doit être porté sur le manifeste.

2-2- Documents accessoires de la gestion administrative :

Parmi c'est documents en trouve²³ :

2-2-1- Le Schedule

Il s'agit d'un document d'information client établi pour le service commercial de l'agence maritime. Les données de base lui sont fournies par l'armateur. Y figurent les différentes

²²Michel Albert, « la signature du connaissement », université de droit d'économie et des sciences, d'Aix-Marseille III, master II (D.E.S.S.) de droit maritime et des transports promotion 2006.Mémoire sous la direction de maître Christian.

²³[www.logistiqueconseil.org/fiches/transport maritime /documents-shipping.pdf](http://www.logistiqueconseil.org/fiches/transport%20maritime%20documents-shipping.pdf), consulté le 23/02/2016.

dates d'arrivée (ETA) et de départ (ETD) du bateau par voyage et par port d'escale.

2-2-2- La demande de cotation

Etablie par le chargeur et transmise à l'agent maritime (représentant de l'armateur) pour établissement d'un devis de transport. Elle donne une description détaillée de la marchandise, du type d'emballage, du type de transport choisi et la destination finale.

2-2-3- La cotation

Ce document est établi par l'agent maritime pour le compte du chargeur. Il détermine les conditions de facturation de la marchandise pour le voyage.

2-2-4- La demande de positionnement

Ce document est établi par le booking (service des réservations) et adressé à l'acconnage pour la mise à la disposition d'un conteneur pour un client à l'export.

2-2-5- La maquette

C'est un formulaire standard fourni par l'agent maritime au chargeur. Il aide à faire la description de la marchandise. Le formulaire rempli sert de document de base pour l'établissement du draft.

2-2-6- Le draft

Le draft est un brouillon de connaissance. Il est établi par le service de documentation export de l'agent maritime. Après émission, il est ensuite soumis à la procédure interne de validation (généralement par le shipping Manager). A la suite de cette validation, il sert de source pour l'établissement des différents modèles de connaissances.

2-2-7- Le booking

Ce document est établi par la section booking de l'agence maritime. Il formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Son but est de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire.

2-2-8- L'avis d'arrivée

C'est un document émis par le service (Documentation Import) de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de la marchandise, porteur du connaissement ou (notify party).

On y trouve des renseignements sur la date probable ou effective d'arrivée de la marchandise, la date et le lieu de livraison prévus.

2-2-9- La facture proforma

Ce document est émis par le service de Facturation de l'agence maritime. Il indique le montant du fret (à l'export) de la marchandise ou le coût estimatif d'une prestation liée à l'exportation.

2-2-10- La facture

C'est un document comptable reprenant les montants des différentes prestations (fret, surestarie, location, modifications et remise documentaire). Le propriétaire de la marchandise doit s'en acquitter avant de se faire établir un bon de livraison (en anglais : delivery order).

2-2-11- Container de positre ceipt

Document délivré au destinataire de la marchandise par le service de Documentation Import. Il indique le montant de la caution à verser pour la sortie d'un conteneur plein de l'enceinte portuaire.

2-2-12- Reçu de versement de caution

Document établi par le service de facturation de l'agence maritime. Il atteste le dépôt d'une caution par un client avant la sortie de son conteneur.

2-2-13- Delivery order (Bon de livraison)

Le bon de livraison est délivré au client à la suite du règlement de toutes les prestations dues à l'agence maritime par celui-ci. Ce document autorise l'acconier à livrer la marchandise du client après le règlement des factures de manutention.

2-3- Les documents au service opérations**2-3-1- La demande de pilote**

C'est un document adressé au Commandant du port. Ce dernier valide la demande et désigne un pilote pour le guidage du bateau à travers le chenal d'accès au port.

2-3-2- La demande d'ouverture de bureaux

Cette demande est adressée à la douane pour ouverture des opérations pour un navire donné.

2-3-3- La demande de débarquement

Cette demande est adressée au service de traitement des manifestes imports de la douane pour solliciter le débarquement des marchandises du bateau.

2-3-4- La demande d'embarquement

A l'inverse de la demande de débarquement, la demande d'embarquement est adressée au service de traitement des manifestes exports de la douane. Le but étant d'obtenir une autorisation d'embarquer la marchandise.

2-3-5- La demande d'ecor

Elle est adressée à la douane (Brigade d'ecor) pour solliciter le pointage des marchandises sur le bateau.

2-3-6- La demande de shifting conteneur

C'est un document adressé à la brigade maritime de la douane pour les opérations de manutention d'un conteneur dans le bateau.

2-3-7- La demande de shifting navire

Cette demande est adressée à l'autorité portuaire pour un mouvement d'un poste à quai à un autre en vue d'effectuer des opérations de manutention.

2-3-8- Le laisser passer des marins

Le laisser passer est établi par le service des opérations de l'agence maritime et visé au commissariat spécial du port. Il permet la libre circulation des marins sur le territoire national durant l'escale.

2-3-9- La demande d'escale

C'est une demande adressée à l'autorité portuaire pour solliciter le contrôle d'un navire à la fin des opérations de manutention.

2-3-10- La clairance

C'est une déclaration remplie par le service des opérations et visée par la douane. Elle libère après contrôle le bateau et l'autorise à quitter le quai et le port.

2-4- Les documents tiers

Ce sont des documents établis par des prestataires au service de la marchandise. Ce sont : l'autorité portuaire, la douane, la Société Générale de Surveillance (SGS), les services sanitaires, phytosanitaires et de l'environnement, l'acconier, le chargeur ou le client.

2-4-1- Le port

L'administration portuaire avec ses organes annexes s'occupe de la gestion et de l'entretien du domaine portuaire. Les divers prestataires du port sont soumis au paiement de redevances qui se justifient par la présentation des pièces suivantes :

-La quittance.

-Le reçu G.U.C.E (Guichet Unique des opérations de Commerce Extérieur)

2-4-2- Les documents de l'acconier

Ce sont des documents internes établis par l'acconier pour les opérations qu'il effectue pour le compte de l'agent maritime.

2-4-3- Les documents de la douane

La douane délivre diverses attestations de vérification et autorisations liées à l'importation ou à l'exportation des marchandises ; il s'agit de :

- La déclaration de douane ;
- La demande d'escorte (lors de l'acheminement des marchandises le long d'un corridor de transit ou sous certains régimes douaniers suspensifs) ;
- La demande d'arraisonnement (du bateau) ;
- L'autorisation d'embarquement (des marchandises sur le bateau à l'export) ;
- L'autorisation de débarquement (des marchandises du bateau à l'import).

2-4-4- Les documents de la Société Générale de Surveillance

La SGS délivre des documents de taxation et d'inspection des marchandises à l'import et à l'export. Ils sont émis durant la procédure de déclaration en douane²⁴ :

- L'avis de blocage (de la marchandise pour inspection) ;
- L'avis de déblocage (de la marchandise après inspection) ;
- L'attestation de vérification à l'import (A.V.I.) ou bordereau de taxation (BDT).
Sur ce dernier, figure la liste des droits et taxes à payer pour le dédouanement des marchandises.

2-4-5- Les documents sanitaires, phytosanitaires et de l'environnement.

Ce sont des attestations de contrôle ou des certificats d'inspection. Ils précèdent généralement la procédure de déclaration en douane des marchandises, on cite le :

- Certificat phytosanitaire (délivré par le service phytosanitaire représentant le ministère de l'agriculture et en charge du contrôle des produits alimentaires)
- Certificat de qualité (délivré par le service sanitaire représentant le ministère de la santé et en charge du contrôle des médicaments)
- Certificat de qualité (délivré par le service de l'environnement représentant le ministère de l'environnement et en charge du contrôle de divers produits chimiques, toxiques et dangereux pour l'homme ou son environnement).

²⁴ Capitaine S.svensson « les bateaux », édition robert Laffont, 1989, p 223.

3- Les principaux intervenants dans le transport maritime international de marchandises :

3-1- Le transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. C'est un intermédiaire qui réalise la livraison entre deux mondes de transport. L'importateur doit avoir recours aux services d'un transitaire qui le décharge de toutes les démarches et formalités nécessaires, relatives à la cargaison importée, notamment lorsqu'il intervient alors comme intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire et de recevoir la marchandise du consignataire (s'il n'est pas lui-même consignataire). Il est tenu d'accomplir les formalités de douane, de s'assurer de l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il l'a mandaté. Au point de réception, il prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement. L'expédition des marchandises et leur dédouanement constituent des actes complexes nécessitant une large connaissance dans le domaine en question, ainsi que les techniques et les pratiques du commerce international.

Le transitaire à la différence du transporteur ne prend que ses failles personnelles, il faut donc établir sa faute. Par exemple : En cas de réexpédition de la marchandise vers son destinataire sur un wagon mal propre ou en camion non bâché.

3-2- Le consignataire

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle de ces derniers (liaison entre le port, le navire et l'équipage) durant l'escale maritime ainsi que le suivi administratif des marchandises transportées.

Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et la déclarer sur le quai auprès de la douane.

Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur²⁵ (le propriétaire du navire).

²⁵ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, op cit , page 17.

3-3- Le chargeur/fournisseur (shipper)

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à préparer la marchandise, prospector un navire, déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

3-4- L'armateur

On appelle armateur la personne qui exploite un navire. L'exploitant du navire peut être le propriétaire du navire, comme il peut s'agir d'un simple affréteur (loueur de navires). Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer en temps et en bon état.

3-5- L'assureur

L'assureur est la personne (compagnie d'assurance) qui, par un contrat et moyennant le versement d'une prime, s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération. L'usage des incoterms (termes du commerce international) nous permet de bien comprendre la partie qui doit supporter les coûts de l'assurance (le vendeur ou l'acheteur) quand le risque est garanti par une assurance et qu'un dommage atteint la marchandise. Une fois le contrat d'avarie établi, l'assuré est indemnisé dans un délai rapide par son assureur qui se substitue à lui pour mettre en jeu la responsabilité et récupérer ce qui peut l'être de la marchandise.

L'assurance maritime revêt une importance particulière. Elle apparait nécessaire à la bonne gestion des risques encourus durant le transport.

3-6- Le courtier maritime

« Le courtage » signifie entremise. C'est une opération qui consiste à mettre en rapport des paris moyennant une prime appelée autrefois courtage.

Un courtier est considéré comme une société de courtage internationale, son rôle consiste à mettre en relation deux sociétés et s'arrête au moment où ces deux entreprises concluent un contrat. Il est rémunéré à la commission appelée «courtage» et payé soit par les deux parties, soit par l'une d'elles. On distingue deux types de courtiers²⁶ :

²⁶ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, op cit , Page 15

3-6-1- Le courtier d'affrètement

D'une manière générale, les courtiers se spécialisent en opérant, soit pour le compte du navire ou de la cargaison. A la différence du courtier maritime, le courtier d'affrètement agit aussi bien pour le compte du navire que de la cargaison. Ce dernier reçoit pour sa prestation de services une commission variable qu'il s'agisse de tonnage important ou de durée plus ou moins longue d'affrètement, mais en général elle est fixée à 2.5 % environ.

3-6-2- Le courtier d'interprète

Le courtier d'interprète assure la mise en douane du navire (les procédures de dédouanement de la marchandise), la traduction des écrits, la légalisation des documents, la certification des rapports de mer...etc. Il joue un rôle important, notamment pour la conclusion des affrètements aux voyages et essentiellement à mettre les parties en présence, à les renseigner, à les conseiller. Les courtiers sont rémunérés à la commission, calculée sur fret et payée par le fréteur, sauf convention contraire.

3-7- La banque :

« La domiciliation bancaire est une formalité administrative qui consiste à identifier par immatriculation une transaction commerciale, poursuivie physiquement et financièrement, au regard de la disposition prévue par la réglementation du commerce extérieur et des échanges, ainsi, la domiciliation bancaire est une obligation à toute opération de transactions commerciales »²⁷.

Avant toute expédition de marchandises, l'exportateur est tenu de présenter à la banque l'original et deux exemplaires du contrat commercial ou facture. Après vérification, une copie lui est rendue revêtue du numéro de dossier de domiciliation et du cachet de la banque domiciliaire. Une fois le contrat de vente conclu, le vendeur expédie la marchandise rassemble les documents nécessaires (facture, connaissement, certificat d'assurance, certificat d'analyse, certificat d'origine...etc.) et les envoie à sa banque en même temps que l'ordre d'encaissement.

La banque adresse alors les documents et les instructions nécessaires à la banque chargée de l'encaissement. La banque présentatrice informe l'acheteur de l'arrivée desdits documents et les conditions de leur levée. Elle reçoit le paiement ou l'acceptation de l'acheteur et lui

²⁷Réglementation de banque d'Algérie n° 91 du 14 Aout 1991 et règlement de la banque d'Algérie n° 95 du 23 Décembre 1995.

remet les documents. La banque présentatrice transfère le montant et l'encaissement à la banque remettante qui inscrit cette somme au crédit de l'exportateur.

3-8- La douane :

A côté de l'assurance maritime qui constitue une source de financement pour l'importateur et aussi pour l'exportateur, l'administration douanière joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux.

A cet égard, il est utile de rappeler que les droits et taxes perçus par les douanes constituent les éléments de compensation des écarts éventuels entre différents produits nationaux et étrangers. La douane constitue un véritable contrôleur et régulateur de l'économie nationale. L'administration douanière met à la disposition des exportateurs un éventail de dispositions dans le cadre de la promotion des exportations hors hydrocarbures (en Algérie).

En effet, toute opération à l'importation ou à l'exportation passe impérativement par une procédure douanière, « Toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être réexportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant indique le régime douanier assigné aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier »²⁸.

A cet effet, on peut constater les rôles suivants de la douane :

- Vérifier les marchandises et les documents y afférents ;
- Percevoir les droits et taxes ;
- Relever et verbaliser les infractions ;
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- Favoriser les échanges commerciaux.

Conclusion

A l'acheminement de la marchandise il faut signaler que tous les intervenants dans le transport maritime sont liés entre eux, chacun doit nécessairement accomplir les obligations qui lui sont confiées afin que la marchandise transportée arrive bien au point final.

²⁸Article 75 du code de douane, 2^{ème} édition

Conclusion

Acteur incontournable de la mondialisation, le transport maritime de par ses possibilités de massification du transport de marchandises a facilité la croissance des échanges mondiaux, pour le bon déroulement de toute opération d'import/export, l'itinéraire obligatoire doit être observé avec la collaboration des autorités portuaires, services maritimes et d'autres auxiliaires importants.

Parmi ces auxiliaires on trouve le consignataire de navire qui joue un rôle très important dans l'acheminement de la marchandise

Dans le deuxième chapitre on va étudier l'activité de consignation et le rôle de l'agent consignataire.

Le transport maritime suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre, ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires à côté des principaux acteurs qui sont, le transporteur, le chargeur et le destinataire. Il suscite certaines activités à caractère technique, commercial, administratif confiées à des agences spécialisées. Parmi tous les auxiliaires, l'agent consignataire du navire joue un rôle très important par sa représentation de l'armateur ou l'affréteur dans le pays où la marchandise est destinée.

Section 1: Généralités sur la consignation maritime

Dans cette première section, nous allons essayer de présenter brièvement l'évolution de la consignation maritime et ses différents types, ainsi que les documents liés à cette dernière.

1- Historique de la consignation

Il est presque impossible de dire à quelle époque les armateurs employèrent les concours des personnes servant aux ports d'escale ou de destination comme collaborateurs terrestres, installés à ces ports pour l'exploitation commerciale du navire.

Au temps de la marine à voile, le capitaine avait un rôle prépondérant dans l'expédition maritime. IL était souvent le propriétaire du navire qu'il exploitait avec le concours de quelques matelots. Il engageait ces derniers, achetait les vivres et les agrès, empruntait pour les besoins du voyage, négociait avec les chargeurs, recevait et livrait les marchandises.

Deux facteurs modifièrent les conditions d'exploitation du navire : Un facteur technique et un facteur économique. L'importance du facteur économique est la conséquence de la transformation complète du matériel de navigation. Un navire moderne constitue actuellement au point de vue de sa valeur intrinsèque, de son entretien, du personnel qu'il exige et des frais généraux d'exploitation, un capital qui ne devient pratiquement rentable que par son utilisation intensive.

Pour atteindre cet objectif, il ne suffit pas que cette machine géante soit susceptible de contenir dans ses flancs une grande quantité de marchandises, il faut encore que soit réduite au maximum la période pendant laquelle il reste à quai, exigence d'autant plus difficile à réaliser que l'évolution du commerce maritime a non seulement décuplé le tonnage des navires, mais multiplié d'autant le nombre de réclamations à tel point que la livraison d'une cargaison normale suppose une série d'opérations qui ne peuvent s'effectuer que lentement.

Depuis quelques années, les mutations s'opèrent rapidement dans le secteur maritime. Les armements de petites taille et de tailles moyennes sont absorbés par les plus grands. Certains grands armateurs créent des succursales dans tous les ports desservis par leurs navires. D'autres grands armateurs qui exploitent leurs navires sur les lignes régulières ont tendance à créer des sociétés de consignation dans chaque port du monde où leurs navires font escale.

Dans les ports dans lesquels une compagnie ne dispose pas de représentants, elle peut faire appel à un agent non exclusif : C'est l'agent consignataire de navire. Cent ans plus tôt c'était le Capitaine du Navire qui effectuait lui-même toutes les opérations qui le mettaient en rapport avec le commerce local. Il est issu de la transformation au XIX^e siècle des conditions de la navigation et du développement des transports maritimes, le capitaine n'ayant plus le temps d'accomplir toutes les opérations commerciales qu'il accomplissait à l'époque de la navigation à voiles. La loi ancienne et même cet actuel emploi, le mot « consigner » était employé pour désigner une opération consistant à assurer le paiement d'une somme sur laquelle existait une contestation en la mettant en main tierce, jusqu'à décision sur la difficulté qui empêchait qu'on ne la délivrât sur-le-champ.

Quand la difficulté était levée, on s'adressait au Consignataire de la somme pour délivrer les fonds à qui ils appartenaient réellement. Par contre n'avait pas pour habitude de donner l'argent que l'on déposait entre les mains du tiers consignataire, mais de le remettre dans des sacs sur lesquels on apposait son cachet afin de pouvoir les identifier le moment venu. D'où l'idée, lorsque le navire était momentanément confié à un tiers, l'agent de l'armateur ou du Capitaine, de dire qu'il était consigné, c'est-à-dire, remis entre les mains d'un Consignataire.

Aujourd'hui, le mot agent a disparu et on ne parle plus que de¹ (consignataire de navire).

2- Définition et types de consignation maritime

2-1- Définition

D'une manière générale, la consignation maritime est une action de consigner un emballage (une consigne). Elle reflète l'idée de transmission d'un objet entre les mains d'une personne ou d'une somme correspondant au montant de l'objet consigné.

¹Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Transport et Logistique « AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE CONSIGNATION MARITIME AU PORT AUTONOME DE DAKAR ».2008,page 22.

En terme économique, la consignation des navires est un contrat établi entre un armateur et une tierce personne mandataire dans un autre pays afin de prendre en charge les besoins d'un navire déterminé.

La consignation maritime est une activité qui regroupe et coordonne toutes les opérations liées au transport maritime².

2-2- Les différents types de la consignation maritime

Il existe deux types de consignation de navire³ :

2-2-1- La consignation des navires de tramping

C'est un mode de transport à la demande non affecté à une ligne régulière. C'est une forme de colportage de port en port, sans itinéraire fixe, transportant des cargaisons de différentes sortes et opérant dans tous les ports. Les prix ainsi que la cargaison sont négociés à chaque voyage.

Les navires tramping sont affrétés pour des voyages particuliers pour une certaine période. Ils rapportent peu, leur vitesse est limitée, mais ils ont l'avantage d'avoir des clients réguliers.

2-2-2- La consignation des navires de la ligne régulière

Par opposition au transport à la demande, la ligne régulière se base sur des départs fixes et des ports d'escale déterminés. Adaptée à transporter des cargaisons diverses de grande valeur et reconnue pour la rapidité d'acheminement de la marchandise.

3- Les documents liés à la consignation d'un navire

Dans cette partie, nous allons traiter des documents les plus importants dans le shipping⁴.

3-1- Le connaissance

Le connaissance en anglais (Bill of Lading) est le titre de voyage qui est remis par le

² Etienne Gildas kpatenon, « Rôle et statut du consignataire dans l'industrie des transports maritime », mémoire de fin d'étude 2010, page 6.

³ http://www.lantenne.com/4-LA-LIGNE-MARITIME-REGULIERE_r122.htm, consulté le 12/04/2016.

⁴ DENIS. Chevalier et FRANCOIS. Duphil, « Transporter à l'international », 4^{ème} Edition, Foucher 2009, Page 165.

transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Il s'agit d'un titre endossable au vendeur, alors que les marchandises sont en cours de voyage, d'en transférer la propriété à des acquéreurs permettant ainsi à ces derniers de les remettre virtuellement à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le remboursement du crédit qui leur a été consenti pour faire l'acquisition.

Il doit préciser notamment :

- Le nom ou raison social du fournisseur et du chargeur ;
- Le nom du destinataire;
- Le nom du navire ;
- Les ports de chargement et de déchargement ;
- Les descriptions de la marchandise (nombre, marque, numéro des colis, leurs poids) ;
- Le connaissement doit être daté et signé par le capitaine et/ou le chargeur
- La date de la charte partie ;
- Les clauses.

3-2- Le manifeste cargo

C'est un document récapitulatif des marchandises embarquées par le navire au port de destination. Il reprend les indications de chaque connaissement.

« Le BL et le manifeste cargo » sont les documents les plus importants, car ils déterminent le mouvement de la marchandise.

3-3- Rapport d'escale (S.O.F: statement of facts)

C'est un rapport d'escale adressé par l'agent consignataire à l'armateur. C'est le relevé chronologique des opérations de chargements ou de déchargements permettant le calcul des surestaries.

3-4- Le compte d'escale

C'est une facture récapitulative de tous les frais déboursés par le consignataire pour le compte de l'armateur pendant toute l'escale du navire. Il comprend les frais portuaires, les frais de l'agence et autres prestations.

3-5- La Notice of Readiness (N.O.R)

C'est le document émis à l'attention des intéressés de la cargaison (affréteurs, chargeurs et réceptionnaires) par le commandant d'un navire pour les informer que celui-ci est bien arrivé au port, qu'il est à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison.

Conclusion

On peut déduire de cette section que la consignation maritime a un rôle important dans le transport par la voie maritime et que c'est une tâche primordiale pour le bon déroulement d'une escale d'un navire. Il faut noter que, le métier de consignation s'occupe de l'engin qui transporte la cargaison. De ce fait, s'il n'y a pas d'agent consignataire pendant l'escale du navire pour assurer les opérations qui lui sont liées. La chaîne qui représente les étapes de l'escale et ses formalités sera déséquilibrée et donc l'opération d'importation ou d'exportation ne peut virer au succès.

Section 2 : L'agent consignataire maritime

Le consignataire de navire est un auxiliaire indispensable dans une escale. Il est considéré comme un représentant de l'armateur au port de déchargement. Pour cela, il a plusieurs responsabilités à assumer.

1- Origines

Le mot d'origine latine, l'agent consignataire est une expression composée de 2 mots : (Agent et consignataire).

1-1- L'agent

Il est dérivé du mot Latin « agree », qui signifie s'occuper de, prendre soin de quelque chose, s'occuper des affaires d'autres personnes. L'agent est un terme utilisé pour désigner les intermédiaires indépendants (agent d'affaires, agent de change...etc.).

1-2- Le consignataire

C'est un mot d'origine Latine « consignare », qui signifie cacheter. La consignation consiste en un dépôt d'espèces, de valeurs ou d'objets entre les mains d'une tierce personne, à charge pour elle de les remettre à qui de droit.

Lorsqu'une somme en espèces était déposée, le déposant apposait son cachet aux fins d'identification, c'est pourquoi on qualifiait de consignataire le tiers à qui l'armateur confiait temporairement son navire.

2- Définition et types de consignataire

2-1- Définition

L'agent consignataire du navire est une personne physique ou morale qui est chargée, soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer au nom et pour le compte de l'armateur et/ou du transporteur maritime n'ayant pas de représentant ni de succursale, les tâches suivantes :

- Il accomplit auprès des autorités portuaires, administratives ou autres, les formalités qui incombent au capitaine ;
- Il reçoit au port d'embarquement les marchandises à transporter et les livre au port de débarquement à la personne à qui elles sont adressées.

Ces deux fonctions peuvent être confiées soit à la même personne physique ou morale, soit à deux personnes distinctes.

2-2- Types de consignataires

Il existe deux types de consignataires⁵ :

2-2-1- Consignataire du navire ou de la coque

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

« Le consignataire du navire comme toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port »⁶.

2-2-2- Consignataire du navire des marchandises

Le consignataire de marchandise ou de cargaison est le mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises en leurs lieux et places au moment de la livraison par le transporteur, au nom et pour le compte de ses mandants, dépayser et fret pour la marchandise, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire prend donc livraison de la marchandise des mains du transporteur ou de son représentant (le consignataire du navire). Juridiquement, l'intervention du consignataire de cargaison est très importante, car il libère le transporteur de sa responsabilité à l'instant où il lui livre la marchandise.

En revanche, dans le cas où l'état et la qualité de la marchandise ne répondent pas aux indications de connaissement ou à d'autres documents de transport, le consignataire doit émettre contre le transporteur ou son représentant, les réserves au moment de la livraison de la marchandise.

⁵ R. RODIER « Traité général de droit maritime », tome III, édition DALLOZ 1970, page 87

⁶ Article 609 du code maritime Algérien.

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liés à son activité de mandataire. Sa responsabilité est aussi alignée sur celle du manutentionnaire effectuant des opérations de manutention. Il est responsable des dommages dus à sa faute.

2-3- Les Responsabilités du consignataire du navire

Il existe deux types de responsabilités :

2-3-1- Responsabilité contractuelle

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

Le consignataire de navire, mandataire salarié de l'armateur, ne prend aucun engagement personnel, c'est à dire en concluant plusieurs contrats de transport avec les tiers. Il traite au nom et pour le compte de l'armateur,

Le consignataire est ainsi responsable des fautes personnelles et n'est donc pas responsable des fautes de l'armateur et du capitaine. « Ces fautes doivent être jugé que le consignataire ne peut être condamné personnellement au paiement d'une grande contravention voir en l'absence de texte permettant de le déclarer responsable, sauf si l'infraction lui est imputable ou s'il refuse de révéler l'identité de son mandant »⁷

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

La responsabilité contractuelle du consignataire ne peut être mise en jeu que par celui qui a requis ses services, il n'est donc responsable qu'envers son mandant.

Pour les pertes ou avaries subies à la marchandise qu'il garde ou qu'il manutentionne, le consignataire du navire est soumis aux principes et limitations de responsabilités applicables aux entreprises de manutention.

2-3-2- Responsabilité délictuelle

Le consignataire du navire peut être délictueusement responsable vis-à-vis de toute personne qui n'a pas requis ses services, mais souffrant d'un préjudice qui trouve son origine dans une faute qui lui est imputée.

⁷ Droit maritime français, page 180

Le consignataire qui porte sur le connaissance de fausses attestations d'un voyage en droiture, alors que le navire, ayant escalé et arrivée près d'un mois plus tard que prévu, occasionne un préjudice important au destinataire par suite de la baisse des cours.

Conclusion

En conclusion, l'agent maritime agit toujours pour le compte du navire ou des marchandises qu'il transporte. Autrement dit, il représente soit l'armateur soit le transporteur.

Section 3 : Le rôle, les relations et les activités du consignataire de navire

Dans une escale de navire, le consignataire joue un rôle très important. Il est attaché à plusieurs activités qu'il doit faire depuis le départ du navire du port de chargement jusqu'au moment où il quitte le port de déchargement. Dans ses activités, le consignataire du navire doit entrer en relation avec plusieurs auxiliaires pour lui permettre de compléter sa tâche.

1- Le rôle et les relations du consignataire du navire

L'agent consignataire du navire est souvent décrit comme un représentant chargé de délivrer la marchandise et de percevoir le fret après le départ du capitaine, soit à la demande de l'armateur, soit à celle du capitaine. Il passe les contrats en vue du ravitaillement du navire en combustibles, en eau, en vivres...etc. Reçoit la marchandise pour l'embarquement, prépare les connaissements, les manifestes et autres pièces. Il traite également avec les acconiers et les courtiers conducteurs.

A l'arrivée du navire, il surveille le déchargement, assure la garde de la marchandise et poursuit la perception du fret. En un mot, il agit comme le ferait l'agent ou le commis succursaliste de la compagnie de navigation. C'est pourquoi ces consignataires prennent souvent la dénomination d'agents maritimes.

Le travail de l'agent maritime consiste à gérer l'accueil, les relations avec les autorités, avec les prestataires de service, le pilotage, le remorquage, les douanes, les services vétérinaires, sans oublier les services maritimes. Il organise aussi la manutention avec les prestataires choisis par les armateurs en cas de litige, assure le règlement des problèmes de tout genre (administratifs ou financiers) et dans certains cas, lorsqu'il représente les lignes régulières, il assure en commercial, le recrutement du fret, aussi bien à l'export qu'à l'import.

2- Les Relations de l'agent consignataire du navire

Tant qu'il est le point de coordination, l'agent consignataire a des relations avec d'autres intervenants dans la chaîne du transport maritime tels que :

2-1- Relation avec le navire

Il va aider à la préparation de l'escale du navire par sa connaissance du pays, du port et des divers intervenants disponibles sur place. Ses principales tâches consistent à :

2-1-1- Avant l'arrivée du navire

- Avertir le capitaine des différentes réglementations locales auxquelles il doit prêter attention ;
- Agir en qualité d'intermédiaire pour requérir les services d'un atelier de réception ou d'un fournisseur de matériel ou de vivres.

2-1-2- A l'arrivée du navire

- Aider le capitaine à remplir les différents formulaires administratifs locaux ;
- Fournir les attestations afin de permettre les relaves d'équipage, lorsque ces derniers ont besoin d'un visa d'entrée ;
- Préparer localement le transport de personnel ;
- Apporter une assistance au capitaine en cas de problème grave ;
- Le capitaine s'adresse aux autorités par intermédiaire de son agent ;

2-2- Relation avec l'armateur ou l'affréteur

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

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

- Facturer et collecter les recettes de fret auprès des clients qui vont charger des marchandises sur le navire ;
- Engager des dépenses pour le compte de celui-ci, qui devront être versées au compte de l'agent avant l'arrivée du navire au port (une facture proforma de ces dépenses sera envoyée à l'armateur avant l'escale).

A tout moment pendant l'escale du navire, l'agent devra se conformer aux instructions de son l'armateur et lui communiquer les délais opérationnels qu'il pourrait souhaiter. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, un rapport d'opérations commerciales et un rapport de départ seront envoyés avec des délais chiffrés permettant à l'armateur de contrôler les dépenses et de préparer l'escale du navire.

Une fois l'escale terminée, l'agent envoie à son armateur un document dans lequel il reprendra toutes les recettes qui ont été encaissées par l'agent. Le solde de ce document appelé « Le compte d'escale » peut être positif ou négatif.

2-3- Relation avec les intervenants locaux

L'agent consignataire de navire est un intervenant essentiel dans la chaîne du transport effectué par mer. Il est en relation avec quelques intervenants locaux ; à savoir :

2-3-1- La station de pilotage maritime

Le pilotage maritime est une assistance donnée au commandant d'un navire pour le conseiller sur les manœuvres à réaliser dans des passages difficiles des eaux resserrées.

2-3-2- Les autorités portuaires

Elles assurent l'échange d'informations avec le plus grand nombre des parties et assurent la sécurité dans le port.

2-3-3- Les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise

Tel que le transitaire qui assure la liaison entre deux transporteurs. A l'importation le consignataire annonce au transitaire l'arrivée du navire transportant la marchandise de son mandant (l'importateur).

2-3-4- La manutention portuaire

Dans la chaîne logistique, il est de la responsabilité des entrepreneurs de manutention. Ces derniers sont des entreprises privées qui louent aux ports autonomes ou ports de commerce les outils (grues, portiques) et les personnels (grutiers et ouvriers de maintenance).

2-3-5- Les services de douane

C'est l'administration des services fiscaux chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée des marchandises sur le territoire national. Elle est appelée « Direction générale des douanes (D.G.D) ».

Elle est ainsi, à la fois chargée de la perception des recettes douanières et de la surveillance des échanges extérieurs par l'information statistique qu'elle délivre et de leur promotion par les mesures incitatives d'aides aux entreprises et exportatrices des biens et des services.

2-3-6- Les inspecteurs des sociétés de classification

Une société de classification est une organisation qui établit et applique des standards techniques au projet, à l'inspection des fiabilités relative à la marine.

L'origine des sociétés de classification repose sur le besoin de renseignements, plus précisément de critères de fiabilité que réclamaient les assureurs pour fixer le montant des primes d'assurance de tel ou tel du navire.

2-3-7- Le courtier maritime

Le consignataire du navire après avoir reçu l'estimation du temps d'arrivée du navire, doit aviser le courtier maritime qu'il a choisi et qui est capable de finir la traduction des documents du navire approprié, pour sa conduite en douane.

« L'exercice de l'agent consignataire en plus de sa fonction principale, la fonction de courtage présente des avantages pour le navire consigné ainsi que pour retour son armateur d'où la d'où rapidité de l'escale et sa facilité »⁸.

2-3-8- La PAF (Police des aires et frontières)

Elle a pour rôle de contrôler et d'assurer la sécurité portuaire. Elle s'occupe des mouvements des personnes et non des marchandises.

3- Les activités du consignataire maritime

Les activités de l'agent consignataire sont réparties en deux missions, celle liée à l'escale du navire et celle liée à la marchandise.

3-1- Les activités 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 :

⁸ Article 637 du code Maritime Algérien.

« Les activités de consignataire du navire comprennent notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention de remorquage et de pilotage, l'assistance du navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et autres charges dues à l'occasion de l'escale du navire dans le port ».⁹

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

3-1-1- Avant l'arrivée du navire au port

En prévision d'une escale, le consignataire du navire doit prendre les dispositions habituelles pour le bon déroulement des opérations commerciales et le séjour du navire au port. Pour cela il doit :

- Prendre contact avec l'armateur ou l'agent du port précédant pour connaître d'une façon précise l'ETA, et ce, afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la programmation à sa mise à quai où il accostera ;
- Transmettre les prévisions d'arrivée 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 où logeront à terre les officiers et les membres de l'équipage s'il ya nécessité ;
- S'assurer que le réceptionnaire établit la déclaration douanière.

3-1-2- Pendant l'escale du navire

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

- Se présenter à bord dès l'accostage du navire afin de récupérer les documents à bord (déclaration et connaissements) ;
- Assister le capitaine pour toutes difficultés susceptibles d'apparaître au port d'escale et répondre aux besoins du navire (provisions, eau douce) s'il ya lieu ;

⁹ Article 610 du code maritime Algérien

- Informer l'armateur de l'arrivée du navire (arrivée en rade, accostage, début des opérations commerciales techniques) ;
- Introduire ou faire introduire le navire en douane ;
- Se rendre régulièrement à bord pour veiller au bon déroulement des opérations de déchargement et se mettre à la disposition du capitaine pour tout besoin éventuel.

3-1-3- Préparation du départ du navire

Une fois que toutes les opérations commerciales, techniques et administratives sont achevées, l'agent consignataire remplit les formalités de départ du navire. Pour cela il doit remettre tous les documents nécessaires que le capitaine a l'habitude de communiquer à son armateur. Le S.O.F « statement of fact ou rapport d'escale du navire » est signé par l'agent consignataire, le réceptionnaire et le commandant.

3-1-4- Etablissement du compte 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 par l'entreprise portuaire (pilotage, amarrage, remorquage et défenses de quai... etc.) ;
- Des paiements de redevances portuaires (droits de quai sur le navire et sur les marchandises) payées à la douane ;
- Des prestations effectuées par l'agent consignataire (commissions d'agent, courtage, autres dépenses éventuellement, avances à l'équipage, avitaillement ;
- Etablir une facture « proforma » pour solliciter une avance sur le compte d'escale après son établissement. Si le montant de l'avance est différent du total de la prestation fournie, une régularisation est opposée.

3-2- Les activités liées à la marchandise

En droit Algérien, le consignataire de la cargaison est un mandataire qui a pour mission de réceptionner la marchandise et de prendre la livraison pour le compte de son mandant,

« 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 d'encaisser le fret »¹⁰.

3-2-1- 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 des transitaires, mais aussi auprès des 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.

3-2-2- 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 »¹¹.

Les connaissements qui étaient à l'origine de simples récépissés ou lettre d'envoi rédigés par le capitaine sont aujourd'hui des documents imprimés à l'avance par des armateurs.

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 fret¹².

3-2-3- Les opérations de réception et de livraison de la marchandise

- **Réception de la marchandise**

Les opérations de chargement de marchandises ainsi que leur livraison sont effectuées le plus souvent par les entreprises de manutention, « Les opérations de chargement, d'arrimage, de désarrimage, de débarquement des marchandises, les opérations de mise de reprise des marchandises sous hangar et dans les magasins, de même que la garde et de convention des marchandises débarquées sont effectuées dans les ports par les organismes publics habilités à cet effet.

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

¹⁰L'article 610 du code maritime Algérien

¹¹ Henri. Cloarec « La marine marchande », presse universitaire de France, page326.

¹² Article 878 du code maritime Algérien

- Contrôler les opérations de mise à bord et d'arrimage de la cargaison, qui se feront en fonction du plan de chargement ;
- Veiller sur les opérations de mise à terre des marchandises ;
- Veiller au pointage contradictoire de cette dernière, laquelle est établie entre le manutentionnaire et le bord, entre autres les navires et sur l'état différentiel « bulletin différentiel »¹³.

• **Livraison de la marchandise**

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

Le consignataire du navire doit livrer les marchandises au destinataire ou à son représentant selon la forme du connaissance :

- Pour un connaissance à personne dénommée ou connaissance nominatif.
- Pour un connaissance au porteur ou contenant la clause « à ordre » sans précision de nom. Le destinataire est celui qui se présente à l'arrivée.
- Pour un connaissance à ordre transmissible par simple endossement, le destinataire est le dernier endossataire. Le consignataire devra vérifier l'identité du destinataire, car la livraison se fait à un tiers sans qualité engagée, la responsabilité du transporteur équivaut à la perte totale de la marchandise, perte dont sera responsable le consignataire.

3-2-4- La remise documentaire

Dès l'arrivée du navire, le consignataire doit aviser les réceptionnaires. Ce n'est pas une obligation légale, mais la jurisprudence a fait de cet avis une obligation contractuelle. Le consignataire remet le connaissance original en échange d'un « bon à délivrer ».

Ce connaissance sera alors « accompli » ou « acquitté », la livraison est réputée régulière. En absence de connaissance, le consignataire devra exiger une lettre de garantie bancaire sans limites de valeur et à durée non limitée ainsi que l'obtention de l'autorisation du chargeur, et ce, avec l'aval du transporteur maritime.

¹³ L'article 873 code maritime Algérien.

3-2-5- Délivrance de la marchandise

La livraison n'est parfaite qu'après la prise en position réelle par le destinataire, la remise matérielle est traditionnellement liée à sa présence 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 à sortir de l'enceinte portuaire après accomplissement des formalités de douane.

3-2-6-Taxation et encaissement de fret

Dans le cadre du transfert de propriété de la marchandise, il y a lieu de savoir :

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

Deux situations peuvent se présenter :

- **Cas de ligne régulière**

On parle de ligne régulière, lorsqu'un navire a des dates de départs et d'arrivées préalablement fixées entre des ports bien déterminés. La pratique portuaire fait que la totalité de la somme soit facturée à l'armateur ou à son agent. Ce dernier répartit les frais et les taxes pour les réceptionnaires de chaque marchandise. Ces frais et taxes sont :

- Le fret (le prix de transport) si celui-ci est payable à destination ;
- Le débarquement suivant la loi de finances ;
- L'avis d'arrivée suivant le barème de l'agence ;
- La participation aux extra frais (PEF) ;
- T.V.A (17%), 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 tous les frais sont à la charge du réceptionnaire. L'entreprise portuaire adresse directement la facture de débarquement au réceptionnaire de la marchandise. Quant

à l'agent consignataire, lors de la taxation des connaissements, il établit une facture à l'adresse du réceptionnaire pour le paiement uniquement sur présentation des pièces fournies, à savoir :

- L'avis d'arrivée du navire ;
- La T.V.A due pour le compte de la fiscalité plus le timbre de connaissement ;
- Les péages pour le compte de la douane « droits de passage en douane » ;

Conclusion

Les activités du consignataire de navire sont exercées depuis le départ du navire du port de chargement jusqu'à son départ du port de déchargement, cela lui permet d'entrer en relation avec plusieurs intervenants dans le transport maritime.

Conclusion

Le consignataire d'un navire est l'intermédiaire indispensable et nécessaire entre l'armateur, et la marchandise et la cheville ouvrière de toute escale de navire.

D'une manière générale, le consignataire du navire agit en qualité de mandataire de l'armateur du navire et effectue pour son compte et pour les besoins du navire et de l'expédition toutes les opérations que le capitaine du navire n'accomplit pas lui-même.

La consignation maritime des navires évolue de plus en plus en Algérie, les agences de consignation se multiplient parallèlement avec l'évolution des échanges internationaux par voie maritime. Dans ce cas, le chapitre qui suit va nous éclairer sur l'histoire de la consignation maritime en Algérie et les principales compagnies maritimes exerçantes dans ce domaine.

Et comme cas pratique, nous aborderons l'étude d'un cas concret portant sur le traitement d'une escale d'un navire, qui démontre clairement le rôle très important joué par l'agent consignataire à travers les différentes étapes enregistrées par l'agence « DARYA SHIPPING AGENCY ».

Section 1 : La consignation maritime en Algérie

Dans cette section nous allons évoquer l'évolution de la consignation maritime en Algérie ainsi les incoterms les plus utilisés

1-Historique de la consignation maritime en Algérie

Après l'indépendance, une première compagnie maritime algérienne a vu le jour, il s'agit de la Compagnie Nationale de Navigation (CNAN).

La CNAN devient ainsi l'interlocuteur de tous les usagers du transport maritime, elle a l'exclusivité du transport maritime sous le pavillon algérien. Elle bénéficie des monopoles du cabotage national, du remorquage, de la manutention et de la consignation. En ce qui concerne l'affrètement des navires, elle est la seule autorisée à conclure les contrats d'affrètement.

De l'indépendance à 1971, cette activité était privatisée et le plus souvent exercée par des étrangers, mais après, l'activité de consignation est redevenue le monopole de la CNAN. Durant ce monopole, la consignation était organisée de façon obéissante à des préoccupations idéologiques plus qu'à des intérêts économiques.

Ce privilège a entraîné de graves problèmes devenus endémiques, que nous pouvons constater à l'échelle réduite de l'entreprise ainsi que sur le plan macro-économique.

En 1987, et dans le cadre de la restructuration de la CNAN, a été créée l'Entreprise Nationale de Consignation et des Activités Annexes au Transport Maritime (ENCATM).

Par la suite, cette entreprise fut structurée en trois nouvelles entreprises : la société générale Maritime (GEMA), la nationale shipping company (NASHCO) ainsi que la maghrébine de transport et Auxiliaires (M.T.A.) :

- Société générale maritime (GEMA)

La GEMA est agent maritime pour les lignes régulières et pour le tramping. C'est une société par actions ; celles-ci sont détenues par la holding publique « GESTRAMAR ». Cette société a comme activité principale la consignation de navires. La GEMA a créé deux filiales qui sont International Transit Transports (FILTRANS) dont les activités couvrent principalement le transit, le transport de marchandises, le magasinage et consignation de la cargaison, et la Société d'Avitaillement et de Catering (AVICAT) chargée principalement de l'avitaillement.

- La national shipping company (NASHCO)

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

- Maghrébine de transport et auxiliaire (MTA)

Ses activités couvrent la consignation de la cargaison et des navires, l'avitaillement, l'agrèage, le courtage terrestre et maritime, le magasinage et warrantage, le transit, le transport et la manutention, agent d'assurance, ainsi que la surveillance.

Dans le cadre de l'adaptation à l'économie de marché, au premier semestre de 1996, l'activité de consignation des navires a été est complètement libéralisée, l'enregistrement l'implantation de plusieurs compagnies nationales, mais aussi étrangères : CMA, AMS, SUDCARGOS, MSC MAERSK...etc.

2-Les incoterms utilisés en Algérie

L'incoterm est une stipulation du contrat de vente qui fixe la livraison et la répartition des coûts nécessaires à l'acheminement de la marchandise ainsi que les transferts de risques de celle-ci.

En Algérie les incoterms les plus utilisés sont :

2-1- FOB - Free on Board

Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise ait passé le bastingage du navire au port d'embarquement convenu. Il s'ensuit qu'à partir de cet endroit, l'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que la marchandise peut courir. Le terme FOB exige que le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. Il est à utiliser exclusivement pour le transport par mer ou par voies navigables intérieures.

2-2-CFR - Cost and Freight

Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise a passé le bastingage du navire au port d'embarquement. Le vendeur doit payer les coûts et le fret nécessaire pour acheminer la marchandise jusqu'au port de destination convenu. Mais le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir, ainsi que tous les frais supplémentaires nés d'évènements survenant après la livraison, sont transférés du vendeur à l'acheteur. Ce terme est à utiliser exclusivement pour le transport par mer et par voies navigables intérieures.

2-3-CIF - Cost, Insurance, Freight

Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise a passé le bastingage du navire au port d'embarquement. Le vendeur doit payer les coûts et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise jusqu'au port de destination convenu. Mais le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir ainsi que tous les frais supplémentaires nés d'évènements intervenant après la livraison sont transférés du vendeur à l'acheteur. Cependant, en vertu de CIF, le vendeur doit aussi fournir une assurance maritime afin de couvrir l'acheteur contre le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir au cours du transport. En conséquence, le vendeur conclut un contrat d'assurance et paie la prime d'assurance. L'acheteur doit noter que, selon le terme CIF, le vendeur n'est tenu de souscrire l'assurance que pour une couverture minimale.

Tableau N° 3 : Les compagnies maritimes les plus actives en Algérie :

Les compagnies nationales	Les compagnies étrangères
NASHCO	CMA CGM ALGERIE
GEMA	MAERSK LINE
CORAFA	GLOBAL SHIPPING
NOLIS	MSC ALGERIE
DARYA SHIPPING AGENCY	SERMARINE
	SHICO
	LEADERMARE

Source : Etablit par nous même à l'aide des documents de l'agence « DARYA SHIPPING AGENCY ».

Conclusion

L'activité de la consignation maritime en Algérie a été évalué en trois périodes, avant l'indépendance et après, où la première compagnie maritime algérienne voit le jour. La Compagnie Nationale de Navigation (CNAN) après avoir pris le monopole. Vient donc la troisième période où il y a eu la libéralisation total de l'activée de la consignation.

Section 2 : Présentation de l'organisme d'accueil

Cette section porte sur la présentation de « DARYA SHIPPING AGENCY » et ses différentes missions.

1- Historique de l'agence

DARYA SHIPPING AGENCY, créée en 2007 pour les activités d'auxiliaires au transport maritime, elle s'est donné pour but la consignation des navires.

Elle est gérée par Monsieur AIT ATHMANE Braham, et met à la disposition de tous les utilisateurs de navires son capitale, expérience pour le suivi, la supervision et l'assistance des escales commerciales de leur navires qu'ils soient armateurs, affréteur ou de tous les opérateurs de navires.

DARYA SHIPPING AGENCY est située à la cité des 42 logements, BT 06 N 02 SIDI AHMED.06000. Bejaia-Algérie.

2-Missions et les activités de DARYA SHIPPING AGENCY

Les missions de DARYA SHIPPING AGENCY exclusives, sont :

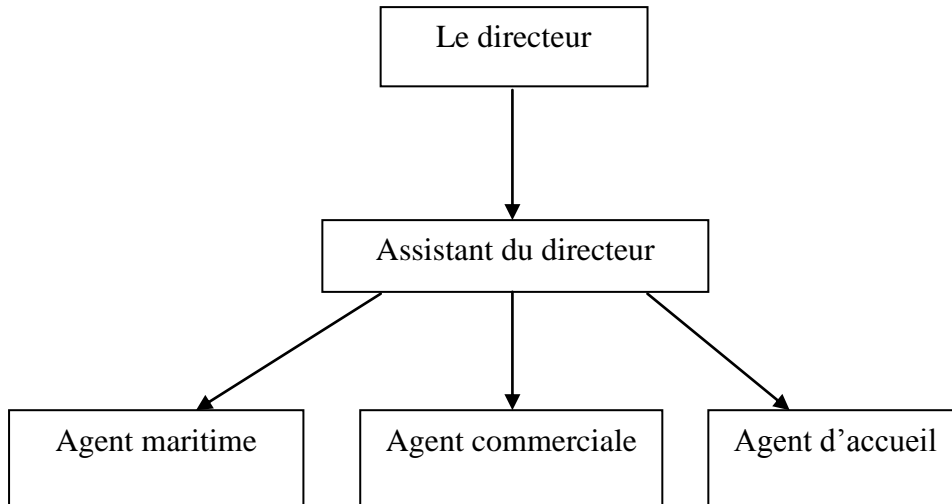
- Un suivi des navires depuis leur arrivée jusqu'à leur départ ;
- Informer l'armateur de chaque situation dont se trouve son navire ;
- Assurer la liaison entre l'armateur et le port ;
- Etre à la disponibilité permanente de commandant afin de subvenir à ses besoins à bord du navire car ce dernier ne peut pas se déplacer dans le pays de l'accostage.

DARYA SHIPPING AGENCY met à la disposition de ses clients

- Un savoir-faire ;
- Un guichet unique pour faciliter les procédures ;
- Un Personnel bien qualifié et motivé ;
- Une qualité l'engagement au plus près de sa clientèle ;
- Une interface directe avec les transitaires ;
- Des experts maritimes appropriés ;
- Un cabinet d'avocats spécialisés.

Son objectif est d'assurer la meilleure prestation possible afin d'attirer et de fidéliser des clients.

3- Organigramme du personnel de DARYA SHIPPING AGENCY



▪ Description des postes

Directeur : C'est le gestionnaire et dirigeant de l'agence ;

Assistant du directeur : Il remplace le directeur pendant son absence

Agent maritime : Il s'occupe des relations à bord et les tâches administratives relatives au port ;

Agent commerciale : Il est chargé d'élaborer et de contrôler les différentes factures internes à l'agence ;

Agent d'accueil

NB : La comptabilité est suivie par un expert-comptable indépendant (administration et comptabilité)

Section 3 : Traitement d'une escale d'un navire (cas pratique)

Tout au long de notre stage, nous avons vu les réalités du rôle d'un consignataire de navire. Dans ce domaine « **DARYA SHIPPING AGENCY** » est le représentant de l'armateur « **FLINTER MANAGEMENT B.V** ».

A ce titre, elle doit réaliser toutes les formalités nécessaires à l'escale du navire « **FLINTERSKY** » avec « **BOIS BLANC** » comme nature de cargaison.

Afin de bien comprendre comment s'effectue le traitement d'une escale d'un navire et connaître les principales tâches de l'agent consignataire nous allons essayer de fournir un grand nombre de procédures couvrant la plupart des cas existants.

L'escale traitée est divisée en trois opérations effectuées :

- Au port de chargement jusqu'au départ du navire ;
- A l'arrivée du navire en rade ;
- A l'accostage du navire et à son départ.

1-Au port de chargement jusqu'au départ du navire

Pour le bon déroulement de cette opération plusieurs étapes énumérées ci- dessous sont observées

1-1-Etape 1 : Demande d'une facture proforma

L'armateur du navire « **FLINTER MANAGEMENT B.V** » envoie un message par fax, ou bien par (e-mail)¹, accompagné d'une (fiche complémentaire)² représentant les caractéristiques de son navire « **Flintersky** » pour les différents consignataires du port de déchargement (port de BEJAIA), afin de leur demander d'établir une (facture proforma)³ concernant l'escale de ce dernier. Les caractéristiques qui figurent sur cette fiche, sont :

- Le nom du navire : Flintersky;
- Le pavillon : Hollande ;
- Le port de chargement et du déchargement : Koper/Bejaia ;
- La nature et la qualité de la cargaison : Bois blanc ;
- La jauge nette et la jauge brute : 6577/2881 ;

¹ Annexe 3 : e-mail de l'armateur reçu par « Darya shipping agency » le 13 Mars 2015.

² Annexe 4.

³ Annexe 5 : Exemple de la facture proforma utilisée par l'agence de consignation « Darya shipping agency ».

- L.O.A : 129,4m ;
- BEAM : 17,31m ;
- SUMMER DRAFT : 7,01m ;
- E.T.A⁴ : 25 Mars 2015.

Tableau N°4: Tableau récapitulatif⁵ des tarifs (constants) appliqués suite aux différentes prestations effectuées par l'entreprise portuaire de Bejaia :

Prestations	Tarif/USD
Mouillage	0,016
pilote	0.035
Amarrage	0,0217
Remorquage	1786
Défenses d'accostage	12
Redevances sur marchandises (Par nature de cargaison)	15,03
Taxe de séjour au port	0,365

Source : Cahier des tarifs de l'EPB.

⁴ Estimation du temps d'arrivée du navire depuis le port de chargement jusqu'en rade.

⁵ Annexe 6 : Les tableaux des tarifs utilisés figurants dans le « cahier des charges ».

1-2-Etape 2: Le calcul de la facture Proforma

Pour l'application des tarifs concernant les prestations aux navires, l'assiette tarifaire est le volume du navire. Celui-ci est calculé selon la formule : $V = L * I * te$, dans laquelle ;

- V (volume) est exprimé en M^3 ;
- L (L.O.A), I (Beam) et TE (Summerdraft) représentent respectivement la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximum, exprimés en mètres et en décimètres.

Le volume est utilisé dans le calcul des différents frais qui composent la facture proforma, et ce, à partir d'un document nommé (CAHIER DES TARIFS) défini par l'entreprise portuaire de Bejaia « EPB ».

La facture proforma est un document qui fait office d'évaluation du montant qui sera facturé au client et se calcule comme suit :

1-2-1-Le volume (V)

$$L \rightarrow \boxed{V = L * I * Te}$$

$$V = 129.4 * 17.31 * 7.01$$

$$\boxed{V = 15701 \text{ m}^3}$$

1-2-2- Les charges portuaires

- **Anchotage (mouillage)⁶ :**

$$L \rightarrow = \boxed{[V * \text{tarif (constante)}] * (1.5)^7}$$

$$= [15701 * 0.035] * 1.5$$

$$= 825 * (2)^8$$

$$= \boxed{1650 \text{ USD}}$$

⁶ C'est l'action d'immobiliser un bateau en mer au moyen d'une ancre.

⁷ NB : Concernant tous les frais portuaires, le consignataire ajoute 50% des frais en au cas où l'accostage ou l'appareillage du navire s'effectue en dehors des heures normales (de 5h à 22h15), jours fériés, et les week-ends.

⁸ Les opérations effectuées à l'entrée et à la sortie du navire, sont multipliées par 2.

- **Pilote (in et out) :** pilotage de navire à l'entrée et à la sortie de navire

$$\begin{aligned}
 L > &= [V * \text{tarif (constante)}] * 1.5 \\
 &= [15701 * 0.035] * 1.5 \\
 &= 5824.3025 * 2 \\
 &= \boxed{1649\text{USD}}
 \end{aligned}$$

Tableau N°5 : les tarifs de pilotage et mouillage

Prestations	Tarifs(US Dollar/M3)	
	Conventionnels	Spécialisés
Entrée au Port	0,035	0,037
Sortie du Port	0,035	0,037
Mouillage, Mvt poste rade, rade poste	0,016	0,017
mouvement dans le Port	0,015	0,015

Source : Cahier des tarifs de l'EPB. Page 02

- **Mooring – Unmooring (Amarrage-Désamarrage)⁹ :**

$$\begin{aligned}
 L > &= [V * \text{tarif (constante)}] * 1.5 \\
 &= [15701 * 0.021] * 1.5 \\
 &= 512 * 2 \\
 &= \boxed{1024 \text{ USD}}
 \end{aligned}$$

⁹C'est la dernière phase d'une manœuvre d'accostage. L'amarrage consiste à maintenir le navire contre un quai à l'aide de longs cordages accrochés à l'avant et à l'arrière de ce dernier.

Tableau N°6 : les tarifs de l'amarrage et désamarrage

Prestations	Nouveaux Tarifs (US Dollar/M3)	
	Navires conventionnels	Navires spécialisés
Amarrage	0,0217	0,0256
Désamarrage	0,0217	0,0256
Déhalage	0,0180	0,0220
Mouvement dans les bassins portuaires	0,0180	0,0220
Amarrage SPM et poste sur mer	-	0,0864

Source : Cahier des tarifs de l'EPB. Page 03

• **Tug boat (Remorquage à l'entrée et à la sortie du port) :**

Ce tarif est calculé sur la base du volume du navire « **Flintersky** »: $V=15701 \text{ m}^3$; à partir du cahier des tarifs, notre navire se situe dans la 3^{ème} colonne soit :de 12001 à 18000 m^3 . Puis on prend en compte le LOA = 129.40, qui est situé entre 110 et 130 m^3 , donc :

$$L > = [1786 * 2]$$

$$= \boxed{5358 \text{ USD}}$$

Tableau N°7 : Les tarifs de remorquage à l'entrée et à la sortie du port

Volume navire	Tarifs par opération (entrée ou sortie) (Dollar US)
De 3 000 à 6 000 m ³	599
De 6001 à 12000 m ³	
<110 m	774
>110m <130m	1548
Navires hydrocarbures<110m	1548
De 12 001 à 18 000 m ³	
<110 m	859
>110m <130m	1786
> 130 m	2576
Navires hydrocarbures<110m	1786
De 18 001 à 24 000 m ³	
<130m	2138
> 130m	3206
Car ferries	2138
De 24 001 à 30 000 m ³	
Car ferries	2375
Autres navires	3562
De 30 001 à 36 000 m ³	4048
De 36 001 à 42 000 m ³	4980
De 42 001 à 48 000 m ³	5124
De 48 001 à 54 000 m ³	5549
De 54 001 à 60 000 m ³	6972
Au de-là de 60 001 m ³ :	
Navires ordinaires: (céréaliers et autres)	6972 + (300) par tranche de 3000 m ³
Pétroliers sur bouée (o shore)	5145 + (200) par tranche de 300 m ³
Pétroliers au poste à quai (poste 2 et 3)	8590 + (300) par tranche 3000 m ³

Source : Cahier des tarifs de l'EPB. Page 20

- **Fenders (Les défenses d'accostage)¹⁰ :**

$$\text{Le nombre de défenses d'accostage} = \frac{\text{LOA}}{(25\text{mètres})^{11}}$$

$$= 129.40 / 25$$

$$= 6$$

$$L > = \text{nombre de défenses d'accostage} * \text{tarif (constante)} * \text{nombre de jours à quai}$$

$$= 6 * 12 * 7$$

$$= \boxed{504 \text{ USD}}$$

¹⁰C'est un élément utilisé par les bateaux et navires pour se protéger des contacts, que ce soit entre les coques de deux bateaux ou entre la coque du bateau et le quai. Elle peut être du type pneumatique, remplie de mousse, ou conçue en matériau élastique.

¹¹ Représentent la distance entre chaque deux défenses d'accostage utilisées tout le long du navire.

Tableau N°8: Les tarifs des défenses d'accostage

Défenses d'accostage	Montant (en US Dollar/unité/jour)
Poste conventionnel	12 USD
Poste spécialisé	20 USD

Source : Cahier des tarifs de l'EPB. Page 06

- **Customs charges (T.E.L : Les frais de douane)**

↳ Fixés à 4000 da pour l'entrée et la sortie du navire du port de déchargement.

Convertis en devise étrangère (dollar).

On obtient un montant de : **32 USD**.

- **Port dues (Redevances portuaires) : Ceux sont des taxes suite au tonnage.**

↳ = **T.J.B (tonnage de la jauge brute) * 10 + Tonnage * tarif * redevances sur marchandises (constante selon la nature de la cargaison)**

$$= 6577 * 10 + 12225 * 15.03$$

$$= \mathbf{851 \text{ USD}}$$

- Redevances portuaires

Les redevances portuaires sont perçues sur le navire à chaque escale de commerce en fonction du tonnage de jauge brute et de nature des opérations commerciales effectuées dans chaque port algérien. Elle son payée pour les navires de tout pavillons par le capitaine, l'armateur ou leur représentant dans les vingt jours (20) de l'arrivée et avant le départ du navre. Elles sont composées de redevances sure le navire sure les marchandises :

- Redevances portuaires sur le navire perçues à l'entrée uniquement : 10 DA/ TJB

- Redevances portuaires sur les marchandises :

A l'embarquement : 5,11 DA/Tonne

Au débarquement : 15,03 DA/Tonne

Source : Cahier de tarifs de l'EPB. Page 29

- **T.S.P (Taxe de séjour à quai et en rade) :**

Au-delà d'un délai de franchise de 04 jours, les navires séjournant dans un port doivent être assujettis au paiement d'une redevance de stationnement.

$$L_{>} = T.J.B * \text{tarif (constante)} * \text{nombre de jour à quai et en rade}$$

Le navire « Flintersky » stationnera au total au port 6 jours, hors compté les 4jours gratuits. On obtient :

$$\begin{aligned} L_{>} &= 6577 * 0.365 * 2 \\ &= \boxed{4802 \text{ USD}} \end{aligned}$$

- Les tarifs de Séjour des navires dans les ports(T.S.P) :

Au-delà d'un délai de franchise de 04 jours et sous réserve des alinéas b et c ci-après, les navires séjournant dans un port sont assujettis au paiement d'une redevance de stationnement calculée sur la base du tarif suivant:

Navires à quai _0,365DA /TJB/JOUR

Navires à quai _0,275DA /TJB/JOUR

Source : Cahier de tarifs de l'EPB. Page 24

1-2-3-Les charges de l'agent consignataire :

Dans cette partie de la facture, tous les frais varient selon chaque agence de consignation.

Pour « **DARYA SHIPPING AGENCY** »:

- **Brokerage (courtage)¹² :**

$$L_{>} = \boxed{150 \text{ USD}}$$

¹² C'est une opération qui permet de mettre en relation deux ou plusieurs personnes cherchant à réaliser des opérations telles que l'achat ou la vente de marchandises ou la signature d'un contrat.

- **Agency fee (frais d'agence) :**

↳ C'est des frais fixés selon un barème /tonnage = 1600 USD

Au final on obtient la (facture proforma)¹³ rédigée par « **DARYA SHIPPING AGENCY** » avec un total de :

17620 USD

1-3-Etape 3 : La nomination de l'agent consignataire

- Après la réception des différentes factures proforma établies par l'ensemble des agences de consignations que l'armateur avait contactées, il choisit la facture la moins-disant et nomme son agent consignataire ;
- Il lui envoie un (e-mail)¹⁴ pour l'aviser que c'est lui qui s'occupera de l'escale du navire « **Flintersky** », puis il doit effectuer ensuite un virement sur son compte bancaire pour couvrir les frais engagés pour cette escale, d'où une copie du transfert (SWIFT)¹⁵ sera adressée à l'agent consignataire afin de retracer le transfert ;
- Il doit également informer le commandant du navire de l'agent consignataire nommé et la personne avec qui il sera en contact, son adresse e-mail ...etc.

Le commandant du navire entre pour la première fois en contact avec le consignataire « **DARYA SHIPPING AGENCY** » par e-mail, en lui transmettant le (E.T.A).

De son côté « **DARYA SHIPPING AGENCY** » lui envoie la liste des documents nécessaires concernant le séjour du navire « **FLINTERSKY** » au port de Bejaia. Cette liste comprend le (pre-arrival document)¹⁶ accompagnée d'autres documents que le consignataire remettra aux différents services portuaires.

1-4- Etape 4 : Fin de chargement et départ

Dès la fin du chargement du navire au port, l'agent portuaire remet les documents concernant cette étape au commandant du navire, qui sont :

- Le connaissance¹⁷ ;
- Le cargo plan¹⁸ ;

¹³Annexe 7.

¹⁴Annexe 8 : E-mail de la nomination de « Darya shipping agency ».

¹⁵Annexe 9.

¹⁶Annexe 10.

¹⁷Annexe 11.

¹⁸Annexe 12.

- Le cargo manifeste¹⁹.

Ces documents précisent :

La nature de la marchandise, ses destinataires, le lieu de chargement et de déchargement et les emplacements de la cargaison à l'intérieur du navire.

Le commandant à son tour, transfère ces documents par e-mail à « **DARYA SHIPPING AGENCY** » en ajoutant le (Ship'sparticular)²⁰ et le (E.T.A).

Après leur réception, « **DARYA SHIPPING AGENCY** » informe le port de déchargement ainsi que les transitaires et les réceptionnaires de la marchandise 24 heures avant l'arrivée du navire et remet aux services portuaires (la situation portuaire)²¹ qui montre que le navire est attendu tout en désignant :

- Le nom du navire ;
- L'immatriculation du navire ;
- Le drapeau du pays de chargement ;
- La longueur et la largeur du navire ;
- Le pays de départ du navire ;
- La nature de la cargaison ;
- Le nom du client.

Toutes ces informations seront entrées par les agents du port dans un système informatique spécialisé appelé (E.D.I)²². Dès lors, le navire « **Flintersky** » figurera sur le site de l'EPB dans la partie Navires Attendus et pourra ainsi être consulté par tout visiteur en ligne.

En parallèle « **DARYA SHIPPING AGENCY** » transmettra aux agents portuaires une (demande de post à quai)²³ accompagnée des B/L vérifiés et signés auparavant par leurs transitaires et la liste des clients.

Par la suite, le service de recouvrement traitera le dossier et vérifiera la situation financière du client et de l'agent consignataire. Si celle-ci est claire, le cachet sera alors apposé et le navire fera l'objet de programmation de son accostage.

¹⁹Annexe 13.

²⁰Annexe 14.

²¹Annexe 15.

²² Electronic Data Interchange (échange de données informatisées).

²³ Annexe 16.

2-L'arrivée du navire « Flintersky » en rade :

Dès l'arrivée du navire « **FLINTERSKY** » en rade, le commandant doit envoyer à « **DARYA SHIPPING AGENCY** » la (Notice of readiness)²⁴ montrant qu'il est prêt à décharger, dans laquelle il mentionnera son nom ainsi que l'heure de son arrivée en rade et attendra les instructions d'accostage.

Par la suite « **DARYA SHIPPING AGENCY** » informe directement l'armateur et le client de l'arrivée du navire et assiste à la conférence de placement des navires qui se tient chaque jour à 10h (sauf le samedi et les jours fériés) au niveau du siège de l'EPB présidée par le directeur de la capitainerie en présence :

- De consignataire ;
- Des transitaires ;
- De la douane ;
- Des experts ;
- Des manutentionnaires.

Et ce afin de procéder à la programmation d'entrée du navire à quai. Dès que celle-ci est fixée et positionnée sur (la situation journalière des navires)²⁵ établie par le port, le consignataire l'annonce au commandant du navire et à l'armateur.

3-L'accostage et le départ du navire « Flintersky » :

Cette opération d'effectue en trois étapes détaillées comme suit ;

3-1-Etape 1 : Entrée à quai

Dès l'accostage, le navire est mis directement en sécurité. Pour cela, il doit être bien arrimé au quai qui lui est destiné en fonction de ses caractéristiques délivrées auparavant.

Le pilote débarque après la signature de la (Notice of readiness) et effectue le débarquement de la passerelle du navire pour permettre aux autorités d'accéder à bord accompagnés des agents de la santé maritime, des agents de douane, de la police et de l'agent consignataire soit le représentant de « **DARYA SHIPPING AGENCY** » pour assister à toutes les vérifications, vu que sans commandant à bord c'est lui qui le remplace.

²⁴Annexe 17.

²⁵Annexe 18.

Pendant la vérification et le contrôle, l'équipage s'occupe du dessissage²⁶ de la marchandise « Bois Blanc », met en place les moyens adéquats pour le déchargement ainsi que le nombre d'équipes affectées pour la mission.

En ce qui concerne la cargaison, l'agent commercial de « **DARYA SHIPPING AGENCY** » rédige (un nouveau manifeste)²⁷ et le signe puis il fait rentrer les caractéristiques de la cargaison dans un système informatique appelé (S.I.G.A.D)²⁸. Cette étape consiste à nationaliser la marchandise : Algérianisation du cargo manifeste, lequel ce dernier sera présenté au service des recettes sis au port de Bejaia afin de le signer, de l'enregistrer et de lui donner un Numéro de Gros. Puis l'agent consignataire remettra au transitaire le (bon à délivrer)²⁹ pour lui permettre de dédouaner la marchandise.

Le port met à la disposition du navire des remorques pour déplacer les fardeaux de bois blanc vers le terminal à bois situé aux environs du port de Bejaia.

A chaque fin de shift, si le déchargement n'est pas achevé, le rôle du consignataire est de communiquer l'état d'avancement réalisé à l'armateur ou l'affréteur et au client, de rendre visite au commandant du navire et de subvenir à tous ses besoins.

Une fois le déchargement terminé, le (S.O.F)³⁰ est établi entre l'agent et le commandant comportant toutes les informations concernant le navire « **FLINTERSKY** » depuis son arrivé en rade afin de le signer.

En parallèle, l'entreprise portuaire de Bejaia établie le (Time sheet)³¹ et (le bordereau de réserve)³² pour confirmer que le tonnage de débarquement est conforme avec celui du manifeste ;

Dans le cas où, il y a un déficit ou un excédent entre le tonnage débarqué à la fin du déchargement et celui déclaré au début, l'E.P.B rédige ainsi (un bulletin différentiel).

²⁶C'est l'opération qui consiste à accrocher et à décrocher les cordes qui tiennent la cargaison sur le navire pour éviter son déplacement en cas d'avaries pendant l'escale.

²⁷ Annexe 19.

²⁸ Système de gestion automatisée des douanes.

²⁹ Annexe 20

³⁰ Annexe 21.

³¹ Annexe 22.

³² Annexe 23.

3-2-Etapes 2 : Le départ du navire

L'escale étant terminée, le navire est prêt à repartir. Le commandant signe le (Manifeste de sortie)³³ ou (la clairance) qui démontre que les cales sont vides. Pendant ce temps, la police intervient à la demande de l'agent consignataire pour contrôler le navire et vérifier qu'il n'y a pas de clandestins à bord.

Le commandant prépare ainsi son navire pour la sortie, avise la station de pilotage du temps nécessaire pour son départ afin de mettre à sa disposition les manœuvres à la sortie.

3-3-Etape 3: Après le départ du navire « Flintersky »

Le délai de paiement des factures est de 15 jours. Toutes fois, après le départ du navire « **Flintersky** » l'agent « **DARYA SHIPPING AGENCY** » est tenue de :

- Contacter les services de facturation situés à l'EPB afin de récupérer l'ensemble des factures des prestations assurées par les agents et le matériel appartenant au port de Bejaia
- Envoyer l'original de la (facture proforma) définitive et les factures internes à l'agence de consignation à l'armateur
- Déposer la copie du (compte d'escale)³⁴ et (les factures internes à l'agence de consignation) au service au Compte d'escales dans un délai maximum de 90 jours.

Dans le cas où le solde de la facture proforma définitive et celle au départ est :

- Négatif (-) : Une régularisation de la situation financière sera effectuée ;
- Positif (+) : A la demande de l'armateur, il choisira entre :
 - Se faire rembourser (transfert à nouveau par l'agent consignataire de la différence) ;
 - Laisser le montant excédentaire dans le compte du consignataire et l'utiliser dans la prochaine escale de son navire.

³³Annexe 24.

³⁴ C'est un document reprenant toutes les recettes et dépenses inscrites en faveur des opérations liées au navire.

Conclusion

L'agent consignataire veille à accomplir toutes les missions liées au navire durant les trois opérations citées au début de notre cas pratique d'une façon ordonnée afin d'assurer le bon déroulement de l'escale du navire mais aussi pour satisfaire toutes les parties participantes et acteurs du transport maritimes.

Conclusion générale

Le transport maritime est fondamentalement de nature internationale, il représente un moteur essentiel dans la croissance économique des Nations.

Ce type de trafic a pu s'évoluer à travers le temps, et ce grâce à l'influence du développement et de la répartition de la flotte par type de navires, de la croissance des échanges mondiaux, ainsi que, de la mise en place de plusieurs réglementations internationales. De ce fait, le transport par voie d'eau occupe une place primordiale dans le commerce international.

De par sa complexité et ses caractéristiques, le transport maritime nécessite l'intervention d'un nombre considérable d'auxiliaires autour de l'armateur. Parmi eux, on trouve le consignataire de navire, qui matérialise la présence de la personne absente (armateur/affréteur). L'essentiel de son activité est exercé au niveau des ports, mais l'étendue de son action est perceptible à tous les niveaux de la chaîne de transport. Sur un plan théorique, le consignataire des navires est limité dans son champ d'intervention, mais dans la pratique, le choix des armes lui est offert.

Lorsqu'un navire fait escale au port, il a forcément un représentant légal sur place pour interagir avec les autorités portuaires et les intervenants maritimes, comme avec le cas du transitaire, ils s'échangent les connaissements pour les rendre négociables et les enregistrent afin de permettre le dédouanement de la cargaison.

De ce fait, la présence du métier de l'agent consignataire est cruciale lors du suivi de l'escale du navire et ses intégrations sont déterminantes dans le bon déroulement de cette dernière. De cette idée, l'agent consignataire maritime représente l'une des mailles importantes de la chaîne logistique, on dira même que, sans lui, la cargaison n'atteindra pas le territoire portuaire, ne sera dédouanée et le client ne pourra l'intercepter.

Cependant, les agents consignataires maritimes se font inlassablement remarqués et se créent des terrains de concurrence internationaux. Néanmoins, cette multiplication touche également l'Algérie par un passage positif depuis l'indépendance jusqu'à nos jours. Statiquement parlant, les ports Algériens transitent 95% des échanges commerciaux du Pays et accueillent de nouveaux acteurs portuaires internationaux afin de dynamiser la gestion portuaire et de faciliter la mise en place d'une chaîne logistique, pour subvenir à cette évolution, la consignation en Algérie doit suivre le cours du progrès.

Conclusion générale

Notre stage au niveau de l'agence de consignation maritime « DARYA SHIPPING AGENCY », nous a permis de retracer et de mettre à jour :

- L'environnement général de l'activité de consignation des navires ;
- Des informations concernant son fonctionnement ;
- Ses objectifs ;
- Les missions qui lui sont assignées.

Cependant, on a constaté également que l'information est très importante pour le bon déroulement de ses activités, et qu'elle doit être donnée ou envoyée à temps et par précision afin de garantir les intérêts de son mandant.

Bien que les principales tâches incombant à l'agent consignataire soient dans ce présent mémoire, nous sommes encore loin de circonscrire la fonction complète à la consignation des navires, car chaque escale est spécifique et que les nouvelles lois relatives au droit maritime ont d'abord été initiées en sorte de guide du navire et du commandant.

En ce qui concerne l'Algérie, l'importance du transport maritime dans les échanges extérieurs ont atteint la barre des 90% du volume global ce qui donne une place prépondérante à ce mode, avec ses côtes de 1200km sur la méditerranée, aux portes de l'Europe et de l'Afrique subsaharienne, elle possède un atout majeur pour être une voie maritime de premier ordre, mais cet avantage n'aura pas d'importance si la relation entreprises maritimes et auxiliaires maritimes n'est pas rationnelle et adéquate pour un intérêt commun. Avec le processus de la mondialisation et le développement des documents électroniques, le rôle du consignataire dans le transport maritime international de marchandises, est-il assez efficace ?