

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE GESTION

Département des Sciences Financières et Comptabilité

Mémoire de fin d'études

Pour l'obtention de diplôme de MASTER 2 en Sciences financières et comptabilité

Option : *Comptabilité, Contrôle et Audit*

Intitulé du mémoire

La gestion des comptes spécifiques : Comptabilité de la consignation des navires
« *Escale d'un navire au niveau de la Sarl Mediterranean Shipping Company Algérie
(MSC-A), Agence de Bejaia* »

Réalisé par :

CHACHOU Thanina Lydia

BOURTET Melissa

Encadré par :

KHERBACHI Sonia

Juin 2022

Remerciements

Nous tenons en premier lieu à remercier nos affectueuses mamans pour leur soutien et leur encouragement, ainsi que nos pères respectifs :

Mr Abdelaziz CHACHOU (Chef de département administration, finance et comptabilité de la Sarl maghrébine de transport et auxiliaires de Bejaia, filiale MSC-A) pour son assistance, conseils, et son aide pour l'élaboration de notre mémoire,

Mr Madjid BOURTET pour son soutien indéfectible, son accompagnement et ses encouragements incessants tout au long de notre cursus.

Nous exprimons également nos vives remerciements et notre sincère gratitude et reconnaissance à :

A tous nos enseignants qui se sont relayés tout au long de notre cursus scolaire d'enseignement général et universitaire pour nous transmettre le savoir.

Mme Sonia KHERBACHI qui nous a honorées en acceptant d'être notre encadreuse, pour nous avoir également fait bénéficier de ses précieux conseils combien éclairés, pour son assistance et sa disponibilité permanente et indéfectible à répondre à nos sollicitations par des orientations qui nous ont été très utiles pour l'élaboration de notre mémoire.

Mr LADJABI Djamel Rida, Gérant de la Sarl MSC-Algérie, pour nous avoir accordé le privilège et fait l'honneur de nous accueillir au sein de son entreprise pour effectuer notre stage pratique au niveau de l'agence de Bejaia.

Mr Karim BELKACEM, Directeur de l'agence Sarl MSC-A de Bejaia et notre maître de stage, pour nous avoir chaleureusement accueillies au sein de son agence, encadrées, assistées, conseillées et formées avec patience et pédagogie tout au long de cette courte expérience.

Mme Kahina TADJADIT chef de département documentation, Mme Khadija BOUKHRIS cadre comptable, Mme Nadia DJOUDER chef de service compte d'escale, Mme Ayacha OUARET agent documentation, Mr Omar CHALAL chef de service facturation, Mr Laarbi TACHOUAFT et Mr Samir AISSOU responsables du service logistique et opération, Mr Yacine MEZHOUD, ainsi que tout le reste du personnel de l'agence MSC-A de Bejaia, pour nous avoir accueillies avec courtoisie, amabilité et gentillesse, sans omettre leurs disponibilité indéfectible à nous assister et

nous initier à leurs métiers et taches respectives. Aussi, nous gardons d'agréables souvenirs d'avoir eu à les côtoyer et de bénéficier de leurs savoir professionnelle et gentillesse.

A Mr Abdellah BOUKOUANE, Directeur de l'agence de Bejaia relevant de la Sarl Maghrébine de transport et auxiliaires (MTA), ainsi qu'à l'ensemble de son personnel et plus particulièrement Mme YAHIA CHERIF Samira et messieurs Salim CHERIFI et Mourad AMOKRANE pour leur amabilité et nous avoir accueillies et assistées à chacune de nos sollicitations.

Dédicaces

Je dédie ce travail :

A mes affectueux parents pour leur amour indéfectible, confiance et soutien inconditionnel. Je leur exprime toute ma reconnaissance et gratitude pour avoir fait de ma réussite leur idéal ;

A mon frère Hocine, et mes sœurs Fatima et Myassa ;

A mes grands-parents ;

A la mémoire de mon grand-père et oncle maternels Amar et Boubaker BENMESSAOUD, que la paix soit avec eux ;

Aux familles CHACHOU et BENMESSAOUD, plus particulièrement mes cousins, cousines, oncles et tantes ;

A ma collègue Melissa ;

A mes précieux amis Hassane, Abdenour, Tamazight, Amira, Ryma, Ibtissem, Maroua, Anissa, Sabah, Riad, Ali et Nour.

Thanina Lydia

Dédicaces

Je dédie ce travail :

A la mémoire de ma grand-mère maternelle « Zouina », que la paix soit avec elle ;

A mes parents, qui m'ont toujours aidé et encouragé et auxquels j'exprime toute ma reconnaissance pour le réconfort qu'ils m'ont apporté dans les moments de doute et pour leurs prières incessantes pour ma réussite. Ils m'ont donné la force intérieure d'aller au bout de ce parcours. Ces quelques mots ne suffiront jamais à exprimer tout ce que je leur dois ;

A mes chers frères Oussama et Youcef et ma sœur adorée Marame, que Dieu les garde pour moi ;

A mon oncle maternel Ferhat AMROUCHE, pour m'avoir apporté son indéfectible soutien à surmonter bien des difficultés et obstacles ;

A toute ma famille paternelle BOURTET et maternelle AMROUCHE ;

A mes meilleurs amis Katia, Wassila, Ryma, Amira, Chiha, Lydia, Ali et Koussaila ;

A Thanina Lydia et toute sa famille, sa présence, son esprit d'équipe nous a aidé pour bien mener notre modeste travail ;

Je tiens à dédier ce travail spécialement Mr Abdelaziz CHACHOU, pour son aide précieuse et tout le temps qu'il nous a consacré pour la réalisation de ce modeste travail, tous les mots ne sont pas suffisant pour lui exprimer mon profond remerciement.

Melissa

Sommaire

Liste des tableaux.....	VI
Liste des figures.....	VI
Introduction générale.....	I
Chapitre 1 : présentation de la supply chain maritime.....	05
1. Généralité sur le transport maritime.....	05
2. Environnement de la chaîne du transport maritime	09
3. Les couts liés au transport maritime.....	19
Chapitre 2 : présentation de la consignation maritime.....	27
1. Notions sur la consignation maritime.....	27
2. Déroulement d'une escale.....	30
3. Activité de consignation en Algérie.....	36
Chapitre 3 : Traitement comptable d'une escale.....	42
1. Présentation de l'organisme d'accueil.....	42
2. La comptabilité maritime.....	46
3. Traitement d'une escale d'une ligne régulière.....	63
Conclusion générale.....	84
Bibliographie.....	86
Glossaire maritime.....	88
Annexes.....	93
Table des matières.....	113
Résumé.....	115

Liste des tableaux

Tableaux	intitulé	Numéro de page
Tableau N°1	Les types de navires de commerce	8
Tableau N°2	Le rôle et les documents de chaque intervenant dans la chaîne du transport maritime	13
Tableau N°3	Tableau récapitulatif des incoterms	18
Tableau N°4	Les types de conteneurs	20
Tableau N°5	Mode d'expédition des conteneurs (empotage et dépotage)	21
Tableau N°6	Nature des prestations liées à l'escale	31
Tableau N°7	Condition légales pour l'exercice de l'activité de consignation en Algérie	38
Tableau N°8	Documents nécessaires pour l'obtention de l'agrément pour l'exercice de l'activité de consignation maritime en Algérie	39

Liste des figures

Figures	Intitulée	Numéro de page
Figure N°1	Processus de consignation des navires en tramping	33
Figure N°2	Processus de consignation des navires en ligne régulière	36
Figure N°3	Organigramme de la structure de l'agence MSCA de Bejaia	45
Figure N°4	Processus d'opération d'importation à la Sarl MSCA de Bejaia	67
Figure N°5	Processus d'opération d'exportation à la Sarl MSCA de Bejaia	69
Figure N°6	Schémas résumant les deux principales composantes d'une escale	69

Introduction générale

Le transport maritime a connu un développement croissant à travers le temps, ce pour occuper progressivement et en adéquation avec la croissance des économies mondiales une place prépondérante comme mode de transport le plus prisé dans les échanges commerciaux à l'échelle mondiale, en raison de son aspect aussi bien lucratif que rentable en raison de l'importance des volumes transportés (Etude sur les transports maritimes, 2018). La croissance exponentielle de ce dernier nécessitant à être transporté par voie maritime, a induit la création d'une véritable économie dédiée au transport maritime et englobant aussi bien les moyens que toute une logistique pour sa gestion optimisée.

Ainsi, le métier d'agent maritime ou consignataire s'est imposé comme partenaire incontournable pour les armateurs et transporteurs maritimes, pour des raisons non seulement d'efficacité opérationnelle, de rentabilisation des dessertes et escales des navires, mais aussi en raison de l'obligation dictée par la réglementation maritime aux armateurs de recourir aux services de l'agent maritime ou consignataire (Organisation maritime internationale, 2020). Et c'est à ce titre que l'agent maritime ou consignataire accomplit pour le compte de l'armateur et au nom du capitaine du navire toutes les formalités administratives (douanes et police des frontières), logistiques (mise à disposition des moyens d'accostage, de chargement et déchargement), commerciales (livraison des marchandises transportées au propriétaire ou au commandant du navire) et celles également liées à l'avitaillement (carburant, produits de subsistance, etc.).

Il est vrai qu'aux tous débuts, le transport maritime était assuré par des bateaux aux chargements hétéroclites (Caisse, big-bag, fardeau, cuves...). La diversification des échanges commerciaux à travers le monde et le développement de l'économie mondiale a induit une spécialisation du transport par voie maritime à laquelle l'industrie navale a su répondre (navires citernes, vraquiers, homogène, portes conteneurs...) et c'est dans cet élan que le transport de marchandises en mode conteneurisé apparut en 1960. Depuis il n'a cessé de croître exponentiellement pour devenir au début des années 1980 le mode de transport le plus utilisé et privilégié par les opérateurs économiques. Ce mode occupe actuellement une place prépondérante dans les échanges commerciaux en couvrant près de 90 % du volume des marchandises transportées par voie maritime. En effet, le conteneur appelé aussi « Boîte » de dimensions standardisées offre la capacité de transporter tous types de marchandises dans des conditions de sécurité optimisées.

La démultiplication des compagnies maritimes et la diversification des lignes desservies par les transporteurs maritimes, qu'elles soient régulières ou occasionnelles (à la demande), la maîtrise des coûts et des délais de transports face à une concurrence acharnée, la spécificité des réglementations à chaque pays ont fait naître le métier « d'agent maritime » ou « consignataire ».

L'agent maritime ou consignataire qui agit comme l'intermédiaire entre le capitaine du navire et les autorités portuaires des ports d'escale, entre en vertu d'un mandant¹ qui lui est confié par l'armateur. En contrepartie des services, l'agent maritime ou consignataire perçoit de l'armateur une rémunération communément appelée « commissions d'agence » et/ou « honoraires ». L'agent consignataire agit également comme étant l'intermédiaire entre l'armateur et le réceptionnaire (propriétaire de la cargaison transportée).

En Algérie, l'exercice de l'activité d'agent consignataire par une personne physique ou morale est régi par les dispositions du décret exécutif n° 09-183 du 12/05/2009. Cette activité dite réglementée est ainsi subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par le Ministère du Transport.

En raison des mouvements et flux financiers en devises générés par l'activité de l'agent consignataire à travers les escales de navires (c'est-à-dire, les mouvements de capitaux de et vers un pays), celle-ci (référée ici comme l'activité de consignataire maritime) est non seulement strictement encadrée par des dispositions légales et réglementaires mais également soumise au contrôle rigoureux des services des douanes et des contrôles des charges. Pour ce, la tenue par l'agent consignataire d'une comptabilité réelle est normalisée et obligatoire.

Dans ce cadre, le présent mémoire retrace une généralité sur le transport maritime et l'activité de consignation en apportant des réponses à la problématique suivante :

Quel est le processus comptable aboutissant à la confection d'un compte d'escale et à la gestion des comptes spécifiques ?

Pour apporter des précisions quant à la tenue de la comptabilité spécifique en milieu maritime, il nous paraît complémentaire de se positionner sur les réponses aux questions secondaires sur lesquelles pourraient découler notre problématique de recherche. Nous citons :

- Quelle est l'évolution de la consignation maritime en Algérie ?
- Quelle est la procédure d'une escale d'un navire ?

¹ Mandant : personne qui, par un mandat, donne à une autre personne le pouvoir de la représenter dans un acte juridique.

- Comment fonctionne un compte d'escale ?

Les réponses à toutes ces questionnements revient à se positionner sur la méthodologie de recherche de notre mémoire comme suit : (1) dans un premier chapitre, des généralités sur le transport maritime sont présentées, (2) un deuxième chapitre est consacré à la présentation de la consignation maritime à travers un exemple illustratif sur le déroulement théorique d'une procédure d'escale, et enfin (3) un dernier chapitre portant sur le processus comptable d'un compte d'escale d'un navire sur la base des informations collectées au niveau de l'agence de consignation de Bejaia relevant de la Sarl Mediterranean Shipping Company Algérie (MSC-Algérie) activant exclusivement pour le compte de sa société mère MSC est présenté.

CHAPITRE I

Chapitre 1 : Présentation de la supply chain maritime

Introduction

Le transport maritime des marchandises est actuellement le moyen essentiel par lequel des échanges commerciaux intercontinentaux s'opèrent, il joue par conséquent un rôle primordial et incontournable dans la mondialisation des économies.

Ainsi, le commerce mondial repose sur l'efficacité du transport maritime qui est non seulement considéré comme maillon essentiel de la chaîne logistique, mais aussi comme le mode le plus économique en termes de coût de transport aussi bien pour les échanges opérés sur les longues et courtes distances. Il est également très avantageux en termes de quantités transportées et de garanties de sécurité offertes durant le voyage, le chargement et déchargement.

L'évolution exponentielle du transport par voie maritime a induit la création de plusieurs compagnies qui exercent cette activité en lignes régulières. Celles-ci sont représentées par les armateurs d'envergure mondiale qui exploitent leurs propres navires pour leurs propres comptes. Ainsi, ces compagnies disposent de la faculté d'établir et de définir préalablement les programmes de leurs dessertes et escales dans les ports. Contrairement aux compagnies d'envergure mondiale, il existe des armateurs qui pratiquent le tramping qui consiste à affréter leur navire à la demande suivant les opportunités qui se présentent à eux.

1. Généralités sur le transport maritime

Le transport maritime a connu une grande évolution dans le monde. Il est de ce fait, le mode de transport le plus adapté pour l'acheminement de très grands volumes de frets de toutes natures. Le développement de cette filière a été boosté par un accompagnement assuré aux armateurs par les banques et l'industrie navale qui ont su s'adapter très rapidement à leurs besoins en construisant des navires les plus adaptés à répondre à la demande du marché.

1.1. Présentation du transport maritime

Le transport maritime est une activité économique relevant de la logistique assurant le transport des marchandises de toutes natures ou de personnes. La voie maritime représente actuellement le mode de transport le plus privilégié pour le transport des marchandises.

Il comprend la prise en charge du pré-acheminement et du post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port), jusqu'à la livraison de la marchandise au destinataire. Ce déplacement est couvert obligatoirement par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière, ou d'un service tramping.

De nos jours, les échanges mondiaux se font majoritairement par voie maritime. Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (Hydrocarbures, charbon, fer,...), ainsi que toutes les marchandises conditionnées qui se présentent sous forme de cartons, sacs, caisses, palettes, ...et qu'on appelle « marchandises diverses », en anglais « General cargo ».

Les progrès techniques de la navigation qui ont permis l'augmentation du volume transporté, la réduction des délais et des couts, ainsi que les progrès organisationnels (utilisation des conteneurs).

1.2.Nature du transport maritime

Le transport maritime est une activité de services fortement concurrentielle relevant majoritairement du secteur privé. Celui-ci se répartit en plusieurs catégories, à savoir :

- Le transport de passagers (Lignes régulières et croisières).
- Le transport conteneurisé (Navires portes conteneurs).
- Le transport de marchandises conventionnelles.
- Le transport de matières liquides ou liquéfiées.
- Le transport spécifique (Barges flottantes).

1.2.1. Services de la ligne régulière

La ligne régulière est un service assuré par une compagnie maritime assurant des dessertes entre des ports déterminés de façon permanente et à intervalles réguliers.

Les dessertes maritime ainsi que les escales dans les ports sont préalablement programmées et organisée selon un itinéraire fixe.

Le chargeur désirant utiliser ces lignes s'accorde avec l'armateur sur les conditions de transport.

La concurrence dans le service des lignes régulières est réglementée par des accords, dits conférences maritimes, passées entre les armateurs. Ces conférences fixent les règles de la concurrence et déterminent les tarifs pour les passagers, et barèmes de fret pour tous les membres de la conférence.

1.2.2. Tramping

Le tramping est une activité maritime désignant l'ensemble des transports de marchandises en Vrac, solides ou liquides, par le moyen de navires qui ne font pas de rotation régulières et qui se déplacent de port en port, en fonction des ordres de chargement et des affrètements qu'ils reçoivent. C'est le contraire de l'utilisation d'un navire en ligne régulière.

Dans une agence maritime le tramping désigne le service consignation en charge des navires de tramp.

1.3. Moyen de transport

1.3.1. Navire

L'article 13 du code maritime algérien définit le navire comme : « *Tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire ou affecté à une telle navigation* ». (Code maritime Algérien, 1998)

Le Navire est doté d'un statut spécial, comme une personne physique, il a un nom, un domicile et une nationalité. Un navire est dit « armé » lorsqu'il est prêt à naviguer. (CMA-CGM, 2015).

1.3.2. Types de navires

- a. **Navires spécialisés** : sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises bien précis, destinés à effectuer des opérations commerciales. Exemple : les vraquiers, les minéraliers, les cimentiers, les navires gaziers...
- b. **Navires non spécialisés** : sont destinés à transporter tous types de marchandises par voie maritime. Exemple : les porte-conteneurs,...

Tableau N°1 : Les types de navires de commerce

Nom	Description
Cargos-polyvalents	Les plus basics des navires cargos, ils peuvent transporter de tout, et en particulier des marchandises emballées conventionnellement (sac, caisses,...), ils sont souvent utilisés en cabotage.
Chimiquiers	Pouvant transporter une grande variété de produits, ils disposent de nombreuses citernes, de tuyautages séparés, ainsi que de système de chauffage. Ils sont soumis à des normes de sécurité drastique.
Gaziers	Ils transportent le gaz naturel ou du gaz de pétrole liquéfié, à très basse température, ils représentent le summum de la haute technologie sur mer.
Navires citernes	Ils transportent des produits liquides dans des citernes, on trouve les huiliers, bitumiers,... selon le type de produit transporté.
Navires frigorifiques	Petits, esthétiques et rapides, souvent peints en blanc, ils transportent des denrées périssables comme les bananes, poisson, viande,... à basse température.
Pétroliers	C'est des navires citernes transportant du pétrole, les transporteurs de pétrole brut sont les plus grands, dépassent 100 000 tonnes.
Porte-conteneurs	Ils transportent exclusivement des conteneurs, apparus récemment, ils ont une place très importante dans les ports du commerce, et font partie intégrante du commerce mondial.
Rouliers	Ils embarquent des marchandises roulantes, camion, remorque,...
Vraquiers	Ils transportent des marchandises solides en vrac comme des céréales, du charbon,... ils forment 33% du tonnage de commerce mondial.

Source : cours sur l'importance du transport maritime dans le commerce national et mondiale, (Hohia, 2021) .

1.4.Caractéristiques du transport maritime

Le transport maritime de marchandise est incontestablement le mode de transport le plus utilisé dans le monde et le plus anciennement adopté par l'humanité. Il a connu des développements et évolutions significatifs au fil du temps pour occuper désormais une place prépondérante dans les échanges commerciaux par la couverture de 90% du volume des marchandises transportées à travers le monde.

Ainsi, les prouesses technologiques atteintes par la technologie de la construction navale ont permis la réalisation de navires répondant aux spécifications et à la nature même des marchandises transportées tout en n'occultant pas le critère de rentabilité des dessertes maritimes. Ainsi, l'industrie de construction navale a défini les caractéristiques suivantes pour répondre au mieux à la demande mondiale du transport maritime :

1.4.1. Capacité de transport

Appelé aussi le « Gigantisme », la taille unitaire du navire s'est considérablement accrue avec le temps pour permettre de nos jours le transport de plusieurs centaines ou milliers de tonnes de marchandises sur un seul navire.

Par exemple les navires pétroliers peuvent avoir une capacité de charge de 500 000 tonnes.

1.4.2. Spécialisation

Lorsque le trafic maritime de transport d'un produit déterminé atteint un volume suffisamment important et régulier, les transporteurs maritimes en perpétuel quête de créneaux porteurs, expriment à l'industrie de construction navale des demandes pour la réalisation de navires spécialisés dédiés pour le transporter de produits ou marchandises spécifiques.

Exemple : les navires pétrolier, les porte-conteneur, transporteurs de produits chimiques,...

1.4.3. Polyvalence

Dans un souci primordial de rentabilisation des dessertes à travers la maîtrise des coûts de transports, les transporteurs maritimes ont réorienté leurs stratégies commerciales aux fins de répondre au mieux à la demande mondiale du transport maritime autant hétérogène que diversifiée. Ainsi, et en parallèle de la spécialisation, le transport maritime s'est orienté également vers la mise en exploitation de navires à double ou triple spécialisation. Cette orientation s'est amorcée vers courant des années 1960-1970, donnant ainsi naissance à des transporteurs mixtes comme les pétro-vraquiers, les petro-minéraliers qui peuvent trouver un emploi sur les différents marchés, ou réaliser des voyages triangulaires pour réduire les parcours à vide considérés comme source de charge pour les compagnies maritimes.

1.4.4. Conteneurisation

Le conteneur communément appelé également boîte, est un contenant (Emballage) conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, couramment utilisé aux fins de permettre leurs transport dans des conditions de sécurité optimales, sans manipulation intermédiaire, ni rupture de charge par moyen de transport ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.

2. Environnement de la chaîne du transport maritime

Les opérations de transport de marchandises nécessitent l'intervention d'une chaîne logistique regroupant plusieurs acteurs spécialisés dans le domaine. Elles sont régies par des incoterms préalablement définis.

2.1. Intervenants dans la chaîne de transport maritime

Les acteurs de la chaîne logistique du transport maritime ci-après énumérés sont liés entre eux par une complémentarité des opérations que chacun d'eux est appelé à accomplir à travers les missions et obligations qui lui sont confiées, et ce en conjuguant leurs actions individuelles sur leur l'objectif commun qui leur est assigné, à savoir le transport des marchandises à bon port.

2.1.1. Armateur

Historiquement le l'armateur était de fait le propriétaire du navire. De nos jours il est par contre légalement définit comme étant l'exploitant du navire en son nom qu'il en soit le propriétaire ou non, ayant la responsabilité de lui fournir le matériel et l'équipage nécessaires à sa navigation. L'armateur pourrait ainsi être le propriétaire effectif du navire ou son affréteur.

2.1.2. Agent maritime

C'est le représentant mandaté par l'armateur, il accomplit en sa qualité de professionnel, en son nom et place, les formalités administratives, assure non seulement tous les besoins d'escale d'un navire, avant son arrivé et pendant son séjour au port (remorqueurs pilote, réparation, relation avec administration maritime,...), mais aussi ceux de l'équipage (Avitaillement, embarquement et débarquement de marins..) et également celle de la gestion des cargaisons. (Cloudfront, 2022) La réglementation maritime oblige les navires en escale dans un port à avoir un agent désigné.

2.1.3. Chargeur

En droit maritime le chargeur est la personne physique ou morale qui peut être propriétaire ou non de la marchandise, c'est lui qui l'expédie dans le cadre d'une opération de transport international.

En général, le chargeur n'est pas en relation directe avec l'autorité portuaire, il noue une relation commerciale avec les différents intervenants dans la chaîne du transport maritime : agent maritime, consignataire, transitaire ou éventuellement manutentionnaire, à qui il confie sa marchandises.

2.1.4. Transporteur

C'est le propriétaire de la compagnie maritime qui s'est engagé envers l'expéditeur, pour transporter et livrer une marchandise du port d'embarquement au port de destination. Il intervient au moment de l'arrivé de la marchandise aussitôt après sa mise à quai pour embarquement.

Le transporteur doit assurer le bon état de navigabilité du navire, l'armer et l'équiper,... il a également l'obligation d'assurer un plan de charge approprié et sécurisé des marchandises mises à bord de son navire en assurant toute l'attention requise lors des opérations de chargement et de déchargement, les avaries éventuellement constatées bétant à sa charge exclusive.

« Le transporteur est responsable des peines et dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas excepté » (Code maritime Algérien, 1998)

2.1.5. Consignataire

Le consignataire prend en charge les navires dans un port et organise au mieux leurs escales, il a un rôle essentiellement commercial. Ce dernier s'occupe du suivi administratif des marchandises transportées : Prospection des clients, élaboration du plan de chargement, analyse des documents pour l'exportation, déclaration pour les services des douanes,... (Onisep, 2017)

Le consignataire doit aussi résoudre les problèmes qui peuvent se poser à un équipage : consultation de médecine, entretien de bateaux, ravitaillement de toutes sortes,...

2.1.6. Transitaires

Le transitaire est un intermédiaire, qui organise la liaison entre les différents transporteurs, et assure la continuité de transport. (Logistique Publique, 2022)

Un importateur a l'obligation de mandater un transitaire qui se charge en son nom et place à accomplir toutes les démarches et formalités nécessaires relatives à la cargaison importée. Il est tenu de s'informer de l'arrivée du navire, recevoir la marchandise du consignataire, accomplir les formalités douanes, et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il l'a mandaté.

Le transitaire prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement. L'expédition des marchandises et leurs dédouanements constituent des actes complexes qui nécessitent une large connaissance du domaine en question. (Centre national de ressources textuelles et lexicales, 2012)

2.1.7. Assureur

L'assureur est représenté par une compagnie d'assurance qui s'engage par un contrat et moyennant versement d'une prime, à indemniser la partie contractante « l'assuré » en cas de dommage ou perte éventuellement subis par la marchandise lors de toute la chaîne de l'opération de transport et de débarquement.

L'usage des incoterms permet de déterminer la partie qui doit supporter les coûts de l'assurance (soit l'acheteur ou vendeur) liés à la marchandise transportée.

La contraction d'une police d'assurance maritime est une garantie de couverture par l'assureur de tout sinistre qui pourrait survenir durant la chaîne de transport des marchandises.

2.1.8. Banque

La banque est l'établissement financier secondaire agréé qui intervient dans les mouvements des flux financiers liés aux opérations de commerce extérieur à travers la domiciliation bancaire obligatoire.

Celle-ci bien que considérée comme une simple formalité administrative appelée à être accomplie par un opérateur économique importateur, elle est strictement encadrée par les lois et règlements de la banque d'Algérie (Contrôle des changes) ainsi que les services des douanes et impôts. Ainsi, toute transaction de commerce extérieur est scrupuleusement identifiée, codifiée, contrôlée et autorisée par les services habilités à travers une procédure bien déterminée. Toute infraction relevée sur les opérations de transferts de capitaux est sévèrement réprimée par la loi.

2.1.9. Port

Le port est défini comme étant le lieu de réception et/ou de livraison des cargaisons, il joue un rôle économique très important dans la chaîne du transport maritime et d'échanges commerciaux. Doté de quais et de moyens logistiques appropriés, il assure l'accostage des navires, chargement, déchargement et entreposage intermédiaire des marchandises.

2.1.10. Douane

L'administration douanière est une institution publique relevant du ministère des finances. Elle joue un rôle primordial dans le contrôle et la régulation de l'économie nationale et du commerce extérieur à travers l'application de la législation en la matière. Elle a, entre autres, pour mission de valider les déclarations en douanes de tiers et de percevoir pour le compte du trésor public tous les droits et taxes y'afférents.

En effet toute opération d'importation ou exportation passe impérativement par une procédure douanière. L'article 75 du code des douanes stipule que « *toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La déclaration en détail est l'acte, dans les formes prescrites par les dispositions du présent code, par lequel le déclarant indique le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier* » (Code des douanes Algérien, 2021).

Tableau N° 2 : le rôle et les documents de chaque intervenant dans chaîne du transport maritime

L'intervenant	Le rôle	Documents liés ou indication
Chargeur	-Préparation de la marchandise. -Prospection d'un transporteur maritime (Navire). -Acheminement de la marchandise au port d'embarquement (Mise à quai).	- Charte partie - Connaissance
Transporteur	-Prise en charge de la marchandise -Assurer le transport maritime	Armateur ou affrètement
Consignataire	-Mandataire de l'armateur. -Préparation de l'escale -Introduire le manifest en douane -Aviser les réceptionnaires de la marchandise. -Encaissement des frais de livraison de la marchandise.	- Manifeste. - Avis d'arrivée. - Bon à délivrer.
Transitaire	-Commissionnaire agissant en qualité de mandataire de l'importateur ou exportateur. -Accomplit les formalités en douanes. -Réceptionne la marchandise.	- Formalités douanières (Déclaration, paiement des droits et taxes, enlèvement des marchandises)
Assureur	-Assurer la marchandise et le navire	Contrat définissant les clauses de la police d'assurance (La nature de la marchandise, sa valeur, trajet et durée de transport, nom du navire,...)
Banque	-Domiciliation bancaire	- <u>Pré domiciliation</u> : -Facture pro-forma. -Domiciliation. -Facture définitive. -Connaissance
Port	Assurer la logistique : -D'accostage des navires -De chargement, déchargement, entreposage, réception et livraison des marchandises	- Indications relatives à la marchandise et au navire
Douane	-Contrôle et vérification des opérations de commerce extérieur (Nature des marchandises et leurs conformités, documents, régime douanier...) -Perception des droits et taxes -Validation des déclarations suivant régime douanier admis.	- Déclaration

Source : (Lucette, Thomas, 2016)

2.2. Documents utilisés dans le transport maritime

2.2.1. Connaissance

En anglais « Bill of lading », c'est un document formalisant le contrat de transport et les droits et obligations qui s'y attachent. Il constitue un titre représentatif de la marchandise et doit être présenté à la livraison. (CMA-CGM, 2015), **(Voir l'annexe N° 01)**.

Le BL a plusieurs fonctions qui sont :

- C'est un document attestant la réception effective d'un bien (Marchandise).
- C'est la preuve de contrat de transport
- C'est un titre représentatif de la propriété de la marchandise

a. Les parties du connaissance

Plusieurs éléments caractérisent un connaissance, il consigne les coordonnées et informations afférentes aux ;

- Transporteur maritime.
- Chargeur.
- Réceptionnaire. avec adresse
- Navire
- Numéro de voyage
- Lieu de prise en charge, et lieu de livraison
- Port de chargement et ports de déchargement

b. Rôle du connaissance

En droit maritime et de commerce le connaissance est un titre de propriété en bonne et due forme. A travers ce document, le transporteur reconnaît que la marchandise qui y été décrite avec les informations relatives au contrat commercial du chargeur a été réceptionnée en vue d'être transportée. Il est également considéré comme document de attestant de l'exécution effective de la charte partie par le transporteur. La délivrance ultérieure du connaissance au réceptionnaire confirme de fait le transfert du droit de propriété déchargeant ainsi le transporteur de la responsabilité sur les marchandises qu'il a eu à transporter.

Un connaissance est aussi un titre transférable. En effet, les livraisons des marchandises interviennent par la simple remise du connaissance, sous les formes ci-après :

- Connaissance à ordre : l'échange se fait par donation (remise)
- Connaissance nominatif : l'échange se fait par endossement
- Connaissance reçu pour embarquement

2.2.2. Manifeste

Le manifeste est un document standardisé, reprenant par couple de port l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire. Les manifestes doivent être remis à bord avant le départ du navire. Car les navires peuvent être contrôlés par les douanes dans les ports, ou en cas de tension, arraisonnés dans les eaux territoriales d'un pays. (CMA-CGM, 2015)

Le manifeste est un document indispensable dans le transport maritime du fait qu'il consigne avec détail toutes les informations afférentes au chargement mis à bord du navire (Expéditeur, destinataire, colisage et nature des emballages, quantité et désignation des marchandises).

Les différents types de manifeste se présentent comme suit :

- **Manifeste comptable** : en anglais « Freight manifest », manifest reprenant par couple de ports et par connaissance, la taxation des marchandises et indiquant si le fret est payé au départ ou à destination. La compilation des manifestes comptables permet d'avoir l'ensemble des recettes pour un port. (CMA-CGM, 2015)
- **Manifeste douanier algérien « D1 »** : Il est considéré comme une déclaration du chargement. Dès que la marchandise traverse les frontières du territoire national Algérien elle est de ce fait légalement réputée Algérienne et astreinte à l'obligation de déclaration à la réception des BL originaux.
- **Manifeste sortie « D2 »** : Consigne la description des marchandises destinées à l'export, entre autres, nom du destinataire, numéro de BL et la description de la marchandise. En cas de sortie de navire sans avoir chargé de marchandise destinée à l'export, cette situation est obligatoirement portée sur un manifeste.
- **Le pli cartable** : C'est une enveloppe contenant les documents originaux (Facture, B.L, certificat d'origine, liste de colisage, certificat de conformité..) liés à une expédition considérée de marchandises. Ce pli est transmis par l'exportateur au destinataire par le moyen du transporteur (Commandant du navire), (Etudier.com, 2022)

2.3. Incoterms

Les incoterms qui ont été initiés pour la première fois en 1936 par la chambre de commerce international (CCI), dans le but d'harmoniser et unifier les échanges commerciaux mondiaux, subissent régulièrement des révisions dont la dernière date de l'année 2020 (LFC Conseil, 2020)

2.3.1. Définition des incoterms

Aux fins d'éviter les différences d'interprétations qui pourraient surgir de l'exécution d'un contrat commercial en termes de prix, délais, modalités de paiement et garanties en cas d'avaries....., les incoterms ont été élaborées pour encadrer et définir les droits et les obligations

aussi bien du vendeur que celles de l'acheteur lors d'une transaction commerciale et ayant trait aux :

- Frais d'expédition.
- Frais d'assurance.
- Coûts liés à l'importation.
- Dédouanement.
- De la prise en charge du transport.

Bien que l'application des incoterms ne revête nullement un caractère obligatoire, elle reste par contre très répandue et fortement préconisée pour la sécurisation des échanges commerciaux, entre autres internationaux.

Ainsi, les 11 incoterms actuellement en vigueur sont en leur totalité applicables au domaine de transport maritime et fluviale et quatre (4) d'entre eux lui sont exclusivement dédiés.

Les incoterms sont objectivement scindés en deux fonctions, les unes dites principales comprenant :

-La répartition des coûts et des droits, l'identification dans la durée et dans le temps des obligations de chacune des parties contractante, aussi bien dans le processus de transport que celui lié aux risques potentiels.

Et les autres qualifiées de secondaires et relatives à la formalisation des documents relatifs à la marchandise et au transport, formalités de douanes et assurances, emballage et inspection des marchandises.

Par abréviation et mode, les incoterms se résument comme suit :

- **Incoterms transports multimodaux** : EXW, FCA, CPT, DAP, DPU, DDP.
- **Incoterms transport maritime ou transport fluviaux** : FAS, FOB, CIF, CFR.

2.3.2. Définition de chaque incoterm

a. EX-W : Ex-Works

Le vendeur met à disposition de l'acheteur les marchandises transportées dans un endroit préalablement convenu (Obligation minimale pour le vendeur). L'acheteur supporte tous les coûts de transport et de formalités.

b. FCA : Free Carrier

Le vendeur livre la marchandise au destinataire désigné et payé par l'acheteur. Le transfert des risques est matérialisé lors de cette opération. Si la livraison est effectuée dans les locaux du vendeur, il est responsable du chargement de la marchandise. Si la livraison est effectuée dans un autre endroit, le vendeur n'est plus responsable du déchargement.

c. FAS : Free Alongside Ship

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation. La marchandise est livrée le long du navire dans le port désigné par l'acheteur. Cette livraison marque le transfert des risques, des frais et des formalités à l'acheteur.

L'incoterm FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner le fret à l'exportation.

d. FOB : Free on Board

Le vendeur livre la marchandise sur le navire au port d'embarquement convenu. Le transfert des charges et de risques se fait lorsque la marchandise est à bord du navire. Le vendeur doit dédouaner la marchandise.

e. CFR : Cost and Freight

Le vendeur se charge du transport principal jusqu'au port de destination. Il se charge des formalités d'export et doit s'acquitter des droits et taxes liées. Le transfert des frais a lieu à l'arrivée des marchandises au port d'arrivée, mais le vendeur n'est plus responsable de la marchandise dès que celle-ci a été chargée sur le port de départ.

f. CIF: Cost, Insurance and Freight

Le vendeur a les mêmes obligations que selon l'incoterm CFR mais qu'il doit en outre, fournir une assurance maritime pour l'acheteur, contre le risque de perte ou dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur contracte avec l'assureur et paie la prime d'assurance. L'acheteur notera que selon ce terme, le vendeur n'est pas tenu de souscrire l'assurance que pour une couverture minimum.

Si l'acheteur souhaite obtenir une couverture d'assurance plus large, il faudra soit obtenir à cet effet l'accord express du vendeur, soit souscrire lui-même une assurance complémentaire.

L'incoterm CIF exige au vendeur qu'il dédouane la marchandise à l'exportation.

g. CPT : Carriage Paid to

Le vendeur assume les frais de transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert des risques est établi lorsque les marchandises sont mises à disposition du premier transporteur, ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

h. CIP : Carriage insurance paid to

Les conditions sont les mêmes que pour le CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant l'acheteur et le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

i. DAP : Delivered At Place

Le vendeur est responsable des coûts et des risques liés à la livraison des marchandises vers une destination convenue où les marchandises peuvent être déchargées pour un transport ultérieur.

Le vendeur organise les douanes et décharge les marchandises à l'endroit convenu. L'acheteur organise le dédouanement et tous les droits associés.

j. DPU : Delivered at Place Inloaded

Le vendeur organise le transport et paie le déchargement au lieu de destination. Une fois au terminal l'acheteur est responsable de la marchandise et doit effectuer les formalités d'importation et s'acquitter des droits et taxes liés.

k. DDP : Delivered Duty Paid

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations.

(LFC Conseil, 2020), (Costa, Bataille, 2018), (Benamran, Meckael, 2021).

Tableau N° 3 : Tableau récapitulatif des incoterms

	Tous moyens de transport		Fret maritime et navigation intérieure				Tous moyens de transport				
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAP	DPU	DDP
Services											
Emballage	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Frais de chargements	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Fret intérieur	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Frais terminaux	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Assurances	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Frais de chargement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Fret	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Frais déchargement à destination	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Droits et taxes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Livraison à destination	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Vendeur ■ Acheteur

Source : (Benamran, Meckael, 2021)

Ce tableau schématise et renseigne sur les responsabilités de chaque partie contractante dans le processus de transport des marchandises, que ce soit l'acheteur ou le vendeur.

Ces opérateurs conviennent de définir préalablement à une expédition un incoterm pour le transport de la cargaison jusqu'au lieu de sa livraison. Ceci déterminera et situera sans ambiguïté aucune leurs responsabilités respectives au titre éléments suivants :

- Packing (emballage)
- Loading Charges (imputation des couts)
- Inland Freight (transport vers le lieu d'exportation)
- Terminal Charges (droits d'exportation, taxes et dédouanement)
- Insurance (assurance transport)
- Loading On Vessel (chargement sur le navire)
- Freight (FRET)
- Arrival Charges (frais d'arrivée)
- Duty & Taxes (droits et taxes)
- Delivered To Destination (livré à destination)

La réglementation algérienne autorise l'utilisation des incoterms FOB, CFR et le paiement de fret ailleurs.

3. Les coûts liés au transport maritime

3.1. Transport conteneurisé

Historiquement, les marchandises diverses, produits manufacturés ou transformés, étaient conditionnées dans des cartons, des caisses marines ou des palettes, et transportées par des navires de type « cargo polyvalent ».

Au milieu des années soixante, le marché des conteneurs maritimes à fait son apparition pour se développer très rapidement. Les conteneurs, communément appelés « boîte » sont standardisés et mesure 20 ou 40 pieds de long. Cette standardisation a permet de transformer profondément les chaines logistiques de transport en faisant du conteneur l'unité type de transport intermondial qui peut passer du navire au camion ou au train.

La conteneurisation a permis d'alléger certaines charges, tel que l'emballage et le conditionnement, dans la mesure où la marchandise reste en conteneur de magasin à magasin, c'est-à-dire en éliminant les ruptures de charges (Groupe Logistique Conseil, 2022).

Suite à l'augmentation du trafic maritime des conteneurs, des navires spécialisés appelés « porte-conteneurs » ont apparu dans les années soixante-dix pour répondre au transport de ce type de trafic.

3.1.1. Définition du conteneur

Le conteneur est un engin de transport, constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises, ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre son usage répété. (Organisation mondiale des douanes, 2018)

- **Conteneur complet** : dénommé aussi FCL (full container load), c'est la solution la plus utilisées. Les marchandises voyagent seules, dans une boîte en acier fermée. Il est possible de charger en vrac le fret pour optimiser l'espace complet du conteneur.
- **Groupage maritime** : dénommé LCL (less than container load), c'est la solution pour les petits envois. Les colis sont empotés (groupé avec d'autres clients) dans un conteneur. A destination le conteneur est dégroupé par un prestataire.

Il existe deux types de groupages : le groupage d'armement qui est fait par la compagnie maritime, et le groupage de transitaire qui est réalisé par un prestataire (Groupe Logistique Conseil, 2022).

Tableau N° 4 : Types des conteneurs

Type	TEU's	Description
20' Flat Rack	1	Ce conteneur se caractérise par des extrémités rabattables sur le plancher. La base sert à poser la charge, les parois latérales servent à fixer la charge au moyen de ridelles ou fosses d'arrimage.
40' Flat Rack	2	
20' Dry Van	1	C'est le conteneur le plus utilisé, car il convient à la majorité du transport de marchandises dites sèches, telles que des caisses en bois ou en carton, palettes,...
40' Dry Van	2	
20' Open Top	1	Ce conteneur se caractérise par un toit ouvrant, il a été créé pour permettre de charger un objet encombrant qu'on ne peut pas démonter.
40' Open Top	2	
20' Reefer	1	Ce conteneur est conçu pour pouvoir contrôler la température afin de conserver la qualité de la cargaison pendant le transport. Ce type est généralement équipé d'un moteur électrique afin de réguler la température de l'atmosphère intérieure.
40' High Cube Reefer	2	
40' High Cube	2	C'est des conteneurs les plus utilisés dans le transport de cargaisons, car il convient à tous les types de marchandises.

Source (Mediterranean Shipping Company)

3.1.2. Mode d'expédition des conteneurs

Il existe quatre modes d'expédition des conteneurs

- **FCL/FCL** : le chargeur empote les marchandises dans un conteneur, scelle ce dernier et le fait livré directement dans les magasins de l'acheteur.
- **LCL/LCL** : le chargeur dont le volume des marchandises est insuffisant pour remplir un conteneur les fait diriger vers un centre de groupage. Empotées avec d'autres elles seront acheminées chez l'acheteur après dépotage à destination.
- **FCL/LCL** : le chargeur a plusieurs lots de marchandises pour une même destination. Il l'empote dans un conteneur qui sera acheminé sur cette destination où ces lots seront tenus à la disposition des différents réceptionnaires après dépotage.
- **LCL/FCL** : c'est des livraisons d'origine diverses. Il demande qu'elles soient empotées en un seul conteneur qui lui sera ensuite livré.

(Groupe Logistique Conseil, 2022)

Tableau N° 5 : Les différents empotages et dépotages

empotage	Dépotage	responsabilités
LCL	LCL	Transporteur puis consignataire
LCL	FCL	Transporteur puis consignataire
FCL	LCL	Chargeur puis transporteur
FCL	FCL	Chargeur puis réceptionnaire

Source : (Droit des transports maritime Algérien, 2017).

3.1.3. Empotage et dépotage du conteneur

L'empotage peut être effectué par le chargeur ou par une entreprise spécialisée (groupeur, transitaire,...). Cette opération doit être entreprise avec grands soins aux fins d'éviter d'éventuels dommages que pourraient subir la marchandise.

La partie chargée de l'empotage :

- Dispose du droit d'examiner avant le début de cette opération. En acceptant le conteneur, elle présume l'avoir reçu dans un état sain et adapté au transport.
- Doit établir un plan de chargement rationnel, afin de réaliser un arrimage (stowing) convenable. Ce plan de chargement tiendra compte des contraintes auxquels est soumis le conteneur cours de transport, en particulier maritime.

Il est également important de savoir que le transport des marchandises dangereuses en conteneur en bois est soumis à une réglementation particulière très stricte. Dans ce cas l'expéditeur aura intérêt de faire appel au conseil des spécialistes (Groupe Logistique Conseil, 2022).

3.2. Tarification du transport maritime

Il est d'usage dans le secteur du transport maritime fortement concurrentiel que les tarifs soient dictés et déterminés en fonction de l'offre et de la demande du marché.

Dans le cas des lignes régulières, il est d'usage les compagnies calculent le fret à partir d'un taux de base auquel peuvent s'ajouter différents correctifs et frais annexes (Fluctuation du carburant à titre d'exemple) (Groupe Logistique Conseil, 2022).

3.2.1. Cout pré de post-acheminement

Le transporteur responsable du pré et du post-acheminement facture le cout relatif au déplacement de la marchandise, qui dépend de :

- La distance qui sépare le lieu de chargement de celui du déchargement, et qui s'exprime en unité de mesure « Km »
- La durée du voyage (Temps nécessaire pour accomplir le trajet pour charger et les marchandises.

3.2.2. Fret de base

Les conférences maritimes fixent les règles de tarification en adoptant différents fret de base qui sont :

a. Fret de base pour les marchandises conventionnelles

• Tarification en lourd ou en léger

Le fret de base est établi à l'unité payante « UP » qui est dans ce cas la tonne ou le mètre cube qui est indexé sur la base d'une équivalence 1M = 1 tonne. Le volume et le poids de la marchandise sont ainsi déterminés et le chiffre retenu comme quantité d'unités payantes est celui le plus élevé des deux.

On parle donc, de tarification « en lourds » quand le tonnage est supérieur au cubage, et de tarification « en léger » quand le cubage est supérieur au tonnage.

• Tarification à la tonne ou au mètre cube

Cette tarification concerne quelques marchandises spécifiques comme :

-La tonne pour les marchandises pondéreuses, comme les métaux lourds.

-Le mètre cube pour les marchandises volumiques comme les voitures de tourisme ou les autocars.

• Tarification forfaitaire

Il y'a certaines marchandises qui sont tarifées au forfait tel que le matériel agricole,...

b. Fret de base pour les conteneurs

On appelle aussi ce type de tarification « tarification à la boîte »

- **Tarification en lourd ou en léger**

Cette tarification s'applique dans le cas des conteneurs complets (FCL), comme dans le cas de groupage (LCL). Le fret est le plus élevé des deux nombres :

-Le résultat du produit d'un prix par unité payante (fonction de la classe de la marchandise) par le nombre d'unités payantes (mètre cube ou tonne)

-Un minimum par boîte (FCL) ou par envoi (LCL)

- **Tarification à la boîte**

Cette tarification s'applique dans le cas des conteneurs complets (FCL), avec un prix fixé à la boîte. Il ne tient compte que de la liaison sans considération de masse. Il peut tenir compte ou non de la classe des marchandises.

c. Fret de base pour le trafic roulier

Le fret de base des véhicules routiers (tracteurs, remorqueurs,...) est établi en fonction d'un prix au mètre linéaire avec un minimum taxable, les véhicules de plus de 3,5 tonnes accompagnés de leurs chauffeurs peuvent bénéficier d'une minoration et d'un plafond de tarification (généralement à partir de 15,5 mètres).

3.2.3. Correctifs

Plusieurs surtaxes existent dans le transport maritime (plus de 50), mais les plus courantes sont les suivantes :

a. Correctifs liés à la nature de la marchandise

On peut citer les surtaxes suivantes :

- Surtaxe pour colis lourds (plus de 5 tonnes)
- Surtaxe pour colis encombrants (ceux qui dépassent 12,5 mètres de longueur)
- Surtaxe pour colis dangereux (c'est des colis qui impliquent un chargement particulier)

b. Correctifs liés à des contraintes extérieures

- Variation des prix de carburant
- Risque de guerre sur la zone de destination

3.2.4. Frais annexes

Les frais annexes sont intégrés en fonction des conditions de la ligne de l'armateur. Ils comprennent :

a. Frais de passage portuaire des marchandises conventionnelles

Les frais de passage portuaire des marchandises conventionnelles sont régis par les conditions des lignes appelées liner-term ou port liner term charge (PLTC). Les conditions de ligne indiquent quels frais de manutention sont inclus dans le fret de base.

Les frais non inclus dans le fret de base sont à la charge de la marchandise. Les conditions de ligne les plus fréquentes sont :

- **De quai à quai :** L'ensemble des opérations de manutention dans le périmètre de navire sont inclus dans le fret de base.
La définition du périmètre de navire varie selon l'usage des ports mais comprends habituellement le quai et les hangars.
- **De sous palan à sous palan :** Les opérations de mise à bord et de déchargement sont incluses dans le fret de base. Alors que les opérations de rapprochement, de mise sous portique ou sous palan, de décrochage et d'évacuation vers le quai ou le magasin restent à la charge de la marchandise.
- **De bord à sous palan :** Les opérations de déchargement au port d'arrivé sont incluses dans le fret de base, mais les opérations de rapprochement, de mise à bord dans le port de départ, de décrochage et d'évacuation vers le quai ou le magasin dans le port d'arrivé restent à la charge de la marchandise.
- **De bord à bord :** aucune des opérations de manutention dans le périmètre du navire n'est incluse dans le fret de base.

b. Frais de passage portuaire des conteneurs :

Les conteneurs sont facturés par les armements, aussi pour un même port, ils peuvent varier en fonction des conférences qui régissent le voyage. Leurs valeurs est généralement supérieur au cout réellement supporté par les armements qui dégagent donc une marge.

c. Frais de passage portuaire pour le trafic routier :

Les véhicules à quai et les frais de passage sont calculé sur un principe identique à celui des conteneurs. (Code Maritime Algérien, 1998).

Conclusion :

Le transport maritime occupe une place très importante dans le commerce international, ce mode de transport couvre la quasi-totalité des flux échangés à travers le monde. Cependant, malgré les risques que peut encourir ce mode de transport, il reste le point de satisfaction, d'exigence et d'efficacité qui rassemble harmonieusement les intérêts des opérateurs économiques, qu'ils soient importateurs ou exportateurs.

Le couronnement du bon déroulement des opérations de transport des marchandises par voie maritime, nécessite l'intervention de l'agent consignataire qui reste un acteur et partenaire incontournable dans l'enchaînement des opérations de chargement et de déchargements de marchandises.

CHAPITRE II

Chapitre 2 : Présentation de la consignation maritime

Introduction

La consignation maritime est une activité commerciale liée au transport par voie maritime.

L'agent consignataire représentant de l'armateur, est un intermédiaire entre ce dernier et les propriétaires de la marchandise. Il a pour rôle de rendre fructueuse et attrayante les opérations commerciales pour les navires de tout pavillon qui lui sont adressé par l'armateur.

L'activité de consignation est exercée en fonction des obligations contractées avec des tierces parties : Armateur, agent consignataire, transitaire, chargeur,...

1. Notion sur la consignation maritime

1.1. Consignation maritime

1.1.1. Définition

La consignation maritime est une activité purement commerciale exercée par un professionnel dument mandaté par l'armateur à l'effet de le représenter et d'agir en son nom et place auprès des administrations et autorités portuaires durant l'escale du navire qu'il devra organiser dans un port considéré.

Ainsi, moyennant une rémunération préalablement convenue, la consignation maritime s'étend entre autres à assurer :

- Les besoins propres au navire (Formalités et moyens nécessaires à l'accostage, l'avitaillement, l'embarquement et débarquement de marins).
- Du suivi des marchandises embarquées ou débarquées, à la récupération et remise des titres de propriété de la marchandise, à l'accomplissement des formalités de douanes....

Le mandat délivré par l'armateur au professionnel de la consignation maritime n'engage en aucun cas la responsabilité de ce dernier sur les éventuelles infractions relevées sur les cargaisons ou le navire. (Code maritime Algérien, 1998)

1.1.2. Type de consignataires :

Il existe deux types de consignataires :

a. Consignataire du navire ou de la coque :

« Est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations, que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port ». (Code maritime Algérien, 1998)

b. Consignataire de la marchandise :

Selon le code maritime Algérien le consignataire prend livraison de la marchandise des mains du transporteur ou de son représentant (Le consignataire du navire):

« Est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataire ». (Code maritime Algérien, 1998)

Juridiquement, l'intervention du consignataire de cargaison est très importante, car il libère le transporteur de sa responsabilité contractuelle à l'instant même où il lui livre la marchandise.

« Dans le cas où l'état et la quantité de marchandises ne répondent pas aux indications des connaissements ou d'autres documents de transport, le consignataire de la cargaison doit émettre contre le transporteur ou son représentant, les réserves dans les conditions et les délais prévus par la réglementation maritime en vigueur.

Faute de ces réserves, le consignataire de la cargaison est considéré, jusqu'à preuve du contraire, avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrits au connaissement ou dans tout autre document de transport.». (Code maritime Algérien, 1998)

1.2. Rôle de l'agent consignataire :

Celui-ci s'étend sur les principaux axes ci-après :

1.2.1. Rôle technique : Préparation de la mise à disposition par l'autorité portuaire des moyens logistiques pour l'accostage et le séjour du navire dans les meilleures conditions.

1.2.2. Rôle commercial : Accomplir dans les délais requis toutes les formalités qui permettraient le traitement et la livraison des marchandises à son destinataire. Procéder au recrutement de fret pour le compte de l'armateur aux fins de rentabiliser les dessertes.

1.2.3. Rôle administratif : Celui-ci consiste en l'accomplissement par le consignataire du navire de toutes les formalités administratives de toutes natures liées au séjour du navire, et de son équipage, entre autres, celles relevant des services de police, douanes, sanitaires et phytosanitaires.

1.2.4. Rôle financier : Celui-ci couronne toute l'activité accomplie par l'activité de consignation maritime durant l'escale. En effet, l'agent consignataire est légalement astreint à la tenue d'une comptabilité régulière pour la gestion des escales qui lui sont confiées. Il a ainsi l'obligation de :

- Ouvrir, confectionner et clôturer les comptes d'escales pour chaque navire, en portant sur ces comptes toutes les opérations reçus en recettes et dépense engagées pour le compte de l'escale.
- S'acquitter pour le compte de l'armateur de toutes les redevances liées aux droits, taxes et prestations fournies aux navires durant leurs escales.

-Collecter les recettes de fret

- Accomplir dans les délais impartis les formalités de dépôt du compte d'escale auprès du comité technique.

1.2.5. Rôle juridique : Celui-ci consiste à représenter l'armateur auprès des autorités judiciaires du pays d'escale dans le cas d'un litige résultant d'une action intenté par un tiers « *Dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom* » (Code Maritime Algérien, 1998).

Toutefois, l'exécution des jugements rendus par les tribunaux à l'encontre des armateurs n'engagent nullement la responsabilité du consignataire quant à leur exécution.

1.3. Champ d'action de l'agent consignataire :

1.3.1. Relation avec le navire

Anticipe les démarches à entreprendre avant l'escale du navire en assurant une étroite collaboration et échanges d'informations avec le capitaine.

- **Avant l'arrivée :**

- Informer le capitaine du navire sur la réglementation locale ainsi que la programmation de l'escale.
- Accomplir toutes les démarches à l'effet de faciliter l'escale du navire.

- **A l'arrivée :**

- Assister le capitaine à l'effet d'accomplir les différentes formalités administratives mises en place par les autorités portuaires locales dans le cadre des escales, relèves éventuelles d'équipages, débarquements sanitaires (Soins des marins)....
- Veuillez à la mise à disposition du navire de tous les moyens facilitant son accostage, d'acconage et avitaillement.

1.3.2. Relation avec l'armateur et/ou l'affréteur :

Subséquentement au mandat qui lui est confié par l'armateur ou l'affréteur du navire, l'agent consignataire a l'obligation de tenir ces derniers informés du déroulement de l'escale ainsi que toutes contraintes éventuelles qui pourraient affecter le chargement, déchargement du navire.

Il leur transmet également une situation d'escale arrêtée dégageant le solde net après clôture communément appelée « Compte d'escale » et dument appuyée de toutes les pièces justificatives des opérations de recettes et de dépenses qui y' sont portées.

Il est d'usage que l'armateur ou l'affréteur du navire versent au compte du consignataire une provision destinée à couvrir les dépenses à engager pour le compte de son navire. Le montant de

cette provision est déterminé par le consignataire sur une estimation formalisée par une offre de service (Facture pro-forma) ;

1.3.3. Relation avec les intervenants locaux

Elle est principalement déclenchée au terme de la conférence maritime de placement qui a la charge d'élaborer le planning d'accostage des navires. Cette relation est primordiale pour le bon déroulement de l'escale et plus particulièrement celle ciblant les moyens logistiques à mettre en œuvre par l'autorité portuaire durant l'escale (Pilotage, remorquage, mise à disposition de moyens d'aconage, avitaillement, formalités de douanes et de police, paiement des taxes et redevances...).

2. Déroulement d'une escale :

2.1. Processus de consignation de navire en tramping

2.1.1. Avant l'arrivée du navire

Avant l'arrivée du navire, le consignataire est consulté par l'armateur à l'effet de recueillir une offre de services à fournir à son navire dans le cadre d'une escale programmée ou imminente. Cette procédure passe par les deux étapes suivantes :

a. Demande d'une facture pro-forma :

Celle-ci est appuyée d'une fiche représentant les caractéristiques technique du navire et de la cargaison transportée.

L'agent consignataire établi ainsi une facture pro-forma, consignant tous les frais susceptibles d'être engagés ainsi que l'évaluation de sa commission au titre des prestations qu'il est appelé à fournir.

Tous les services cités dans le tableau ci-dessous récapitulent la nature des frais liés à l'escale d'un navire et que l'armateur est appelé à supporter. Ceux-ci apparaissent dans la facture pro-forma.

Tableau N° 6 : Nature des prestations liées à l'escale

Prestations	Définitions
Mouillage	Opération consistant à jeter l'ancre en laissant filer la chaîne de façon à faire crocher l'ancre dans le fond.
Pilotage	Assistance fournie par un pilote au capitaine de navire pour entrer ou sortir un navire du port.
Amarrage	Consiste à relier de manière fixe un navire à quai ou un poste terrestre ou un autre navire en utilisant des cordages.
Remorquage	Société fournissant au navire des remorqueurs pour lui permettre d'assurer des manœuvres dans les accès au port.
Défenses d'accostage	Utilisées pour la protection de navires ou d'infrastructures portuaires lors de manœuvres d'accostage.
Redevances sur marchandises	
Taxe de séjour au port	Fixée par l'autorité portuaire, perçue par les douanes sur la base d'une déclaration.

Source : Etablie par nous-même

b. Nomination de l'agent consignataire :

Après examen et approbation de l'offre de service qui lui a été transmise par le consignataire à l'effet de prendre en charge l'escale de son navire, l'armateur notifie par écrit à ce dernier sa nomination *ès qualité*. Un virement « Swift » est immédiatement opéré par l'armateur sur le compte du consignataire. Le montant de ce virement correspond au montant arrêté sur la facture pro-forma.

La somme transférée est appelée « provision d'alimentation du compte d'escale ».

L'armateur informe de ce fait le commandant du navire sur la nomination de l'agent consignataire retenu et lui transmet ses coordonnées de contact.

Le commandant du navire coordonne ainsi avec l'agent consignataire nommé, le déroulement de l'accostage.

2.1.2. L'accostage du navire

Lors de l'accostage, l'agent consignataire est obligatoirement tenu d'assister à quai à l'opération d'accostage, et d'accomplir tout en accomplissant toutes les formalités administratives requises.

Durant les opérations de déchargement, en plus du pointeur² désigné par l'autorité portuaire, la présence à quai d'un expert préalablement requis par le consignataire est préconisée voir même indispensable pour l'agrèage des cargaisons débarquées en quantité et qualité. Au terme des opérations de déchargement, l'expert désigné établit son rapport communément appelé «Final rapport of cargo décharge ». Celui-ci consigne l'état et les quantités des marchandises débarquées et confronte celles-ci avec la liste de colisage. Les éventuels manques ou avaries sont aussi consignés sur ledit rapport.

2.1.3. Déclaration de la marchandise en douane

A l'accostage du navire, le consignataire est tenu d'enregistrer et de valider le manifeste cargo auprès de l'administration des douanes qui attribue à celui-ci un numéro de gros. Ainsi, le navire est réputé officiellement enregistré en escale.

Les informations portées sur le manifeste sont le numéro de gros, nom du navire, les BL, le nombre de conteneurs, le poids brute, lieu de débarquement, nature de la marchandise.

2.1.4. Préparation de la sortie du navire

Au terme de toutes les opérations précédemment évoquées, le consignataire établit en quatre exemplaires un manifeste de sortie pour le navire dispatchés sur les services des douanes, le commandant du navire et les services shipping et commercial du consignataire.

2.1.5. Etablissement des avis d'arrivé

L'avis d'arrivé est un document établi par l'agent consignataire, il contient : le numéro de quai, nom du navire, provenance, ainsi que le montant de la commission d'agence perçu et redevances au titres du péage et timbre sur BL.

Ce document est une notification adressée au destinataire de la marchandise l'informant que celle-ci est arrivée à quai,

² Pointeur : agent chargé de l'inventaire quantitatif des marchandises débarquées.

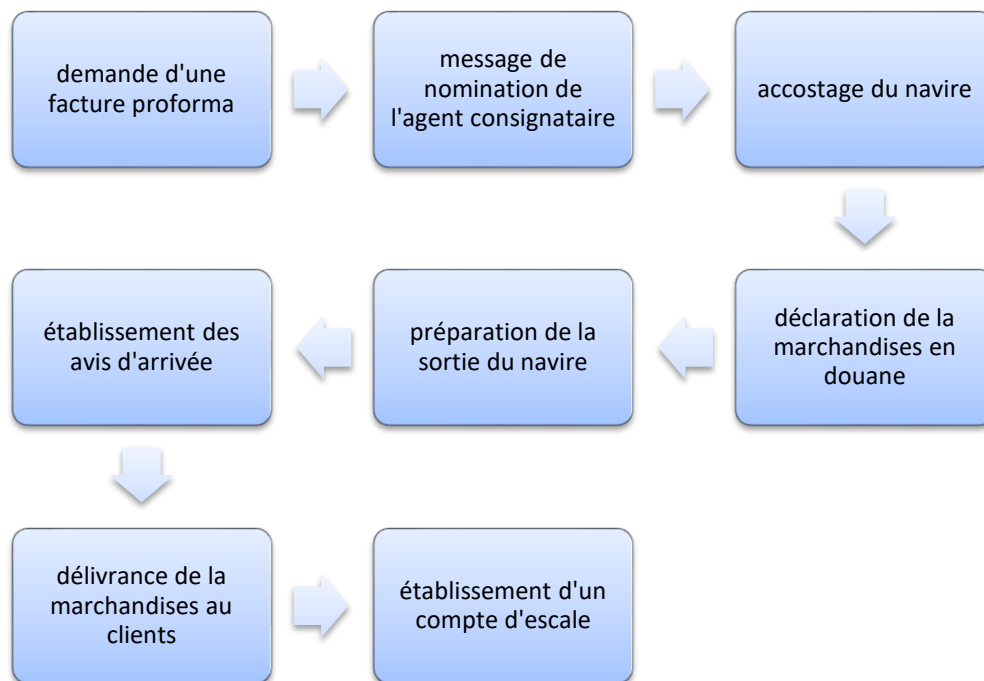
2.1.6. Délivrance de la marchandise aux clients

L'avis d'arrivé est remis par le consignataire au destinataire de la marchandise en échange du BL original et contre le paiement également des redevances due au titre de la commission d'agence, péage et timbre sur BL.

2.1.7. Etablissement d'un compte d'escale

La confection du compte d'escale est entamée par la structure finances et comptabilité de l'agence au terme de l'escale après que le navire ait quitté le port. Le service shipping en charge de la formalisation des dossiers d'escale transmet à la structure chargée des comptes d'escales tous les documents et pièces justificatives se rapportant à l'escale considérée (Factures de prestation et débours engagés pour le compte de l'armateur).

Figure N°1 : Processus de consignation des navires en tramping.



Source : Etablie par nous-même.

2.2. Processus de consignation des navires en ligne régulière :

Les étapes ci-après énumérées définies et encadrées par les procédures en vigueur au sein de la Sarl MSC-A de Bejaia, traitent de la prise en charge de l'escale relevant d'une ligne régulière d'un navire porte conteneur appartenant à sa société mère l'armateur MSC.

Dans ce cas de la ligne régulière, les navires ainsi que les ports de chargement et de déchargement sont préalablement programmés et déterminés d'avance.

2.2.1. Préparation de l'escale

L'annonce de l'arrivée du navire est notifiée à l'agence avec une estimation du temps d'arriver au moins 48h à l'avance. Les informations liées au navire comme : le nom du navire, ses caractéristiques, l'heure d'arrivée, la provenance, la nature de marchandises, sont également transmis à l'agence dans les mêmes formes et délais.

A ce titre, l'agent en charge du shipping procède immédiatement à l'ouverture d'un dossier shipping destiné à recueillir tous les documents liés à l'escale. L'étape suivante consiste à introduire sur le site électronique des douanes nationales une demande de mise à quai à l'effet de permettre au navire de bénéficier de la programmation d'affectation d'un quai dès son arrivée en rade.

2.2.2. Accostage du navire

Lorsque le navire arrive en rade, il est pris en charge par l'agent consignataire, afin d'accoster dans les meilleurs délais et conditions possibles, pour commencer les opérations de chargement et/ou de déchargement. L'agent shipping relevant du consignataire effectue alors les démarches administratives requises auprès des services des douanes le capitaine durant toutes les procédures.

2.2.3. Réalisation de l'escale

Cette étape commence dès l'accostage du navire jusqu'à la fin des opérations commerciales, ainsi que la préparation du départ du navire. De ce fait l'agent consignataire se charge de satisfaire tous les besoins du navire, de son équipage, de sa cargaison durant son séjour, ainsi que son assistance et surveillance pour toutes les prestations fournies durant cette période.

A l'accostage, le navire doit être enregistré à la douane, ce qui lui donne un numéro de gros et des numéros d'articles pour les marchandises, afin que les clients puissent enlever leurs marchandises.

2.2.4. Gestion commerciale des conteneurs

La gestion commerciale des conteneurs signifie le suivi rigoureux de ces derniers depuis leur débarquement et entré sur le territoire national sous le régime de l'admission temporaire, jusqu'à leurs réembarquement (Réexportation), ces derniers étant réputés être une propriété de l'armateur. Ainsi, l'agent consignataire assure pour le compte de l'armateur leur gestion sur le

territoire national aux fins de déterminer et percevoir les éventuelles surestaries³ générées par les retards accusés par les opérateurs importateurs pour leur restitution aux dépôts qui leurs sont indiqués par le consignataire dans les délais requis (Avant terme de la durée de franchise surestaries).

Avant enlèvement du conteneur, le consignataire soumet l'opérateur importateur au dépôt d'une caution de garantie couvrant les éventuels surestaries et dommages qui seraient causés au conteneur. Cette caution leur est intégralement restituée à la restitution du conteneur dans les délais requis et dans le même état que lors de son enlèvement.

Dans le cas de décompte de surestaries ou constatation d'avaries sur le conteneur, les dommages seront évalués et imputés à l'opérateur importateur qui est tenu de les supporter.

2.2.5. Apurement de l'escale

En raison des retards enregistrés par les opérateurs portuaires intervenant dans l'escale des navires pour la délivrance des factures relatives aux prestations qu'ils ont eu à fournir au navire, l'apurement des dossiers d'escales n'intervient qu'après que les navires aient quitté le port.

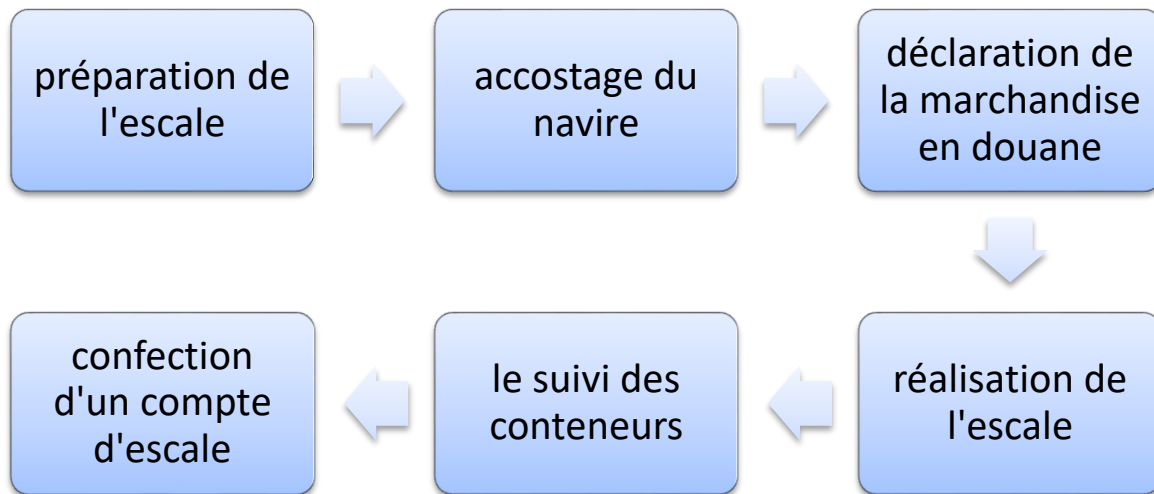
Ainsi, la formalisation du dossier d'escale par la collecte des pièces justificatives relatives principalement aux débours (Paiements pour compte) engagés pour le compte de l'armateur se trouve retardée par des contraintes indépendantes de la bonne volonté du consignataire.

2.2.6. Confection du compte d'escale (établissement du compte d'escale)

Avant la confection d'un compte d'escale, le dossier est soumis à des contrôles contradictoires aux fins de déceler d'éventuelles omissions de factures de débours ou sous-estimation des commissions calculées. Après les étapes de contrôle et de validation du dossier l'agent du service en charge des comptes d'escales procède à sa confection sur la base du dossier formalisé et validé.

³ La notion de surestaries et leur mode de comptabilisation sont présentés succinctement dans le chapitre 3 section 2.

Figure N°2 : Processus de consignation des navires en ligne régulière.



Source : Etablie par nous-même.

3. L'activité de consignation en Algérie et son cadre juridique

Le transport maritime occupe une place prépondérante dans l'économie nationale. Il assure le transport de 95% du volume des échanges extérieurs de l'Algérie. Cette importante activité a fait par conséquent proliférer le nombre de professionnels exerçant le métier et l'activité de la consignation maritime.

Cette activité classée sensible en raison des mouvements de capitaux internationaux qu'elle induit, est strictement réglementée et encadrée par chaque pays, à travers des dispositions légales et réglementaires.

3.1.Historique

L'activité de consignation en Algérie a subie plusieurs mutations et est passée par plusieurs phases. De l'indépendance à 1971, cette activité était assurée par des opérateurs étrangers privés, pour ensuite être confiées à la CNAN (compagnie nationale algérienne de navigation) dans le cadre du monopole de l'état sur cette activité en sa qualité de première compagnie maritime créée après l'indépendance. Ainsi, à sa création elle s'est vu confier par les pouvoirs publics le quasi-monopole du transport maritime sous le pavillon national Algérien, ainsi que sur les activités du cabotage national, du remorquage, de la manutention et de la consignation, l'affrètement des navires.

En 1987, l'entreprise nationale de consignation et des activités annexes au transport maritime (ENCATM) a été créée dans le cadre de restructuration de la CNAN. Par la suite la ENCATM fut restructurée en trois nouvelles entreprises : la société générale maritime (GEMA), la nationale shipping compagnie (NASHCO) et Filtrans.

En 1996, dans le cadre de l'ouverture à l'économie du marché, l'activité de la consignation des navires a été complètement libéralisée au premier semestre de cette même année. Ceci a permis à plusieurs opérateurs non seulement nationaux mais aussi compagnies étrangères de se lancer dans cette activité (MSC, CMA-CGM, AMS, SHICO, NOLIS, ARKAS, MAERSK ...).

3.2. Cadre légal

Le transport par voie maritime couvre 95% du volume des échanges commerciaux extérieur de l'Algérie. Les professionnels et entreprises exerçant l'activité de consignation en Algérie, sont soumis aux règles du droit commercial. Le législateur a ainsi élaboré plusieurs textes de lois et règlements adoptés et décrétés depuis 1962 à nos jours destinés à régir l'activité de consignation des navires, entre autres :

- Décret N°71-120 du 13/05/1971, portant attribution à la CNAN (compagnie nationale algérienne de navigation), du courtage maritime dans les ports algériens ;
- Décret N°71-178 du 30/09/1971, confiant à la CNAN la consignation maritime dans les ports algériens ;
- Ordonnance N°76-80 du 23/10/1976, modifiée et complétée portant code maritime ;
- Décret exécutif N°91-522 du 22/12/1991, fixant les conditions d'exercice de profession de consignataire de navire, de cargaison et de courtage maritime ;
- L'arrêté du 05/10/1996, précisant les conditions d'accès aux professions de consignataire de navire, de la cargaison et de courtage maritime ;
- Ordonnance N° 03-04 du 19/07/2003, relative aux règles générales applicables aux opérations d'importation et exportation de marchandises ;

- Décret exécutif N°09-183 du 12/05/2009, modifié et complété fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaire au transport maritime ;

(JORA N°72, 2020), (JORA N°84, 2021)

3.3.Modalités d'exercice de l'activité de consignation maritime

En application des dispositions de l'article 571-3 de l'ordonnance N°76-80 du 23/10/1976, modifiée et complétée, portant code maritime et fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime, toute personne physique ou morale de nationalité algérienne ou de droits algérien qui souhaite exercer cette profession, est soumise à l'obtention d'un agrément délivré par le ministère chargé de la marine marchande et des ports et à l'inscription au registre de commerce.

3.1.1. Conditions légales d'exercice de l'activité de consignation maritime

La délivrance de l'agrément pour l'exercice des activités auxiliaires au transport maritime a été conditionnée par le législateur aux postulants remplissant les conditions suivantes :

Tableau N° 7 : Condition légales pour l'exercice de l'activité de consignation en Algérie

Les personnes physiques	Les personnes morales de droit algérien
<ul style="list-style-type: none">- Etre de nationalité algérienne ;- Etre résidant en Algérie ;- Jouir de ses droits civils et civiques ;- Justifier d'une assurance contractée contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile et professionnelle ;- Justifier d'un diplôme d'études supérieures ;- Justifier d'une expérience professionnelle d'au moins, 5 années, dans le domaine de transport maritime et/ou des activités auxiliaires au transport maritime.	<ul style="list-style-type: none">- Etre de nationalité algérienne pour le gérant et les associés ou le directeur général et les actionnaires ;- Jouir de leurs droits civils et civiques ;- Justifier d'une assurance contractée contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile et professionnelle ;- Justifier d'un diplôme d'études supérieures pour le gérant ou le directeur général ;- Justifier pour le gérant ou le directeur général, d'une expérience professionnelle d'au moins 5 années, dans le domaine de transport maritime et/ou d'activités auxiliaires au transport maritime,- Etre résident en Algérie pour le gérant ou le directeur général.

« Outre les conditions ci-dessus énumérées, les auxiliaires au transport maritime doivent disposer de locaux à usage commercial, d'une superficie appropriée permettant l'exercice convenable et raisonnable de la profession et équipés de moyens de communication ». (JORA N°72, 2020) (JORA N°72, 2020)

3.1.2. Modalités d'obtention de l'agrément pour l'exercice de l'activité de consignation maritime

La demande d'agrément d'auxiliaires au transport maritime doit être déposée par le postulant auprès des services compétents du ministère chargé de la marine marchande et des ports. Il lui est remis un accusé de réception.

La demande doit être accompagnée des documents suivants :

Tableau N° 8 : Documents nécessaires pour l'obtention de l'agrément pour l'exercice de l'activité de consignation maritime en Algérie

Les personnes physiques	Les personnes morales
<ul style="list-style-type: none">- Extrait d'acte de naissance ;- Certificat de résidence ;- Une copie du diplôme d'études supérieures ;- Certificat ou attestation de travail justifiant de l'expérience professionnelle ;	<ul style="list-style-type: none">- Une copie des statuts de la personne morale, le capital social est détenu totalement par des nationaux ;- Un exemplaire du bulletin officiel des annonces légales portant constitution de la société ;- L'ampliation de la délibération au cours de laquelle ont été désignées le président est éventuellement le directeur général ou le gérant, à moins que ceci ne soit statutaire ;- Un extrait d'acte de naissance du gérant et des associés ou du directeur général et des actionnaires ;- Un certificat de résidence du gérant ou du directeur général ;- Un certificat ou attestation de travail justifiant de l'expérience professionnelle du gérant ou du directeur général.

Source : (JORA N°72, 2020)

« Le ministre chargé de la marine marchande et des ports, est tenu de répondre au postulant dans délai d'un mois, à compter de la réception de la demande de l'agrément ». (JORA N°72, 2020)

Après l'étude de son dossier, le postulant reçoit de la commission d'agrément des consignataires et courtiers maritimes :

- Soit un avis favorable, qui se traduit par l'octroi d'une décision signé par le ministre portant autorisation pour l'exercice des activités sollicités ;
- Soit un avis défavorable, qui est porté à la connaissance du postulant en précisant le motif du rejet. Ce dernier peut introduire un recours auprès du ministère chargé de la marine marchande.

Conclusion :

Le consignataire est le professionnel mandaté par l'armateur à l'effet de prendre en charge et mener à bien l'organisation physique et matérielle de l'escale. Il accomplit donc toutes les formalités administratives légales et réglementaires régissant une escale, mobilise tous les moyens logistiques nécessaires à l'accostage, au chargement, au déchargement et avitaillement du navire. Il assure pour le compte de l'armateur la gestion des cargaisons débarquées.

Il prend en charge également toutes les demandes d'assistances formulées par le capitaine dans le cadre des besoins du navire et de son équipage (Relève de marins, assistance médicale...).

CHAPITRE III

Chapitre 3 : Traitement comptable d'une escale

L'agent consignataire doit obligatoirement tenir une comptabilité réelle et normalisée, établir un comptes d'escale pour chaque escale, aussi enregistrer les opérations liées à l'escale dans des comptes spécifiques.

1. Présentation de l'organisme d'accueil

Le stage pratique objet du présent mémoire a été effectué au sein de la Sarl Mediterranean Shipping Company Algérie, agence de Bejaia.

1.1. Aperçu historique de l'entreprise Mediterranean Shipping Company

L'histoire de la MSC débute en 1970 à Sorrente dans la région de Naples avec un petit cargo exploité en tramping par Gian Luigi Aponte. Au cours de cinq années qui ont suivi, quatre nouveaux navires ont rejoint la flotte de l'armement qui opère sur des trafics entre l'Italie et l'Afrique orientale, le père de Gian Luigi Aponte était impliqué dans le commerce en Somalie.

Après s'être brièvement installé à Bruxelles, MSC trouve son implantation définitive à Genève en 1978.

En 1986, MSC fait son entrée sur le marché Est-Ouest et s'ouvre sur l'Australie avec une flotte constituée d'une vingtaine de porte-conteneurs intégraux.

Les années quatre-vingt-dix vont voir l'organisation du réseau mondial de l'armement italo-suisse et l'accession au rang de véritable globale carrier en 1999 avec la desserte du maillon manquant Trans-pacifique.

Entre 1^{er} Janvier 1997 et le 1^{er} Janvier 2004, la capacité de la flotte conteneurisée de MSC a été presque multipliée par sept et aujourd'hui cette compagnie d'envergure mondiale exploite un réseau de 524 agences dans 155 pays et emploie une équipe de 100 000 personnes.

Ainsi, elle a rapidement évolué, de petit opérateur de navire conventionnel pour devenir l'un des groupes leader de transport maritime en occupant le deuxième rang mondial du transport maritime conteneurisé.

La flotte s'est accrue de façon significative pour atteindre 600 navires porte-conteneurs (en 2021). Ses services couvrent 230 lignes maritimes desservant 500 ports, ce qui permet de livrer les marchandises des clients vers n'importe quelle destination à travers le monde.

Ces dernières années, la flotte s'est substantiellement élargie pour consolider sa position de deuxième transporteur mondial en termes de capacité conteneur et de nombre de navires, avec une structure managériale rationnelle à Genève ;

Mediterranean Shipping Company est devenu une solution globale de transport avec un bon rapport qualité-prix pour beaucoup de chargeurs (Mediterranean Shipping Company, 2020).

A travers le monde MSC est représentée par des agents consignataires dédiés exclusivement à la consignation de ses flottes. Parmi elles la Sarl MSCA qui est plantée en Algérie.

1.2. Sarl Mediterranean Shipping Company Algeria

La MSCA est une société à responsabilité limitée de droit algérien, elle a été créée en juin 2000, dans le cadre d'un partenariat concrétisé entre l'armateur Suisse MSC et un partenaire Algérien.

Le réseau MSCA est composé de cinq agences implantées dans les principaux ports algériens : Alger, Oran, Bejaia, Skikda, Annaba. Une agence commerciale est opérationnelle également à Sétif pour couvrir la région de l'Est et des hauts plateaux.

Le groupe MSC en Algérie comprend également l'opérateur logistique Sarl Maghrébine de transport et auxiliaires (MTA), la Sarl Stora ainsi que la Sarl Sharraf Shipping. Le groupe compte actuellement 1000 employés dont 200 au sein de MSC Algérie.

Le marché n'a cessé de s'accroître depuis la création de l'entreprise grâce à la qualité et la diversité du service. La gestion de cette qualité a été mise au centre de préoccupations des dirigeants de l'entreprise qui n'ont lésiné sur aucun moyen humain ou matériel pour offrir des conditions idéales à la clientèle.

Afin de développer et de contrôler la qualité des prestations offertes, MSCA a considérablement investi dans les infrastructures et la ressource humaine en formant un personnel expérimenté et disponible pour répondre la gamme complète des services.

En tant qu'agent consignataire, le métier nécessite une adaptation continue aux exigences induites par l'évolution des besoins dans le marché du transport maritime en conteneurs et celles de sa mutation rapide en Algérie.

Dans cette optique la MSCA a développé une gamme attractive de services en aval du circuit maritime, matérialisé par la création des ports secs et entrepôts publics sous douanes à Alger et Oran.

Les ports secs sont implantés à Alger et Oran. Avant le gel de leur activité en 2020 par les pouvoirs publics, ils gérés par la Maghrébine de transport et auxiliaires (MTA), qui assurait alors

une gamme complète de services dédiés à la chaîne logistique (du débarquement à la livraison aux clients) exclusivement dans le cadre du transport par conteneur MSC.

L'agence MSC-A Bejaia créée en 2002 qui compte 21 employés est implanté au Quartier Seghir Bejaia. Le siège social de la société MSCA est situé à Alger.

1.3. Structure organisationnelle et missions assignées

L'agence MSCA à Bejaia est placée sous l'autorité d'un directeur d'agence et ses structures opérationnelles sont structurées comme suit :

1.3.1. Directeur de l'agence

Son rôle principal est de s'assurer de l'application de toutes les procédures et instructions mises en place, il travaille en étroite collaboration avec les chefs de départements.

1.3.2. Département documentation IMPORT/EXPORT

Il est composé de 4 salariés, chargés de traiter et de gérer toute la chaîne de la documentation relative aux opérations import et export de l'agence ainsi que les dossiers clients.

La documentation est un ensemble d'activités formalisées dont le but central vise à produire un manifest tenant lieu de déclaration. Cette dernière est conçue sur la base d'informations relatives aux navires et aux marchandises débarquées ou embarquées.

Ce département a pour mission de :

- Produire une documentation de qualité dans les délais impartis ;
- Mettre à la disposition du client tous les documents nécessaires au dédouanement de sa marchandise ;
- Veuillez scrupuleusement à éviter les erreurs sur les manifestes douaniers, qui pourraient engendrer un contentieux.

1.3.3. Département opérationnels

Celui-ci est structuré en deux services :

Service conteneur : Il est chargé de la gestion des conteneurs. Celui-ci a pour mission :

- D'établir, de contrôler et d'assurer le suivi des états de créances de surestaries conteneurs ;
- Elaborer les mises à disposition des conteneurs à l'export ;
- Suivre les conteneurs endommagés et déterminer les responsabilités sur les dommages.

Service logistique : Il est chargé de fournir assistance aux navires depuis le port de chargement jusqu'à celui de déchargement.

1.3.4. Département commercial

Composé de 3 salariés, il a pour missions de :

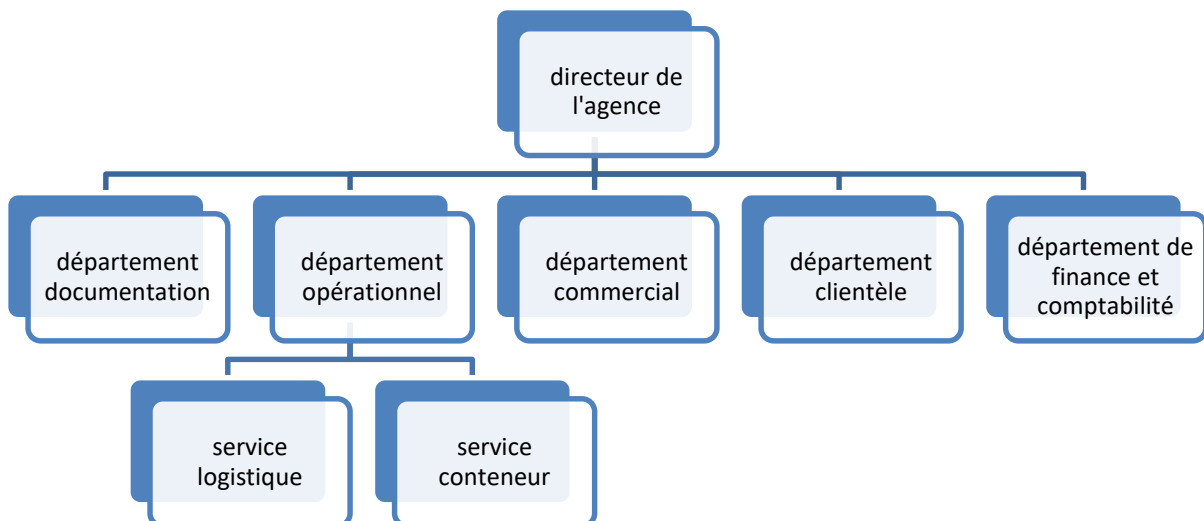
- Promouvoir les activités commerciales et de marketing ;
- Gérer et suivre les offres des services ;
- Assurer les négociations commerciales avec les clients ;
- Ajuster les prix et les services en fonction du marché et de la concurrence.

1.3.5. Département comptabilité

Ce département assure les missions ci-après :

- La tenue d'une comptabilité régulière de l'agence et l'élaboration des états périodiques de synthèses (Bilan, déclarations fiscales et parafiscales, tableaux de bords, budget..).
- Gestion du patrimoine de l'agence, ses créances et dettes.
- Gestion des comptes financiers de l'agence (Recette/Dépenses).
- Vérification et validation des comptes d'escales.

Figure N°3 : Organigramme de l'agence MSC-A de Bejaia



Source : (Mediterranean Shipping Company)

2. Comptabilité maritime

Nonobstant l'obligation de la tenue d'une comptabilité régulière conventionnelle par un consignataire, on entend par comptabilité maritime, la tenue d'une comptabilité spécifique dédiée à la gestion exclusive des escales de navires dans un port considéré à travers des comptes comptables spécialement dédiés à ces opérations. Cette comptabilité maritime est partie intégrante de la comptabilité conventionnelle tenue par le consignataire et a pour finalité la confection d'un compte d'escale principalement destiné à appuyer la tenue de la comptabilité d'un armateur de navire, et permettre aux administrations et institutions publics d'exercer facilement un contrôle rigoureux sur les mouvements de capitaux que génère l'activité de consignment. A ce titre, la comptabilité maritime est strictement encadrée par des dispositions légales et réglementaires régissant les activités d'auxiliaires de transports maritimes.

2.1. Compte d'escale

« Toute escale d'un navire étranger dans un port algérien doit donner lieu à l'ouverture, par un ou plusieurs consignataires sous leurs responsabilité, d'un compte d'escale sur leurs livre » (JORA N°84, 2021). On entend par compte d'escale le document comptable établi par un consignataire de navire pour le compte d'un armateur/transporteur sur lequel sont repris l'ensemble des recettes encaissées et les dépenses engagées à l'occasion de l'escale d'un navire dans un port de commerce.

Au cours des escales des navires étrangers dans les ports algériens, leurs consignataires encaissent les recettes et règlent les dépenses pour le compte des armateurs/transporteurs étrangers. (JORA N°84, 2021)

Toutes fois, lorsqu'il s'agit d'escale occasionnelle de navires appartenant à un armateur/transporteur qui n'entretient pas avec l'Algérie des liaisons régulières, le consignataire doit exiger, au préalable de l'armateur/transporteur étranger les « provisions » qu'il estimera nécessaires pour le financement du bon déroulement de l'escale.

2.1.1. Fonctionnement du compte d'escale

Toutes les recettes et dépenses inscrites au débit ou crédit du compte d'escale, doivent être justifiées par des documents probants et établis en bonne forme dans le respect des règles applicable au pratique commerciales.

a. Opérations inscrites au débit du compte d'escale

Sont celles liées aux les dépenses engagées par le consignataire pour le compte de l'armateur à l'occasion de l'escale de son navire :

- **Avitaillement de toute nature:** il comprend
 - Les marchandises destinées à être consommées par les passagers et les membres de l'équipage à bord ou vendu aux passagers ;
 - Les marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'entretien du navire, les préparations et article de nettoyage, peinture, les carburants, les lubrifiants à l'exclusion des pièces de rechanges et des équipements,...
- **Frais de port, de manutention et de dépôt temporaire :** sont les services rendus au navire, et concernent le remorquage, pilotage, pilotin, amarrage, déballastage et/ou ballastage, le mouillage, fourniture d'eau et d'électricité, manutention,...
- **Réparations effectuées au navire et/ou au conteneur :** il concerne tous les frais de réparation et d'entretien effectués au navire et/ou au conteneur appartenant à l'armateur ou transporteur, y compris l'achat des pièces de rechange.
- **Rémunération du consignataire :** elle est déterminée de manière contractuelle et expressément prévue dans un contrat de consignation liant l'armateur à son représentant, dont le montant minimal est fixé par arrêté conjoint des ministres chargé de transport, de finance et du commerce.
- **Frais divers et autre dépenses occasionnelles :** il s'agit entre autres :
 - Des redevances sur le navire et les marchandises au débarquement et à l'embarquement ;
 - Du droit de séjour des navires à quai et en rade ;
 - Des redevances douanières pour prestations de services ;
 - Des amendes, les pénalités et des transactions pécuniaires de toute nature ;
 - Des frais d'expertise maritime de tout ordre (Technique, quantitative, qualitative et estimative) ;
 - Des opérations liées aux opérations d'entretiens du navire et de ses équipements.
 - Les frais d'entreposage, de gardiennage, de rapprochement et de réexportation des conteneurs vides ;
 - Les divers services rendus à l'équipage ;
 - Les frais d'achat d'équipement exporté définitivement pour les besoins réels du navire

b. Opérations inscrites au crédit du compte d'escale

Sont celles générées par les recettes provenant aussi bien de la provision transférée par l'armateur que celles provenant entre autres :

- **De la provision** transférée au consignataire par l'armateur pour le financement des opérations d'une escale considérée.
- **De l'encaissement du fret sur les marchandises exportées** : elles sont payables au départ, c'est-à-dire le règlement s'effectue en dinars par l'exportateur auprès du consignataire.
- **De l'encaissement du fret des marchandises importées** : elles sont payables à destination, c'est-à-dire le règlement s'effectue pas des importateurs non-résidents en Algérie en dinars algériens provenant de la contre-valeur de la devises convertibles.
- **Les frais d'immobilisation des conteneurs (les surestaries)** : sont facturés et encaissés par le consignataire au client.

Remarque :

Le calcul des recettes inscrites au crédit du compte d'escale doit être effectué sur la base du taux de change en vigueur à la date du dépôt de la déclaration de la cargaison auprès des services de l'administration des douanes. (JORA N°72, 2020)

2.1.2. Compte d'escale complémentaire (CEC):

Le CEC est un document comptable établis par le cosignataire de navires, sur lequel sont reprises les recettes et/ou les dépenses qui n'ont pas été reprises sur le compte d'escale initial déposé dans les délais requis. (JORA N°84, 2021)

Remarque :

Les déclarations de situations des comptes d'escales et/ou de compte courant d'escale, ainsi que les documents justificatifs y afférents, doivent être déposés auprès du comité technique es services habilité de l'administration des douanes, dans un délai de 90 jours et un jour ouvrable, à compter de la date de déclaration de la cargaison. (JORA N°84, 2021)

Lorsque le compte d'escale fait l'objet de compte d'escale complémentaire, la déclaration du compte d'escale complémentaire ainsi que ce dernier y compris les documents afférents doivent être déposés auprès des services de l'administration des douanes dans un délai qui ne dépasse pas les 180 jours, à compter de la date de la déclaration de la cargaison.

(JORA N°84, 2021)

2.1.3. Compte courant d'escale :

Le compte courant d'escale est un document comptable sur lequel est repris un ensemble de comptes d'escale des navires ayant accostés dans un ou plusieurs ports appartenant à un même armateur de ligne régulière. (JORA N°84, 2021)

Le consignataire est autorisé à effectuer le solde créditeur d'un compte d'escale au crédit d'un autre compte d'escale du même armateur ou transporteur. (JORA N°84, 2021)

De ce fait les armateurs dont les navires font des fréquentes ou de régulières escales dans les ports algériens peuvent se faire ouvrir des comptes courant d'escale auprès d'un ou plusieurs consignataires qui permettent de compenser les soldes successifs des comptes d'escale de leurs navires ayant fait escale dans un ou plusieurs ports. (JORA N°84, 2021)

Remarque :

- Le dépôt des comptes d'escales et/ou comptes courant d'escale est obligatoire quel que soit le solde de ce dernier.
- Le non-dépôt des déclarations de situations des comptes d'escales et/ou compte courant d'escale dans les délais, donne lieu à des mesures administratives et financières coercitives.

2.2. Les différentes opérations comptables de traitement d'une escale par un consignataire maritime.

Le processus de traitement comptable d'une escale dans un port d'un navire assurant une ligne régulière ou irrégulière (Tramping) ne diffère que par les conditions de paiement exigées de l'armateur. En effet, les armateurs assurant des lignes régulières sont liés aux consignataires maritimes par des contrats et conventions commerciaux qui définissent les obligations et devoirs de chaque partie (Incoterms). Dans ce cas précis, le consignataire maritime ne trouve théoriquement aucune difficulté pour recouvrer la créance qu'il détiendrait sur un armateur assurant des lignes régulières (Compagnies d'envergure international).

Par contre, les armateurs activant dans le cadre du tramping sont astreints à s'acquitter de leurs dus aux consignataires maritimes avant même le traitement de l'escale, en d'autres termes avant l'accostage du navire, en transférant par virement «Swift» au consignataire un montant (Déterminé sur la base d'une estimation préalable de l'escale) et communément appelé «Provision alimentation compte d'escale», destiné à doter le compte d'escale au crédit par une ressource financière.

2.2.1. Provision d'alimentation du compte d'escale :

Cas étudié : Consignataire maritime libre (Agence maritime).

Le consignataire maritime reçoit de l'armateur dans le cas d'un transfert de fond, un document appelé « Swift » émis par la banque de ce dernier et par lequel celle-ci atteste que l'opération de transfert de la provision dégagée pour la prise en charge des couts de l'escale du navire consigné a été validée exécutée.

A la réception effective des fonds objet du transfert par l'armateur, la banque domiciliaire du compte bancaire du consignataire maritime, notifie à ce dernier un avis de crédit attestant que le montant transféré a été effectivement crédité sur son compte en dinars (Obligation réglementaire de la banque d'Algérie).

a. Exemple de comptabilisation de l'avis de crédit émis par la banque :

Un avis de crédit reçu en date 14/03/2022 par l'agence maritime de sa banque et représentant la somme transférée par l'armateur, est comptabilisé comme suit :

Eléments	Total reçu	Taux de change à la date de réception des fonds	Contre-valeur en dinars
Montants	15 180 \$	117,78 Da	1 787 900,40

Remarque : Pour des besoins d'analyses et de gestion, les comptes comptables ci-dessous cités et utilisés sont obligatoirement soumis à code auxiliaire désignant l'opérateur partenaire (Un client, un fournisseur, un armateur).

L'écriture de constatation de l'encaissement de la provision reçue de l'armateur se fait comme suit:

- **Est débité le compte :**
«512...» Intitulé «Compte bancaire dinars» pour un montant de 1 787 900, 4 Da ;

En contrepartie

- **Est crédité du compte :**
«467» Intitulé «Compte armateur débiteur ou créditeur», pour un montant de
1 787 900,04 Da ;

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
512...		Compte bancaire dinars	1 787 900,40	
	467...	Escale n° X		1 787 900,40

2.2.2. Prise en charge des dépenses du navire par l'agence maritime :

L'agence maritime en sa qualité de mandataire de l'armateur, procède au règlement de la totalité des redevances dues par ce dernier au titre des prestations logistiques fournies par le port à son navire lors de l'escale de celui-ci, entre autres, pilotage et remorquage en entrée et sortie, accostage, amarrage, séjour, déchargement, chargement..

La facturation par l'entreprise portuaire des prestations fournies au navire peut se présenter sous deux formes :

- Armateur assujetti à la TVA : facture établit en TTC.
- Armateur non assujetti à la TVA : cette exonération est conditionnée par un accord gouvernemental de réciprocité entre pays en matière fiscal (article 14 du code des taxes sur le chiffre d'affaires).

2.2.3. Exemple de comptabilisation des factures liées aux prestations fournies par l'entreprise portuaire au navire en escale :

Il est considéré dans ce cas d'étude que les factures établit par l'entreprise portuaire pour le compte de l'armateur sont en TTC, donc comptabilisées comme tel sans droits à la récupération de la TVA.

Les données de la facture de prestation fournies par l'entreprise portuaire au navire sont entre autres :

- Redevances portuaires : séjour des navires, droits de quai, droits de stationnement, assistance en mer, location vedette,...
- Acconage
- Expertise maritime et visites (y compris les expertises techniques, les expertises liées à l'évaluation des dommages subis par les navires, l'examen de carènes et les visites de sécurité).
- Opérations d'entretien de navire
- Transbordement des marchandises

- Utilisations des installations portuaires

A titre d'illustration de l'exemple, il est considéré que les prestations portuaires facturées se présentent comme suit :

Natures de prestations fournies	Montants facturés
Mouillage à l'entrée	268 775,33
Pilotage entrée/sortie	100 106,31
Remorquage entrée/sortie	845 528,19
Taxe de séjour	92 105,82
Droits de quai	569 314,74
Désinfection	90 000,00
Total	1 983 830,39

➤ **Ecritures comptables de constatation de la facture de prestations portuaires fournies au navire sur commande de l'agence maritime**

- **Est débité le compte :**

« **467...** » Intitulé « **Compte armateur débiteur ou créditeur** », pour le montant de 1 983 830, 39 Da ;

En contrepartie,

- **Est crédité du compte :**

« **401...** » Intitulé « **Créditeurs de services** », pour le montant 1 983 830, 39 Da. Celui-ci est suivi d'un code auxiliaire indiquant le fournisseur.

Il est à noter également qu'en pratique la comptabilisation intervient par la saisie de chaque facture séparément.

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
467...		Facture mouillage	268 755,33	
467...		Facture pilotage	100 106,31	
467...		Facture remorquage	845 528,19	
467...		Facture taxe de séjour	92 105,82	
467...		Facture droits de quai	569 314,74	
467...		Facture désinfection	90 000,00	
	401...	Facture de l'escale		1 983 830,39

➤ **Ecriture de règlement des factures de prestations portuaires fournies au navire :**

Le règlement par l'agence maritime des frais engagés pour le compte du navire sont comptabilisés comme suit :

- **Est débité** le compte :

«**401...**» intitulé «**Créditeurs de services**», pour un montant de 1 983 830, 39 Da ;

En contrepartie,

- **Est crédité** du compte :

«**512...**» intitulé «**Compte bancaire dinars**», pour un montant de 1 983 830, 39 Da.

Dans ce cas l'ensemble des factures sont réglées par l'émission d'un chèque global.

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
401...		Règlement facture sur escale	1 983 830,39	
	512...	Chèque bancaire		1 983 830,39

2.2.4. Exemple de comptabilisation des redevances douanières

L'armateur est redevable dans le cadre du traitement du dossier de l'escale de son navire par les services de douanes de taxes douanières, entre autres, taxes extra légales de contrôle des déclarations d'entrée, de sortie, de débarquement et d'embarquement de cargaisons et d'une redevance afférente à l'utilisation de la plateforme numérique des douanes lors de l'établissement des déclarations obligatoires.

Dans le cas des TEL, il est à noter que lors d'une escale d'un navire, des agents des douanes sont affectés au quai d'accostage du navire pour superviser les opérations d'embarquement ou de débarquement de marchandises, d'où l'institution d'une taxe à cet effet et qui est calculée en générale en fonction du nombre d'agents affectés et de la période de leur présence.

a. Exemple de comptabilisation des redevances dues par l'armateur :

Nature de la taxe	Montant
TEL	4 000,00
RUS (Redevance sur Utilisation du Système) / RPS (Redevance sur Prestation de Système)	3 210,00

➤ Ecriture de constatations des redevances douanières

- Est débité le compte :

«**467...**» Intitulé «**Compte armateur débiteur ou créditeur**», pour un montant de 4 000, 00 Da au titre de la TEL + 3 210, 00 Da de celui de la RUS.

En contrepartie,

- Est crédité le compte/

«**401...**» Intitulé «**Créditeur de service douanes**», pour un montant de 7 210, 00 Da

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
467...		Quittance	3 210,00	
467...		Quittance	4 000,00	
	401...	Quittance TEL		7 210,00

➤ Ecriture du règlement des redevances douanières

- Est débité le compte :

«**401...**» intitulé «**Créditeur de services douanes**», pour un montant de 7 210, 00 Da.

En contrepartie,

- **Est crédité le compte :**

«**512...**» intitulé «**Compte bancaire dinars**», pour un montant de 7 210, 00 Da

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
401...		Quittance TEL	7 210	
	512...	Chèque bancaire		7 210

2.2.4.1.Exemple de comptabilisations des commissions et honoraires d'agence dus par l'armateur à son consignataire.

a. Les honoraires de courtage

Les honoraires de courtage sont perçus par l'agence maritime au titre de ses prestations fournies en tant que courtier, ces dernières peuvent être :

- Recherche du fret (recrutement de fret)
- Vente de la cargaison

Ainsi, en contrepartie des prestations fournies au navire suivant le mandat de l'armateur, l'agence maritime facture ses honoraires de courtage. Le montant de ceux-ci est préalablement fixé avec l'armateur dans le cas de la ligne régulière, ou négocié et arrêté sur la facture pro forma dans le cas du tramping.

➤ **Exemple de constatation des honoraires de courtage**

Le montant des honoraires de courtage convenu et arrêté entre l'agence maritime et l'armateur est de 28 400,18 Da TTC (TVA au taux de 19%).

- **Est débité le compte :**

«**467**» intitulé «**Compte armateur débiteur ou créditeur**» le montant 28 400,18 Da

En contrepartie,

- **Sont crédités les comptes :**

«**70...**» intitulé «**Prestations de services : honoraires de courtage**» pour un montant d'honoraires en hors taxes, de 23 865,69 Da

«**4457.**» Intitulé «**TVA collectée 19%**», pour un montant de la TVA due, de 4 534,48 Da.

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
467...		Escale n° X	28 400,18	
	70...	Facture Honoraires de courtage n°...		23 865,65
	4457..	TVA collectée		4 534,48

b. Exemple de constatation de la commission d'agence :

C'est une commission perçue par le consignataire maritime au titre de son assistance pour la réalisation de l'ensemble des besoins du navire en vertu du mandat établi par l'armateur ou l'affréteur du navire. Cette commission rémunère l'assistance professionnelle multiforme fournie par le consignataire maritime au navire depuis son arrivée en rade et son entrée au port jusqu'à sa sortie.

Il existe différents types de commissions qui sont : les honoraires de courtage, commission sur consignation de la cargaison, et commission sur prestations diverses.

➤ **Exemple d'écriture de constatation des commissions d'assistance facturée à l'armateur**

Le montant des commissions d'assistance facturée à l'armateur est de 293 589,91 Da TTC (TVA au taux de 19%).

• **Est débité le compte :**

« 467... » Intitulé « compte armateur débiteur ou créditeur », le montant 293 589,91 Da

En contrepartie,

• **Sont crédités les comptes :**

«**70..**» Intitulé «**Prestations de services : commission d'agence**», pour un montant de 246 714,21 Da

«**4457..**» Intitulé «**TVA collecté 19%**», pour un montant de la TVA due, soit 46 875,70 Da.

Compte		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
467...	70...	Escale numéro...	293 589,91	
	4457..	Facture		246 714,21
		TVA sur facture		46 875,70

c. La commission sur la consignation de la cargaison

L'agence maritime peut également assurer pour le compte de l'armateur/chargeur la gestion de la cargaison transporté. Celle-ci consiste à prendre en charge la réception des marchandises débarquées à quai pour les répartir entre les destinataires.

A ce titre, l'agent consignataire des marchandises notifie :

- Un avis d'arrivée au destinataire (Propriétaire) des marchandises débarquées.

- Délivre un document communément appelé «**Bon à délivrer**» au propriétaire de la marchandise. Celui-ci est obligatoirement échangé contre le BL original et moyennant le paiement d'une commission et des redevances par le propriétaire de la marchandise.

➤ Exemple de constatation de la commission de consignation des cargaisons :

Il est considéré dans ce cas que le montant des commissions de livraison (Transfert de propriété) des marchandises à son propriétaire est de 31 000,00 Da TTC (TVA au taux de 19%).

- **Est débité le compte :**

«**411...**» Intitulé «**Client importateur ou exportateur**», pour un montant de 31 000,00 Da.

En contrepartie,

- **Sont crédités les comptes :**

«**70...**» Intitulé «**Prestations de services : Commissions à l'import**», pour un montant de 25 210,09 Da de la commission perçue en hors taxe.

«**4457..**» Intitulé «**TVA collecté 19%**», pour un montant de 4 789,91 Da

«**4450..**» Intitulé «**Droits timbre collectés sur BL-Import**», pour un montant de 1 000,00 Da

«54...» Intitulé «Régies d'avances et accreditifs : détention pour compte douane» pour un montant de 200, 00 Da, représentant le droit des péages du au trésor.

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
411...		Client importateur	31 000	
	70...	Commission à l'import		25 210,09
	4457.	Facture import		4 789,91
	4450.	Timbre BL sur import		1 000,00
	54...	Droit des péages		200,00

➤ **Exemple du règlement de la commission par l'importateur propriétaire de la marchandise :**

- **Est débité le compte :**

«512...» Intitulé «Compte bancaire dinars», pour un montant de 31 200,00 Da.

En contrepartie,

- **Est crédité le compte :**

«411...» Intitulé «Client importateur» pour un montant de 31 200,00 Da.

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
512...		Chèque bancaire	31 200,00	
	411...	Client importateur		31 200,00

2.2.5. Commissions sur prestations diverses

a. Exemple : Les frais d'envoi de courrier à l'armateur.

A la clôture du compte d'escale, l'agence maritime est tenue d'expédier à l'armateur pour les besoins de sa comptabilité, le dossier du compte d'escale comprenant la facture globale relative à l'escale appuyée des justificatifs des débours engagés par le consignataire maritime pour le compte du navire, ainsi que les factures des honoraires et commissions perçues par l'agence maritime.

Ainsi, les frais engagés par l'agence maritime pour l'envoi du courrier destiné à l'armateur sont imputés sur le compte d'escale à la charge de l'armateur en tant que prestation fournie à ce dernier. Cette prestation initialement achetée par l'agence maritime auprès d'un opérateur

spécialisé (DHL-International, EMS, UPS...) est répercutée sur l'armateur moyennant une marge commerciale qui est appliquée sur le cout de l'envoi payé par l'agence maritime.

➤ **Exemple de comptabilisation de l'acquisition du service envoi de courrier**

Envoi de courrier auprès de la Sarl DHL-Algérie pour le montant 17 485,17 Da en TTC :

• **Sont débités les comptes :**

«**626...**» intitulé «**Frais d'expédition courrier**», pour le montant hors taxe de la commission 14 701,83Da

«**4456..**» intitulé «**TVA collecté 19%**», un montant de TVA due, soit 2 793,34 Da.

En contrepartie,

- **Est crédité le compte :** «**512...**» intitulé «**Compte bancaire dinars**», pour un montant de 17 495,17 Da

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
626...		Frais DHL	17 485,17	
4456..		TVA	2 793,34	
	512...	Chèque bancaire n°.....		17 495,17

➤ **Comptabilisation de constatation de l'imputation des «Frais envoi de courrier» à l'armateur**

• **Est débité le compte :**

«**467..**» Intitulé «**Compte armateur débiteur ou créditeur**», pour le montant de 20 819,25

Da.

En contrepartie,

• **Est crédité le compte :**

«**401...**» Intitulé «**Créditeur de services**», pour le montant de 20 819,25 Da

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
467...		DHL-Algérie escale numéro...	20 819,25	
	401...			20 819,25

2.2.6. Avitaillement

L'avitaillement désigne un ensemble d'opérations consistant en l'approvisionnement des navires et aéronefs en marchandises destinées à :

- La consommation par les passagers et les membres de l'équipage de bord ;
- La vente aux passagers à bord ;
- L'utilisation pour le fonctionnement et l'entretien des navires et aéronefs.

Ce service fournie au navire est également intégré au compte d'escale, ou le cas échéant fera l'objet d'un compte d'escale complémentaire. Cette opération peut apparaitre dans le compte d'escale du cas de tramping, comme aussi dans le cas de la ligne régulière.

a. Exemple de comptabilisation de l'avitaillement

Fourniture des denrées alimentaires commandées par le capitaine du navire. Le cout de ces denrées de l'ordre de 400 000,00 Da a été payé par chèque bancaire. Quant à la commission d'avitaillement perçue par l'agence maritime, elle est estimée à 35 000 Da et est imputable au le compte d'escale.

➤ Ecriture comptable de constatation d'acquisition des denrées alimentaire pour avitaillement :

- **Est débité le compte :**

«467» intitulé «Compte armateur débiteur ou créateur», pour un montant de 400 000,00 Da ;

En contrepartie,

- **Est crédité le compte :**

«512...» intitulé «Compte bancaire dinars», pour un montant de 400 000,00 Da.

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
467...		Livraison Avitaillement escale n°...	400 000,00	
	512...	Chèque n°.....		400 000,00

b. Comptabilisation de la commission d'agence sur prestation avitaillement navire :

- **Est débité le compte :**

«467...» intitulé «Compte armateur débiteur ou créateur», pour le montant 41 650,00 Da ;

En contrepartie,

- **Sont crédités** les comptes :

«**706...**» Intitulé «**Vente de prestations de services : commission sur prestation Avitaillement**», pour le montant 35 000 Da ;

«**4457..**» Intitulé «**TVA collectée 19%**», pour le montant 6 650,00 Da.

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
467...		Avitaillement escale n°.....	41 650,00	
	70...	Commission sur prestation avitaillement escale n°		35 000,00
	4457..	TVA collectée		6 650,00

2.2.7. Surestaries

Les surestaries sont des indemnités destinées à compenser l'utilisation d'un navire hors des délais fixés par la charte partie (dépassement des délais fixés par le contrat de transport pour le chargement ou déchargement) dans le cadre de la navigation à la demande (tramping). De même pour un conteneur, c'est l'utilisation de ce dernier en dehors des jours alloués pour son dépotage et sa restitution au parc du représentant de l'armateur dans le cadre de la ligne régulière.

La comptabilisation des surestaries relatives à l'immobilisation des conteneurs sur le territoire national est encadrée à travers les dispositions des articles 11, 12, 13 et 14 du décret exécutif n° 14-365 du 15/12/2014 (JORAN°84, 2021).

Aussi, le législateur a limité le séjour d'un conteneur sur le territoire national à 90 jours. Ainsi la facturation des surestaries au titre de l'immobilisation ne peut en aucun cas s'étaler au-delà de cette période (délai franchise comprise).

Par ailleurs, il y'a lieu de noter que les cargaisons conventionnelles (non conteneurisées) débarquées et stockées contre redevance financière au niveau des quais portuaires et entrepôts sous douanes, elles bénéficient également d'un délai de franchise pour enlèvement et sont soumises aussi à des pénalités imputables aux propriétaires de ces marchandises (importateurs).

La facturation des surestaries se fait comme suit :

- **Franchise accordée** : 15 jours à compter de la date de débarquement à quai du conteneur. Au-delà de cette période franchise, l'agence maritime procède à la facturation des surestaries suivant les conditions ci-après ;

- **Du 16^{ème} au 22^{ème} jour** : (soit 7 jours), les surestaries sont décomptées à 44 USD/jour ;
- **Du 23^{ème} au 70^{ème} jour** : (soit 48 jours), les surestaries sont décomptées à 84 USD/jour ;
- **Du 71^{ème} au 90^{ème} jour** : (soit 48 jours), les surestaries sont décomptées à 120 USD/jour ;
- **Au-delà de 90 jours** : c'est considéré comme une perte pour l'entreprise ;

a. Exemple sur les surestaries

Les données relatives aux surestaries générées par le retard d'enlèvement d'un conteneur 40'' importé, se présente comme suit :

Taux de change admis le jour de restitution du conteneur vide et de facturation des surestaries générées est de 1 USD = 128,70 Da

Date de débarquement du conteneur à l'importateur 20/05/2021 (délai franchise accordé 15 jours, soit du 20/05/2021 au 03/06/2021

Date de début de facturation des surestaries est le 04/06/2021 (expiration du délai de franchise le 03/06/2021)

Type de conteneur	Nombre de conteneur	Date de restitution	Nombre jours de retards	Taux de change	Total facturé
40'' HC	1	12/06/2021	9	128,70 Da	61 261,20 Da

Considérant les données ci-dessus, le décompte des surestaries est ainsi décompté :

Date de restitution du conteneur par l'importateur 12/06/2021, donnant ainsi lieu à la facturation des surestaries pour 09 jours d'immobilisations comme suit :

- 7 jours de surestaries au titre de la période allant du 16^{ème} au 22^{ème} jour,
(7 jours * 44 USD) * 128,70 Da = 39 639,60 Da ;
- 2 jours de surestaries au titre de la période allant du 23^{ème} au 70^{ème} jour.
(2 jours * 84 USD) * 128,70 Da = 21 621,60 Da

➤ **Ecriture comptable de constatation des surestaries**

- **Est débité le compte :**

«**411**» Intitulé «**Client importateur ou exportateur**», pour le montant (39 639,60 + 21 621,60), soit un total de 61 261,20 Da ;

En contrepartie,

- **Est crédité le compte :**

«**467**» intitulé «**Compte armateur débiteur ou créditeur**», pour le montant facturé à l'importateur, soit 61 261,20 Da.

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
411...		Client importateur	61 261,20	
	467...	Produit surestaries Escale n° X		61 261,20

➤ **Ecriture comptable de l'encaissement des surestaries :**

- **Est débité le compte :**

«**512...**» intitulé «**Compte bancaire dinars**», pour le montant 61 261,20 Da ;

En contrepartie,

- **Est crédité le compte :**

«**411...**» intitulé «**Client importateur ou exportateur**», pour le montant 61 261,20 Da ;

Comptes		Libellé	Montants	
			DEBIT	CREDIT
512...		Chèque bancaire dinars	61 261,20	
	411...	Client importateur/exportateur.....		61 261,20

3. Traitement d'une escale d'une ligne régulière

Cas étudié : Consignation maritime assurée par les propres moyens de l'armateur (MSC-Algérie filiale du groupe Italo-suisse dénommé MSC).

Durant notre stage au sein de la Sarl MSC-A (agence de Bejaia), nous avons assisté à une escale d'un navire de la ligne régulière, et ce nous a permis d'améliorer notre appréhension de l'activité de consignation.

Le navire qui a été traité en notre présence, dénommé « MSC AZURIT F », a accosté au port de Bejaia le 08/04/2022. Celui-ci de type « Porte-conteneur », a été construit en 2008 mesurant et fait 148 mètres de longueur et de 23 mètres de largeur. Il effectue des dessertes avec escales dans les différents ports du bassin méditerranéen.

3.1.Comptes comptables spécifiques utilisés par le consignataire MSCA:

L'enregistrement comptable de l'ensemble des opérations directement liées à l'escale d'un navire est opéré dans des comptes spécifiques. Ceux-ci étant des comptes transitoires ils n'influent donc nullement sur le résultat de l'activité économique du consignataire maritime.

Les comptes de la « classe 4 » :

- Le compte « 401 » intitulé « créditeurs de services »
- Le compte « 411 » intitulé « client importateur ou exportateur »
- Le compte « 4456 » intitulé « TVA à récupérer »
- Le compte « 4457 » intitulé « TVA collectée»
- Le compte « 467 » intitulé « compte armateur débiteur ou créditeur »

Les comptes de la « classe 5 » :

- le compte « 54 » intitulé « régies d'avance et accreditifs : timbre sur BL »
- le compte « 54 » intitulé « régies d'avances et accreditifs : droits de péages »
- le compte « 54 » intitulé « régies d'avances et accreditifs : droit de ports »
- le compte « 54 » intitulé « régies d'avances et accreditifs : droits de quai »

Les comptes de la « classe 7 » :

- le compte « 70 » intitulé « vente de prestations et services : honoraires de courtage »
- le compte « 70 » intitulé « vente de prestations et services : commission d'agence »
- le compte « 70 » intitulé « vente de prestations et services : commission sur avitaillement »

3.2.Etapes de l'opération de l'escale

Dans une escale d'un navire, on identifie généralement deux types d'opérations :

- Opération d'importation à l'arrivée du navire au port.
- Opération d'exportation à la sortie de navire du port.

Les opérations d'exportation peuvent se limiter à la simple réexportation du conteneur vide, faute de fret disponible à transporter.

3.2.1. Opération d'importation

a. Avant l'arrivée du navire

L'agent en charge de la documentation au niveau de l'agence de consignation MSCA reçoit par mail le DTX (data exchange), qui est une information chiffrée, contenant un ou plusieurs BL (connaissance) (**Voir l'annexe N° 01**). La lecture du DTX se fait seulement via un système

interne à l'entreprise appelée MSCA. En cas de réception d'un mail qui porte sur une erreur ou une rectification d'un BL, l'agent documentation utilise le système EMC « Electronic manifest corrector » pour modifier.

Un autre logiciel interne à l'entreprise MSCA est utilisé pour faire un rapprochement d'informations avec les BL, les données qu'on obtient permettent la vérification des informations, puis la validation. Après cette étape l'information est imprimé sous forme d'un manifest qui contient le code BL, le numéro d'article,...

Après validation du manifeste, celui ne pourra désormais subir aucune modification.

Au terme de cette étape, une deuxième lecture des BL est faite via le logiciel MSCWord. L'usage de celui-ci est également interne et propre au groupe MSC. Il est utilisé pour la facturation du transport.

En parallèle du travail fait par l'agent en charge de la documentation, l'agent en charge de la logistique procède à l'inscription et introduction d'une demande de mise à quai sur la plateforme numérique de l'administration des douanes nationales, aux fins de valider la réservation d'un quai d'accostage du navire.

b. A l'arrivée du navire

Aussitôt le navire « MSC AZURIT F » arrivé en rade, son capitaine informe immédiatement l'agent en charge du shipping au niveau de l'agence MSCA Bejaia par un message appelé « Notice Of Rideness » que le navire est arrivé en rade et prêt à accoster.

L'agent MSCA en charge de la logistique reçoit de la capitainerie du port une notification d'affectation d'un quai (Dans le cas étudié le quai n° 22). Cette notification déclenche immédiatement le mouvement du navire vers l'accostage qui est intervenu dans ce cas le 08/04/2022.

Dès que le navire fait mouvement pour accoster, l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB-Spa) prend en charge depuis la rade, toutes les opérations liées aux mouvements d'entrée, accostage, amarrage et sortie du navire. Quant aux opérations de chargement et déchargement des conteneurs, elles sont assurées par l'entreprise gérant le terminal conteneur BMT-Spa (Bejaia Méditerranéen Terminal-Spa).

c. Accostage du navire

Après l'entrée du navire effectuée avec l'assistance d'un pilote à bord affecté de droit par l'entreprise portuaire et son accostage, l'entreprise gestionnaire du terminal conteneur entame sur demande préalable de MSCA les opérations de déchargement et de chargement.

d. Déclaration de la marchandise en douane

L'agence ouvre deux chemises dossiers de courtage destinées à contenir toutes les données relatives à l'escale. Chacune d'elles est destinée respectivement aux services des douanes et au service commercial MSCA Bejaia.

L'agent MSCA Bejaia en charge du courtage entame ainsi la vérification des données consignées aussi bien sur le connaissement (BL) que sur le manifest imprimé portant le numéro de gros attribué, en les rapprochant. Cette vérification cible les informations relatives au poids ainsi qu'à la nature et la quantité de marchandises. Au terme de cette vérification, le manifest est obligatoirement déposé au niveau des services douanes pour validation et signature.

e. Etablissement des factures

L'agent MSCA en charge de la facturation se charge de l'établissement des factures de prestations destinées aux clients, ainsi que de la taxation et de la facturation des surestaries. La facturation établie est relative à la:

- Taxe à l'import.
- Taxe à l'export.
- Taxe sur marchandises.
- Taxe de péage.
- Prestation agence import et/ou export.

f. Etablissement des avis d'arrivée et délivrance de la marchandise aux clients

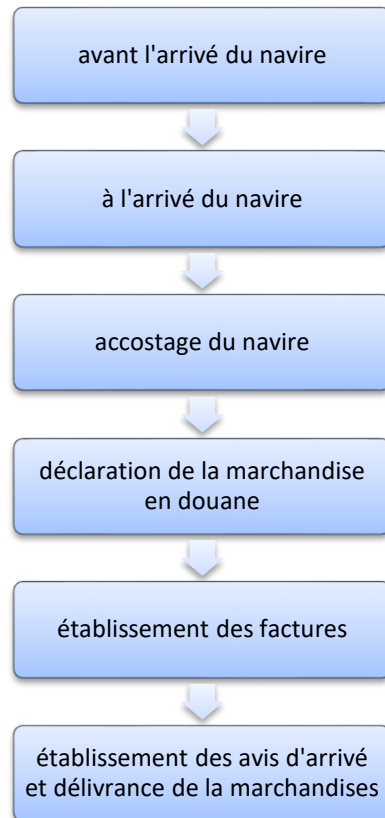
Les clients reçoivent des avis communément appelés «Avis d'arrivée » les avisant de l'arrivée de leurs marchandises au port (**Voir l'annexe N° 02**). Ils sont ainsi tenus de se présenter auprès de MSCA Bejaia à compter du jour de débarquement de ces dernières à l'effet de procéder à une opération dite «d'échange ». Celle-ci consiste un remettre à l'importateur un bon à délivrer (**Voir l'annexe N° 03**) contre la récupération du BL original par MSCA.

Cette opération donne également lieu au paiement par l'importateur à MSCA d'une commission d'agence, le péage ainsi que le timbre. En parallèle le dépôt d'une caution est exigée de

l'importateur au titre d'éventuelles avaries qui surviendraient au conteneur et éventuellement des surestaries qui seraient engendrées par l'importateur.

En accomplissant ces et en effectuant ces opération, les clients obtiennent ainsi de MSCA des bons à délivrer, qui leurs permettent d'entamer les procédures de dédouanement de leurs marchandises et de les faire sortir de l'enceinte portuaire pour mise à la consommation.

Figure N°4 : Processus d'opération d'importation à la Sarl MSCA.



Source : Etablie par nous-même.

3.2.2. Opération d'exportation de marchandises

Une opération d'exportation envisagée par un opérateur exportateur nécessite une préparation logistique avant d'être réalisée suivant les étapes ci-après :

a. Confirmation Booking

Après avoir ciblé la compagnie de transport de son choix, et accompli la formalité d'inscription de l'opération d'exportation sur le site MyMSC.com, le client (Opérateur exportateur) reçoit une confirmation de booking. Il introduit ainsi auprès de MSCA directement ou généralement par l'intermédiaire d'un transitaire une demande de mise à disposition des

conteneurs vides destinés à l'emportage des marchandises (Mediterranean Shipping Company, 2020).

b. Mise à la disposition du client des conteneurs vides

Le service en charge de la gestion des conteneurs vides auprès de MSCA procède à la mise à disposition du au client le nombre de conteneurs réservés et tenant compte entre autres, des caractéristiques et les conditions les plus adaptées au transport de la marchandise destinée à l'exportation.

c. Etablissement de la facture

Le service MSCA en charge de la facturation détermine le cout de l'opération d'exportation, la taxe et établi une facture au client.

Le BL original afférent à l'opération d'exportation est remis par MSCA au client aussitôt que ce dernier ait procédé au règlement de la facture qui lui a été établie.

d. Délivrance du bon de mise à quai

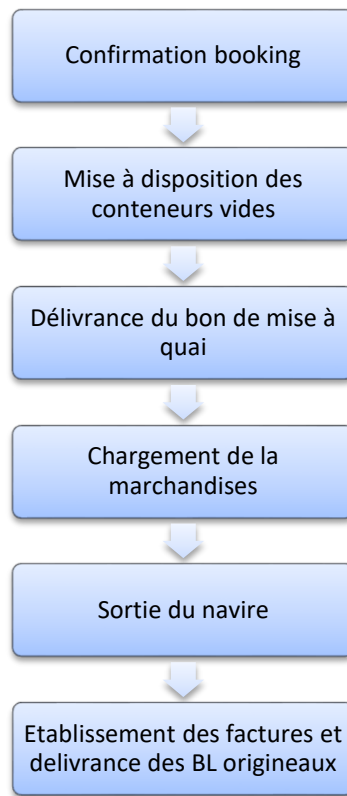
Ce document émis par MSCA est obligatoirement contresigné également par le client et validé par les services en charge de la gestion du terminal conteneur au port (BMT).

Le bon de mise à quai permet ainsi au client de livrer sa marchandise à quai pour qu'il puisse être chargée sur le navire, et ce bien évidemment, après avoir accompli toutes les formalités légales et réglementaires exigibles aux opérations d'exportation (Domiciliation bancaire, déclaration en douanes...) et obtenu le certificat VGM (Verified Gross Mass)

e. Sortie du navire

Après le chargement de la marchandise, le navire quitte le port.

Figure N°5 : Processus de l'opération d'exportation à la Sarl MSCA.

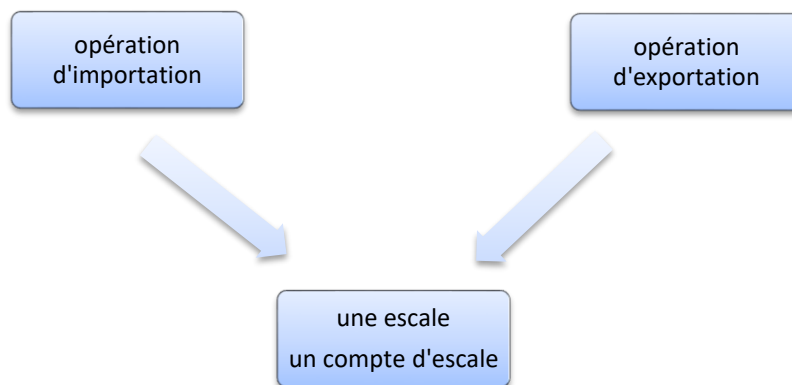


Source : Etablie par nous-même.

3.2.3. Etablissement d'un compte d'escale

Le service en charge des comptes d'escales, après réception du dossier shipping contenant l'ensemble des pièces justificatives des prestations et dépenses engagées au titre de l'escale du navire, entame la confection d'un compte d'escale (**Voir l'annexe N° 04**) le jour même de sortie du navire du port.

Figure N°6 : Les deux principales composantes d'une escale.



Source : Etablie par nous-même.

3.3. Traitement comptable de l'escale étudiée

Le département comptabilité et finance prend en charge l'enregistrement comptable de tous les frais générés par une escale dès réception de la fiche recette jusqu'à la clôture du compte d'escale.

3.3.1. Constatation de la fiche recette (Fret)

Une fois la taxation de l'escale faite, l'agent consignataire édite les factures inhérentes à celle-ci.

Les éléments de ces factures peuvent être scindés en deux parties :

- Une qui correspond à des produits pour l'agent consignataire, imputable et comptabilisable dans les comptes généraux (TVA perçue pour le compte du trésor public,...
- L'autre correspond en général à du FRET qui est un produit de l'armateur, comptabilisable ainsi dans son compte.

Les éléments de la fiche recette se présentent comme suit :

Elément	Fret	Débours	Péage	Timbre sur BL	TVA
Est encaissé pour le compte de	▼ Armateur	▼ Agence	▼ Douane	▼ Trésor public	

A titre d'illustration du cas pratique d'escale au traitement auquel nous avons été associés durant notre stage, nous reprenons ci-après le cheminement des opérations comptables de constatation des factures appuyant la fiche recette établie :

-La facture d'import n°1404 annexée à fiche recette (**Voir l'annexe N° 06**) est constatée comme suit :

- **Est débité le compte :**
« 411... » Intitulé « **Compte client** », le montant X Da.

En contrepartie,

- **Sont crédité les comptes :**
«**70...**» Intitulé « **Prestations de services fournies** », le montant A Da;
«**44571**» Intitulé « **TVA collectée au taux de 19%**», le montant 8 132,00 Da ;
«**44501**» Intitulé « **Droits de timbres collectés sur BL-import** », le montant 1 000,00 Da ;

- «**54...**» Intitulé «**Régies d'avances et accréditifs : détention pour compte douane**», au titre de péages, pour un montant de 650,16 Da ;
- «**467...**» Intitulé « **Compte armateur débiteur ou créditeur** », le montant du Fret B Da ;

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
411		Facture 1404 Client importateur.....	X	
	70			A
	44571	Prestation agence facture 1404 sur Import		8 132,00
	44501	TVA 19% sur facture n° 1404		1 000,00
	54	Facture n° 1404 BL sur import		650,16
	467	Facture n°1404 import Péages		B
		Escale n°19		

Remarque : Pour des besoins d'analyses et de suivi, les comptes comptables ci-après :

« 411... » Intitulé « client importateur ou exportateur » ;

« 70.... » Intitulé « Prestations de services fournies » ;

« 54.... » Intitulé « régies d'avances et accréditifs » ;

Sont suivi d'un code auxiliaire attribué individuellement à chaque client opérateur importateur (ou exportateur).

3.3.2. Règlement la facture import par le client importateur

Lors du règlement par le client de la facture qui lui a été établie, l'écriture ci-après est enregistrée :

- **Est débité** le compte :
« **512...** » Intitulé « **Compte bancaire** », pour le montant total de la facture établie par l'agence au client.

En contrepartie,

- **Est crédité** le compte :
- « **411...** » Intitulé, « **Client importateur ou exportateur** », le montant de créance détenue par l'agence sur ce dernier

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
512...	411....	Chèque bancaire Facture n° 1404 clients importateurs	X	X

3.3.3. Constatation des factures de prestations portuaires (EPB) :

En contrepartie des prestations qu'elle a eu à fournir lors de l'escale du navire, l'entreprise portuaire établie et adresse à MSCA Bejaia les factures y'afférentes.

Celles-ci, après avoir été soumises aux vérifications d'usage et validation, sont mandatées dans les délais impartis. Ainsi, après leur règlement sont portées au débit du compte d'escale.

- **Facture n° 21439** : celle-ci récapitule les prestations fournies dans le cadre de la navigation du navire lors des mouvements d'entrée et de sortie du port (**Voir l'annexe N° 07**).

Nature des prestations fournies	Montants facturés lors des mouvements		Totaux
	Entré	Sortie	
Pilote	217 739,87	217 739,87	435 479,74
Vedette	10 000,00	10 000,00	20 000,00
Entré amarrage	150 742,98	150 742,98	301 485,98
Entré remorquage	616 576,14	616 576,14	1 233 152,28
TVA 19%			378 122,40
Total facture en TTC			<u>2 368 240,41</u>

- **Facture n° 21844** : elle récapitule les prestations fournies à quai lors de l'accostage du navire (**Voir l'annexe N° 08**):

Nature des prestations fournies	Montants facturés
Défense à quai pendant 3 jours	64 435,50
TVA 19%	12 242,75
Total facture en TTC	<u>76 678,25</u>

➤ **Facture n° 21950** : elle contient les éléments suivants (**Voir l'annexe N° 09**) :

Nature des prestations fournies	Montants facturés
Redevances sur navires	99 570,00
Redevances sur marchandises (7 900,569 tonnes * 15,030 Da)	118 745,55
Redevances sur marchandises (296,740 tonnes * 5,110 Da)	1 516,34
TVA 19%	41 768,06
Total facture en TTC	<u>261 599,95</u>

Ainsi, la comptabilisation des prestations portuaires des factures ci-dessus énumérées s'opère comme suit :

- **Est débité le compte :**

«**467...**» intitulé «**Compte armateur débiteur ou créditeur**», pour un montant de 2 742 218,61 Da ;

En contrepartie,

- **En contrepartie du crédit des comptes :**

«**401...**» Intitulé «**Fournisseur de services**», facture EPB n°21439 pour un montant de 2 368 240,41 Da ;

«**401...**» Intitulé «**Fournisseur de services** », facture n° 21844 pour un montant de 76 678,25 Da ;

«**401...**» Intitulé «**Fournisseur de services** », facture n° 21950 pour un montant de 261 599,95 Da ;

Compte		Libelle	Montants	
			DEBIT	CREDIT
		Escale n°19		
467...	401...	Facture EPB n° 21439	2 706 517,91	2 368 240,41
	401...	Facture EPB n° 21844		76 678,25
	401...	Facture EPB n° 21950		261 599,25

3.3.4. Constatation des factures de prestations fournies par le terminal conteneur (BMT).

Celles-ci sont comptabilisées dans les mêmes formes que celles reçues de l'EPB.

- **Facture n° 22303** : celle-ci récapitule les prestations de scanning des conteneurs vides avant embarquement (**Voir l'annexe N° 10**);

Nature de prestation fournie	Montants facturés
Scanning conteneurs vides	30 000,00
TVA 19%	5 700,00
Total facture en TTC	<u>35 700,00</u>

- **Facture n° 9859** : (**Voir l'annexe N° 11**)

Nature des prestations fournies	Montants facturés
Embarquement TCS vide 20''	133 200,00
Embarquement TCS vide 40''	2 273 600,00
Total hors taxe	2 406 800,00
TVA 19%	457 292,00
Total facture en TTC	<u>2 864 092,00</u>

- **Facture n° 9861** : (**Voir l'annexe N° 12**)

Nature des prestations fournies	Montants facturés
Shifting ouverture de calles	143 000,00
TVA 19%	27 170,00
Total facture en TTC	<u>170 170,00</u>

- **Facture n° 9862** : (**Voir l'annexe N° 13**)

Shifting fermeture de calles = 170 170,00 Da

Nature de prestation fournie	Montant facturés
Shifting fermeture de calles	143 000,00
TVA 19%	27 170,00
Total facture en TTC	<u>170 170,00</u>

➤ **Facture n° 9863 : (Voir l'annexe N° 14)**

Nature de prestation fournie	Montant facturés
Lavage (LOLO) pour rapprochement 40''	707 000,00
Rapprochement au navire TCS 40''	646 400,00
Total hors taxe	1 353 400,00
TVA 19%	257 146,00
Total facture en TTC	<u>1 610 546,00</u>

➤ **Facture n° 9864 : (Voir l'annexe N° 15)**

Nature de prestations fournies	Montant facturés
LOLO restitution 20''	85 500,00
LOLO restitution 40''	118 750,00
Total hors taxe	204 250,00
TVA 19%	38 807,50
Total facture en TTC	<u>243 057,50</u>

Soit un total à comptabiliser de : 35 700,00 + 2 864 092,00 + 170 170,00 + 170 170,00 + 1 610 546,00 + 243 057,50 = 5 093 735,50 Da.

Comptes	Libellé	Montant	
		DEBIT	CREDIT
467...	Escale n° 19	5 093 735,50	
401...	Facture BMT, n° 22303		35 700,00
401...	Facture BMT, n° 9859		2 864 092,00
401...	Facture BMT, n° 9861		170 170,00
401...	Facture BMT, n° 9862		170 170,00
404...	Facture BMT, n° 9863		1 610 546,00
401...	Facture BMT, n° 9864		243 057,00

3.3.5. Règlement des factures de l'EPB et BMT

Le règlement des factures de l'EPB et de la BMT est opéré par un chèque bancaire.

Comptes		Libellé	Montant	
401...		Factures (numéroté au-dessus) EPB	2 706 517,91	
	512...	Chèque bancaire		2 706 517,91
401...		Factures (numéroté au-dessus) BMT	5 093 735,50	
	512...	Chèque bancaire		5 093 735,50

3.3.6. Constatation des surestaries

Dans cette étape on comptabilise deux factures surestaries, sachant que la date de début de cette facturation commence le 23/04/2022 ;

➤ **Facture n°749 : (Voir l'annexe N° 16)**

Type de conteneur	Nombre de conteneurs	Date de restitution	Nombre de jours de retard	Montant	Taux de change	Total facturé
40'' HC	1	23/04/2022	1	44 \$/Jour	143,19 Da	6 300,36

Le client concerné par cette facture a dépassé la période franchise (15 jours), allant du 08/04/2022 jusqu'au 22/04/2022 pour restituer le conteneur de type 40'' HC.

Ce dernier a restitué le conteneur le 23/04/2022, de ce fait l'agence enregistre un jour de retard, facturé à 44 USD.

Le taux de change admis : 1 \$ = 143.19 Da

Calcul des surestaries : (44 \$ x 143.19 Da) x 1 jour = 6 300,36 Da.

➤ **Facture n°751 : (Voir l'annexe N° 17)**

Le client concerné par cette facture a fait un jour de retard pour restituer cinq conteneurs de type 20''DV. L'agence lui facture une journée de retard pour chaque conteneur.

Type de conteneur	Nombre de conteneurs	Date de restitution	Nombre de jours de retard	Montant	Taux de change	Total à facturé
20'' DV	5	23/04/2022	1	44 \$/Jour	143,19 Da	17 182,80

Calcul des surestaries : $(44 \$ * 143,19 \text{ Da}) \times 5 \text{ jours} = 17 182,80 \text{ Da}$

Total à comptabiliser : 6 300,36 + 17 182,80 = 23 483,16 Da

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
411...		Client importateur	23 483,16	
	467...	Escale n°19		23 483,16

3.3.7. Règlement des surestaries par le client

Le règlement des surestaries s'enregistre en passant l'écriture suivante :

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
512...		Chèque bancaire	23 483,16	
	411...	Client importateur		23 483,16

3.3.8. Enregistrement comptable des commissions d'agence à l'import et à l'export

	Montant HT	TVA 19%	Total TTC	Total facturé
Commission à l'import	1 016 649,00	193 163,31	1 209 812,31	1 230 259,84
Commission à l'export	17 182,80	3 264,73	20 447,53	

(Voir les annexes N° 17 et N° 18)

- **Est débité le compte :**

« 467 » intitulé « Compte armateur débiteur ou créiteur », le montant 1 230 259,84 Da ;

En contrepartie,

- **Sont crédités les comptes :**

« **706** » Intitulé « **Autre prestations de services fournies: commissions à l'import** », le montant 1 209 812,31 Da ;

« **706** » Intitulé « **Autre prestations de services fournies: commissions à l'export** », le montant 20 447,53 Da ;

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
467...		Escale n°19	1 230 259,84	
	706...	Commission à l'import		1 209 812,31
	706...	Commission à l'export		20 447,53

3.4.Etablissement du compte d'escale :

3.4.1. Codification des comptes d'escales :

Le code auxiliaire donné à l'escale est 19:03/2022. Il signifie le 19^{ème} navire ayant fait escale, 03 au niveau du port relevant de l'agence de Bejaia, dans ce cas le port de Bejaia, 2022 se rapporte à l'année. Nom du navire MSC AZURIT F.

3.4.2. Etablissement du compte d'escale A40

La synthèse de toutes les opérations ayant trait à une escale de navire aboutie à la confection d'un compte d'escale. L'élaboration de ce dernier est subordonnée au respect de toutes les dispositions légales et réglementaires en la matière. Les pièces justificatives constituent le support documentaire indispensable à l'agent chargé d'établir le compte d'escale. La minutieuse vérification des documents justificatifs est un préalable de haute importance pour la confection de ce dernier, et ce en raison des mouvements financiers qu'il induirait en fonction du solde arrêté (débiteur / créiteur).

a. Au débit du compte d'escale :

Sont enregistrées au débit du compte d'escale, les dépenses de toutes natures engagées par l'agent maritime pour le compte de l'armateur, à savoir :

Redevances portuaires : (voir la section précédente), dans notre cas on va enregistrer le montant 5 058 035,50 Da ;

Commission fret import : (voir la section précédente), le montant de cette commission dans notre cas est de 1 209 812,31 Da ;

Commission fret export : (voir la section précédente), le montant de la commission dans notre cas est de 20 447,53 Da ;

Frais de port : (voir la section précédente). Dans notre cas on enregistre le montant 2 742 218,61 Da ;

Travail extra légal : accomplissement de certaines prestations par les agents des services douane et imputées à la charge de l'armateur, entre autre, heures supplémentaires, présence lors des opérations de débarquement et d'embarquement des marchandises. Ces missions sont accomplies par les services des douanes sur demande de l'agence, en dehors des heures légales de service.

Dans le cas traité le montant du travail extra légal est de : 40 010,00 Da ;

Frais d'impression des BL : le montant de ces frais est de

Amende douane

Avoir/annulation sur Fret

Poses Scelles

Frais DHL : (voir la section précédente).

Frais embarquement vide

Frais transfert et entreposage : c'est des frais imposé par le port pour entreposer la marchandise dans ses installations ou dans un entrepôt. En général il y'a un certain nombre de jours pour que l'agence récupère ses conteneurs sans frais. Si cette période est dépassée, il y'aura des frais d'entreposage que l'agence règle et qu'elle les facture par la suite aux clients concernés.

Dans notre cas le montant de l'entreposage est de : 900 215,06 Da.

RUS & RPS : c'est des taxes sur le temps de saisie de la déclaration (Redevance sur utilisation de système), et du papier de la déclaration (Redevance sur prestation de système).

Dans notre cas le montant des RUS/RPS est de 5 000Da.

b. Au crédit du compte d'escale :

Sont enregistrées au crédit du compte d'escale, les recettes encaissées par l'agent maritime pour le compte de l'armateur, celle-ci sont :

Surestaries encaissées des TCS : (voir la section précédente).

Dans notre cas on enregistre le montant A Da.

Fret encaisse à l'import : il représente le cout de transport des marchandises, à l'importation.

Dans notre cas on enregistre le montant B Da.

Fret encaisse à l'export : il représente le cout de transport des marchandises à l'exportation.

Dans notre cas on enregistre le montant C Da.

La synthèse des opérations ci-dessus énumérées, dument appuyées et justifiées par des supports documentaires qui nous ont été fournis par l'agence MSC-A Bejaia, nous a permis d'élaborer le compte d'escale ci-après présenté et annexé à notre mémoire ;

Compte d'escale

Escale n° 19

Navire MSC AZURIT F

Provenance Port Antwerpen-Belgique

Gros import XXX

Gros export XXX

Date d'accostage 08/04/2022

Date de sortie 10/04/2022

Destination XXX

Armateur Mediterranean Shipping Company

LIBELLE	DEBIT	CREDIT
Surestaries encaissées		X
Fret encaissé à l'import		X
Fret encaissé à l'export		X
Redevances portuaires	5 058 035,61	
Commission FRET import	1 209 812,31	
Commission FRET export	20 447,53	
Frais de port pil/amar/defen	2 742 218,61	
Travail extra-légal	40 010,00	
Frais d'impression des BL	00,00	
Amende en douane	00,00	
Avoir/Annulation sur Frets	00,00	
Poses scelles	00,00	
Frais embarquement vide	1 040 200,14	
Frais transfert et entreposage	900 215,06	
RUS & RPS	5 000,00	
Totaux	11 015 939,26	X
Solde en faveur de l'armateur		A
Solde en faveur agent		

Source : établi par nous-même

Commentaire :

Après l'établissement du compte d'escale, un solde créditeur a été dégagé. Celui-ci signifie que les recettes (FRET et surestaries) collectés sont supérieurs aux dépenses engagées imputables à l'escale (frais logistiques divers, redevances,...). Dans ce cas l'escale est créditrice.

Le solde de cette escale est en faveur de l'armateur, il doit être donc, transféré à celui-ci.

Remarque :

Dans le cas où l'escale présente un solde débiteur, l'agence fait une compensation entre les escales (les escales créditrices compensent les escales débitrices).

La compensation porte sur l'ensemble des soldes débiteurs et créditeurs constatés dans un ou plusieurs comptes d'escales établis par un consignataire pour le compte du même armateurs ou transporteur (JORA N°84, 2021).

3.4.3. Ecritures comptable de transfert du solde de compte d'escale à l'armateur

L'agent chargé d'établir le compte d'escale est tenu de soumettre ce dernier à la structure comptabilité de l'agence seule, habilité à contrôler et valider la conformité des montants inscrits à titre de prestation engagées, produits facturés,...

Ce rapprochement des chiffres entre les structures de l'agence permet de se prémunir de toutes erreurs qui pourrait entrainer le rejet du compte d'escale par l'armateur ou le comité technique chargé de la vérification des comptes d'escales.

Le compte d'escale doit être déposé auprès du comité technique chargé de la vérification et de la validation des comptes d'escales dans un délai n'excédant pas les de 90 jours. Il est présenté appuyé sous formulaire régleménté appelé annexe A-40 que l'agent maritime est tenu d'établir.

L'enregistrement comptable du solde dégagé sur le compte d'escale, dans le cas traité, créditeur (dette due à l'armateur), se présentera comme suit ;

➤ **Ecritures de constatation de la dette envers l'armateur :**

• **Est débité le compte :**

« **401...** » Intitulé « **Fournisseur de services** », le montant du solde A Da ;

En contrepartie,

• **Est crédité le compte :**

« **467...** » Intitulé « **Compte armateur débiteur ou créditeur** », le montant A Da ;

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
401...		Agence MSC-A, escale n°19	A	
	467...	Armateur MSC-Genève, escale n°19		A

➤ **Ecriture de règlement de la dette envers l'armateur :**

• **Est débité le compte :**

« **467...** » Intitulé « **Compte armateur** », le montant A Da ;

En contrepartie,

• **Est crédité le compte :**

« **512...** » Intitulé « **Compte bancaire dinars** » le montant à transférer A Da ;

Comptes		Libellé	Montant	
			DEBIT	CREDIT
467...		Armateur MSC-Genève	A	
	512...	Compte bancaire Agence MSC-A		A

Conclusion :

Techniquement le compte d'escale n'est pas systématiquement définitivement clôturé après accomplissements des formalités de dépôts. Il pourrait faire l'objet de l'ouverture d'autres comptes d'escales dits complémentaires, et ce dans le cas à titre d'exemple, d'encaissement de surestaries, de factures portuaires omises.

Conclusion générale

Le professionnel exerçant l'activité de consignataire maritime de navires et des cargaisons communément appelé consignataire s'est imposée comme partenaire incontournable des armateurs. En effet, la multitudes d'opérateurs assurant le transport par voie maritime, la taille des compagnies par le nombre de leurs navires, l'importance du volume des marchandises transportées, la multitude de dessertes assurées et escales effectuées par ces derniers dans les ports marchands du monde a fait que le capitaine d'un navire ne pouvait plus assurer lui-même les formalités ou coordonner la logistique liées à une escale.

Le consignataire maritime est défini comme un professionnel qui est au service de l'armateur qui l'a mandaté à l'effet d'assurer non seulement au navire de son mandant toute l'assistance nécessaire requise pour le déroulement d'une escales dans les meilleurs conditions, mais aussi la réception et la livraison des cargaison déchargées et le recrutement de fret à transporter pour chargement sur le navire.

Ainsi, par son activité le consignataire est appelé à jouer deux rôles :

- Celui de représentant légal de son mandant moyennant une rémunération sous forme d'honoraires.
- Celui de partenaire commercial de son mandant moyennant une rémunération sous forme de commissions (Réception et livraison de marchandises débarquées, recrutement de fret à transporter pour embarquement).

L'initiation aux pratiques comptables spécifiques à la comptabilité dite de consignation maritime nous a permis de capitaliser un enseignement sur des pratiques comptables qui nous étaient méconnues. Nous avons ainsi relevé entre autres que la gestion des comptes spécifiques à la consignation maritime était entièrement et pleinement intégrée à la comptabilité régulière traditionnelle qu'une agence de consignation est astreinte à tenir de par l'obligation légale en la matière, et que de tels comptes dits transitoires n'influent nullement sur ses résultats.

En effet, comptablement le consignataire maritime gère pour le compte de son mandant moyennant une commission et honoraires, une dotation financière qu'il reçoit de celui-ci pour couvrir exclusivement les dépenses de services et autres qu'il est appelé à engager pour le compte de son mandant (Armateur).

Ces opérations comptables donnent lieu à l'élaboration d'un document de synthèse appelé compte d'escale destiné au mandant (Armateur). Il est appuyé de pièces justificatives des opérations qui y sont inscrites. Aussi, celui-ci qui est légalement encadré est obligatoirement soumis au contrôle et à sa validation par une autorité publique appelée comité technique maritime, les services du contrôle des changes et enfin des douanes. Les soldes des comptes d'escales sont inter-compensable sur plusieurs escales pour un seul et même armateur et ce à travers une dérogation légale à la mesure de compensation entre des centres comptables distincts interdite dans tous les autres cas de tenue d'une comptabilité régulière. Quant aux soldes créditeurs des cas d'escales en *tramping*, ceux-ci sont carrément transférables.

Ces pratiques comptables évoluent dans un périmètre de jargon spécifique au domaine maritime, tel que comptabilisation de la fiche recette d'escale, comptabilisation des débours, comptabilisation des avis d'arrivées, péages,...

Durant le stage effectué auprès de l'agence de Bejaia relevant de la Sarl MSC-ALGERIE, nous avons été informées des missions de chaque structure la composant et initiées aux tâches de celles-ci.

Le présent mémoire reste circonscrit à l'étude d'une seule activité de la logistique directement liée à une escale d'un navire dans un port, prise en charge et assurée par un professionnel de la consignation maritime.

En termes de perspectives de recherches à venir et en adéquation avec les nouvelles orientations économiques adoptées par les pouvoirs publics à savoir :

- La réalisation d'un gigantesque port en eau profonde à Cherchell, d'une route transafricaine reliant Alger à Abuja (Nigéria), Alger à Nouakchott (Mauritanie) et la réalisation également de plateformes logistiques et zones franches dédiés aux échanges commerciaux au niveau des postes frontaliers démultipliés avec les pays limitrophes.

Une étude globale pourrait être consacrée à la chaîne globale intégrée de la logistique intermodale des transports de marchandises à travers la définition de procédures financières et comptables qui permettraient au consignataire maritime de hisser au rang d'opérateur logistique d'envergure doté des capacités d'assurer la prise en charge de toute la chaîne logistique de consignation entre autres des marchandises admises temporairement en de transit sur le territoire national et leur sortie, logistique de livraison aux destinataires transfrontaliers.

Une telle étude contribuerait à définir les nouveaux contours d'une mutation inéluctable qu'est appelé à subir le métier traditionnel de consignataire.

Bibliographie

Ouvrage :

VENTURELLI Nadine. (2018). *Transport Maritime*. Edition le Génie editor.

Articles, documents et revues :

Journal El Watan. (2011). *Le compte d'escale et le compte d'escale courant*.

Etude sur les transports maritimes. (2018). *conférence des nations unis sur le commerce et le développement*. New York: United Nations Publications.

Hohia, K. (2021). Cours. *L'importance du transport maritime dans le commerce national et mondiale*. Dar el Baida, Maroc.

Costa, Bataille . (2018, Octobre). *Incoterms 2010 et 2022, la répartition des risque lors du transport de la marchandises*.

Lucette, Thomas. (2016). *Les différents intervenants dans la chaine du transport maritime*.

Mediterranean Shipping Company. Rapport. Genève.

Benamran, Meckael. (2020). *Tout savoir sur les incoterms*.

Mémoires :

CHIKHI Jugurtha, BELLOUL Farid. (2008). *Le transport des marchandises en tramping par voie maritime*.

REJOUL Yamina, GOURGOURARENE Ania. (2018). *L'impact de la consignation maritime sur le développement du commerce international*.

Lois :

Code Civil Algérien. (2007).

Code des douanes algérien. (2021).

Code maritime Algérien. (1998).

Droit des transports maritime Algérien. (2017).

Journal Officiel de la République Algérienne N°72. (2020). Algérie.

Journal Officiel de la République Algérienne N°84. (2021). Algérie.

Sites internet :

<http://www.etudier.com> (2022, Fevrier 1).

<http://www.faq-logistique.com>. Consulté le Mars 10, 2022.

<http://www.logistiqueconseil.org> (2022) Consulté le Mars 2022.

<http://www.glossaire-international.com> Consulté le Mars 13, 2022.

<http://www.LFC.Conseil.fr> Consulté le Mars 18, 2022.

<http://www.logistique.public.fr> Consulté le Mars 10, 2022.

<http://www.msc.com>

<http://www.onisep.fr> Onisep Consulté le Mars 14, 2022.

<http://www.imo.org> Consulté le Mai 25, 2022.

<http://www.techno-science.net> Consulté le Avril 4, 2022.

<http://www.cnrtl.fr> Consulté le Mars 10, 2022.

<http://www.cloudfront.net> Consulté le Mars 22, 2022.

Dictionnaires :

Glossaire de termes douaniers internationaux. (2018, Decembre). Organisation mondiale des douanes Bruxelles, Belgique.

Vocabulaire maritime. (1985, Mai). *vocabulaire normalisé de la navigation maritime*.

Glossaire du transport maritime. (2015, Janvier 9). CMA-CGM. France.

Glossaire maritime

Accostage : Action de s'approcher de quelque chose, se ranger le long d'un quai, en parlant d'un bateau (navire).

Acconier : Professionnel chargé des opérations de manutention dans un port (Chargement et déchargement de navires ainsi que les opérations de livraison et de réception à quai).

Affrètement : Opération de location de navires par laquelle un fréteur (loueur) loue à un affréteur (locataire) un navire.

Affréteur : En anglais « CHARTER », Désigne celui qui prend en location un navire à un armateur.

Agent maritime : Professionnel mandaté par l'armateur ou l'affréteur, aux fins de le représenter et d'accomplir toutes les formalités d'usage auprès des autorités portuaires d'un pays d'escale de son navire.

Amarrage : Action de tenir à son poste à quai un navire à l'aide des amarres, cordages ou chaînes.

Armateur : Désigne le propriétaire du navire qui l'arme pour son propre exploitation ou pour l'affréter.

Armement : Action d'équiper un navire et de le mettre en état de navigation.

Arrimage : Déposer méthodiquement et fixer solidement les marchandises dans un navire en fonction de leurs poids et leurs destinations.

Assistance : Action entreprise par un navire de porter secours à un autre navire en situation de détresse.

Assurance : Garantie contractée par un assuré auprès d'un assureur, moyennant le paiement d'une prime dite d'assurance », pour se prémunir des éventuels dommages qui pourraient être causés à ses biens.

Autorité portuaire : Autorité administrative de droit public, légalement habilitée à exploiter et administrer une infrastructure portuaire (Port).

Avarie : Dommage causé au navire, détérioration ou perte de cargaison lors du transport, ainsi que ceux causés aux installations portuaires.

Avis d'arrivé : Document par lequel l'armateur informe son agent, ou le destinataire de la marchandise, que celle-ci est arrivée à quai ou est en cours de déchargement.

Avitailleur : Professionnel qui approvisionne les navires.

Avoir : Crédit porté au compte d'un client au titre de l'annulation d'une facture suite à une erreur de facturation. L'avoir est ainsi égale au montant de la facture erronée objet de l'annulation et qui est remplacée par l'émission d'une nouvelle facture. (CMA-CGM).

Ballastage : Remplissage de la cuve d'une partie de la cale pour que l'hélice se trouve sous le plan d'eau, afin de mieux naviguer.

Bâtiment : Désigne un navire.

Bill of lading : « Connaissance », déclaration énumérant les marchandises chargées sur un bateau.

Boite : En milieu maritime ce mot désigne le conteneur.

Booking : Réservation d'espace pour transporter des marchandises sur un navire par un client.

Bordeaux d'emportage : Liste détaillée de la marchandise emportée dans un conteneur (marque, types, nombre de colis,...), émise par un manutentionnaire.

Cabotage : Transport maritime à courte distance, national ou international qui s'exerce le long des côtes ou entre les îles.

Cale : Espace conçu et aménagé sur un navire entre la quille et le pont, et séparé par des cloisons transversales destiné à recevoir les marchandises transportées.

Canal : Voie navigable. Infrastructure aménagée essentiellement pour la navigation de véhicules flottants.

Charte-partie : Document qui définit les clauses du contrat d'affrètement notamment sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargements et de déchargements, le taux de fret,...

Cargo : Désigne un navire conçu pour transporter tous types de marchandises.

Cargaison : Ensemble des marchandises embarquées sur un navire de commerce.

Capitainerie : Service de l'autorité portuaire en charge d'assurer la sécurité dans le port, la coordination des opérations portuaires (pilotage, amarrage,...), les mouvements de navires, ainsi que leur placement à quai.

Chargement : Opération de transfert des cargaisons entreposées à quai vers le navire.

Chargeur : personne manutentionné au connaissance, elle peut être propriétaire ou non de la marchandise. Souvent c'est l'exportateur de la marchandise.

Clause : Disposition formulée sous forme de phrase ou ensemble de phrases contenues dans le texte d'un acte juridique tel qu'un contrat. Celle-ci définit les droits et obligations de chacune des parties contractantes en toute conformité avec les dispositions légales et réglementaires régissant un accord ou une entente commerciale.

Colis : Unité de conditionnement de marchandise sans limitation de poids et de volume.

Conteneur : « Container », boîte hermétique empilable destiné à recevoir des marchandises emportées pour être transportées. Sa taille est mesurée en équivalent de vingt ou quarante pieds.

Conditions de règlement : Modalités et délais fixées par un détenteur d'une créance à son client pour procéder au paiement d'un dû.

Conditions de ligne : Paramètres définis et admis pour la détermination du cout de la prestation transport.

Code marchandises : Prescription alphabétique permettant de codifier les marchandises pour des besoins statistiques.

Conférence maritime : Groupement d'armateurs desservant les mêmes lignes, ayant conclu entre eux des accords de tarif, de trafic, d'organisation des dessertes dans le but de maîtriser la concurrence.

Conventionnel : Fret ou du trafic non conteneurisé exigeant des techniques traditionnelles de manutention et un chargement sur un navire dédié à cet effet.

Cubage : Capacité de transport d'un bateau, déterminée en m³.

Consignataire de la marchandise : Professionnel ayant reçu mandat de l'expéditeur à l'effet de livrer la marchandise débarquée d'un navire à son destinataire.

Consignataire du navire : Professionnel représentant l'armateur et le capitaine du navire dans les ports d'escales sur la base d'un mandat.

Consignation : Prestation à caractère commerciale fournie aux navires dans un port d'escale (Gestion des marchandises transportées, formalités administratives...).

Contrat d'agence : Convention conclue entre un agent et un armateur pour le représenter dans un port d'escale ou pays.

Courtier maritime : Professionnel mandaté par un armateur pour accomplir certaines formalités administratives dans un port d'escale. Il est également un intermédiaire entre les chargeurs (Opérateurs disposant de fret à transporter) et les armateurs de navires (Transporteurs).

Courtage : Action d'intermédiaire exercée par un courtier maritime pour rapprocher la des parties pour la conclusion d'une transaction ou opération à caractère commercial.

Cubage : Unité de mesure définie pour évaluer le volume occupé par une marchandise à bord d'un navire, celui-ci est déterminé en fonction des marchandises transportées.

Débarquement : signifie : retirer les marchandises du navire et les déposer à terre.

Dégroupage : Action consistant à dépoter un conteneur en reconstituant des lots par destinataire final.

Dépôt : Infrastructure où les conteneurs vides sont stockés et inspectés après leur utilisation, et d'où ils peuvent être mis à la disposition des clients potentiels pour empotage.

Dépotage : Action de vider un conteneur de son contenu.

Défense : Corps ou objet suspendu le long d'un quai, pour amortir les chocs et empêcher le frottement lors de l'accostage du navire.

Déchargement : Opérations logistiques consistant à désarrimer les marchandises transportées sur le navire et leur mise à terre.

Droits de ports : Redevances financières dues aux ports par les navires au titre de la logistique fournie à ces derniers lors des mouvements d'entrée et de sortie du port.

Embarquement : Action de faire monter à bord d'un navire des personnes ou des cargaisons.

Empotage : Action de mettre une marchandise dans un conteneur.

Entreprise manutention :

Entreposage : Admission de marchandises dans une zone dédiée au stockage (Entrepôt, terreplein, hangar...).

Entrepôt sous douane : Espace d'entreposage sécurisé mis sous la responsabilité exclusive des services douanes à l'effet de recevoir les marchandises en souffrance (Instance de dédouanement, saisie définitive ou conservatoire).

Endosser : Action de d'acceptation et de validation d'un transfert de propriété. Dans le cas d'un connaissance cela signifie le transfert de la propriété des marchandises du transporteur au profit du destinataire.

Escale : Lieu d'arrêt opéré par un navire dans un port pour procéder à son chargement, déchargement, avitaillement, réparation d'avaries..

ETA : ESTIMATED TIME ARRIVAL, signifie date estimée d'arrivée.

ETD : ESTIMATED TIME OF DEPARTURE, signifie date estimée de départ.

EVP : (équivalent vingt pieds) appelée en anglais TEU unité de mesure, équivalent d'un conteneur 20'', on dit 2 EVP à un conteneur 40''.

Exploiter un navire : Assumer la gestion opérationnelle et commerciale d'un navire.

Flat : Conteneur en forme de châssis utilisé pour le transport des colis lourds ou volumineux.

Fret « Freight » : Désigne le prix de transport de la marchandise ou le prix d'affrètement du navire.

Groupage : Action de rassembler des lots de marchandises pour une expédition vers une destination commune par l'utilisation d'un contenant commun.

Incoterms : Définitions normalisées des causes d'un contrat commercial traitant des responsabilités, droits et devoirs des parties contractantes (Acheteurs et vendeurs).

Lamanage : Opérations d'assistance à l'amarrage des navires lors de leur arrivée, de leur départ ou de leur mouvement à l'intérieur des ports.

Listing : Liste de colis contenus dans un conteneur ou constituant une cargaison.

Lot de groupage : Rassembler en un seul et unique lot divers lots destinés à différents destinataire.

Manutention : Action manuelle ou mécanisée de déplacement de marchandises solides sur une courte distance.

Mouillage : Zone maritime située en dehors des voies navigables pour permettre aux navires de s'ancrer.

Navigabilité : Aptitude d'un navire à se déplacer en toute sécurité et de disposer de tous les moyens humains et matériels pour pouvoir naviguer sans incident. Il doit pour ce être correctement évalué, équipé et entretenu conformément légales en la matière.

Notice of Rideness : Message envoyé par le capitaine d'un navire affrété pour informer l'affréteur que le navire est prêt à charger ou à décharger.

Passage portuaire : Phrase d'acheminement des marchandises, transitant dans un port.

Package : Colis ou paquet.

Pavillon : Drapeau hissé sur un navire pour indiquer sa nationalité et la compagnie de navigation à laquelle il appartient.

Pilotage : Service obligatoire assuré et fourni par le port aux navires effectuant des manœuvres d'entrée et sortie dans les ports.

Poste à quai : Infrastructure portuaire le long de laquelle le navire accoste (Stationne) lors de son escale.

Rade : Espace du domaine maritime situé dans le périmètre proche des ports où les navires trouvent des mouillages surs.

Restitution : Réintégration d'un conteneur à l'entrepôt dument désigné par l'armateur ou son représentant.

RORO : (roll-on/ roll-off), Termes utilisés pour définir une manutention horizontale.

Scellé : Dispositif de de sécurisation et de verrouillage d'un conteneur lors de toutes les étapes de son acheminement, admission en zone sous douanes, après inspection et empotage...).

Shifting : Déplacement d'un conteneur ou une marchandise déjà embarquée à bord d'un navire, d'un endroit à un autre du navire.

Sous palan : Terme utilisé dans le domaine maritime pour déterminer la répartition des couts de manutention lors du chargement et du déchargement d'un navire.

Taxe : Redevances perçue pour compte et indexées sur les prestations incluses sur la facture avec le prix du transport repris aux tarifs.

Taxation : Reprise des éléments de la taxe pour établir les factures aux clients.

TEL (Taxe extra-légale) : Redevance perçue par les services des douanes au titre des prestations complémentaires (Travail en dehors des heures de service, visite de la marchandise...).

TEU : (twenty equivalent unit), voir la définition de « EVP ».

Tonnage : Capacité de transport d'un navire plein, exprimée en tonne.

Transitaire : Professionnel mandaté par un opérateur de commerce extérieur à l'effet d'accomplir pour son compte et en son nom toutes les formalités administratives et douanières de transit aux frontières des marchandises.

Transit portuaire : Service qui assure les mouvements et opérations de déplacement des marchandises à l'intérieur des espaces portuaires.

Transbordement : Transfert de cargaisons d'un navire vers un autre. Cela peut se faire en mer ou au niveau d'un quai.


Trafic maritime : Volume et fréquence des dessertes maritimes desservies par les navires tous types confondus.

Vrac : Marchandises non emballées, transporté soit dans des conteneurs dédiés à cet effet, soit dans la cale des navires.

Annexes

Annexe N° 01

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и положениями | 提单的条款和条件详见网站 | www.msc.com

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Flou, 1208 GENEVA, Switzerland Website : www.msc.com SCAC Code: MSCU		BILL OF LADING No. ORIGINAL "Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)	
SHIPPER:		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's	
CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here.		NO. OF RIDER PAGES	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)		CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)	
VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)	PORT OF LOADING	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT. If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable. IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.			
FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16).		SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.	
DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)	CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rvd by Carrier - see Clause 14.1)	SHIPPED ON BOARD DATE	
PLACE AND DATE OF ISSUE			

376 Standard Edition - 01/2017 TERMS CONTINUED ON REVERSE A 360775170



M S C . A

Lot. La CADAT, Villa N° 120, Les Sources Bir Mourad Rais 16 000,ALGER
Tel :021 56 35 30, 021 44 84 59, Fax: 021 56 15 35
I.F: 000016013851 RC:0013032-B-00
Banque: BADR AMIROUCHE 060-039146-27-300, Capital: 3.800.000,00 DA

AVIS D'ARRIVEE

Nous vous informons qu'il est arrivé en vos nom et adresse:

Montant Du Fret: Débours : Total à Payer: En cas de paiement en espèces, montant du Timbre :



Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl- Agence E

Agent de Consignation et Courtier Maritime
 Quartier Seghir, Lot N° 04, Bejaia 06000, Béjaia
 NIF :000016001303265 RC: 0013032-B-00 Art: 06 016 002773 NIS: 000016010297357
 Tel :+213 34 12 52 22/24 FAX :+213 34 12 57 19
 Banque :AGB 032 00107 5074301208 08 Capital: 3 800 000.00 DA

BON A DELIVRER

Navire: MSC LEVANTE F
 Vø: YB217R
 Escale: 22:03/025
 B/L: MEDUU4959596
 Echange le: 29/05/2022_
 POL: NEW ORLEANS
 Date d'Arrivée: 07/05/2022
 Quai: 22 Poste:
 Gros : 640
 Lieu livraison: Port de Bejaia

Destinataire (Client):
 [Stamp: BEJAIA 06/01/2022]

Nbr Cntrs: 1 , TARE (KG): Total P.Brut: 26 533,00 KG

Art N°	Description	Colis	Poids Brut(KG)	Tare(KG)
88	PVC WESTLAKE 1230P	1040	26533	4400

TGHU923817/3 40

Cachet Humide BON A DELIVRER

MSCA Sarl

AGENCE MARITIME BEJAIA

BON A DELIVRER

CAISSE

Reservé à la caisse

Le 29 MAI 2022

SARL MSCA

Département IMPORT

MSCA Sarl

AGENCE MARITIME BEJAIA

TAXATION COURTAJE

Annexe N°04

M.S.C.A

BEJAIA : Rue didouche Mourad N°24 06000 Bejaia

BP 07 D RP Béjaia

TEL.: 034 12 34 21 / 22 / 25 / 27 FAX : 034 13 31 01

R.C N° 0013032-B-00

BANQUE : AGB LIBERTE 032 00107 5074301208 08

COMPTE D'ESCALE				
ESCALE N°				
NAVIRE				
PAVILLON				
PROVENANCE				
GROS IMPORT				
GROS EXPORT				
DATE D'ACCOSTAGE				
DATE DE SORTIE				
DESTINATION				
ARMATEUR				
AFFRETEUR				
RUB	LIBELLE	I/C	DEBIT	CREDIT
SUR	SURESTARIES ENCAISSEES DES TCS	0		0,00
FI	FRET ENCAISSE A L'IMPORT	0		0,00
FE	FRET ENCAISSE A L'EXPORT	0		0,00
206	REDEVANCE PORTUAIRES	0	0,00	
CI	COMMISSION FRT IMPORT	0	0,00	
CE	COMMISSION FRT EXPORT	0	0,00	
FRPOR	FRAIS DE PORT PIL/AMAR/DEFEN	0	0,00	
201	TRAVAIL EXTRA LEGAL	0	0,00	
401	FRAIS D'IMPRESSION DE BLS	0	0,00	
265	AMENDE EN DOUANE	0	0,00	
301	AVOIR/ANNULATION SUR FRETS	0	0,00	
227	POSES SCELLES	0	0,00	
312	AVOIR/ANNULATION SURESTARIES	0	0,00	
204	FRAIS DHL	0	0,00	
401	FRAIS EMBARQUEMENT VIDE	0	0,00	
400	FRAIS TRANSFERT ET ENTREPOSAGE	0	0,00	
RUSRP	RUS & RPS	0	0,00	
TOTAUX			0,00	0,00
SOLDE EN FAVEUR ARMATEUR				
SOLDE EN FAVEUR AGENT			0,00	

Béjaia le :

VISA DU COMITE TECHNIQUE

N° du:

Sensitivity: Internal

Annexe N° 05

Raison sociale : SAFL MSC AGRIE-
 N° d'ordre : 561
 Registre du commerce N° 0013032-B-00
 Agrément N° 80 DU 17/09/2015
 Adresse : rue didouche mourad N°24 06000 Bejaia

ANNEXE N° 40 A

OUVERT DANS NOS LIVRES POUR LES NAVIRES AYANT FAIT ESCALE
 PENDANT LA PERIODE DU (trimestre ou)
 DANS LE PORT DE BEJAIA ET DE (Le cas échéant)

N° ORDRE	GROS	NOM DES NAVIRES	PAVILLON	ARMEMENT	DATE D'ESCALE	COMPTES D'ESCALE (définis)				TOTAL DU CREDIT	DEBIT	solde
						CREDIT		PROVISION				
						trafic avec les pays étrangers						
						passager		surestaries conteneurs				
						Frete à l'import		Frete à l'export				
			0	MSC				0				

Bejaia le :
 COCHET ET SENGUERE DU COMMISSAIRE

- (1) Tous les comptes d'escale de navires étrangers doivent figurer sur ce relevé même si leurs opérations sont reprises dans un compte courant d'escale.
 (2) Total des dépenses effectivement réglées et éventuellement des débours évalués:
 - le caractère créancier ou débiteur par le signe « + ou - » suivant le sens du solde
 - le caractère provisoire ou définitif du solde en portant de son montant initial (provisoire ou définitif).

Service Interne

Annexe N° 06

La contestation des factures émises doit intervenir dans un délai maximum de huit (08) jours calendaires (weekend et fêtes légales inclus) à compter de la date de leur réception.



Mediterranean Shipping Company Algeria Sari- Agence Bejaia
 Agence de Consignation et Courtier Maritime
 Courrier Régulier 100% de Capacité Garantie, depuis
 NF:000016001003765 RI: 0013032-0-00 AII: 06 016 002773 NIS: 000016016797357
 Tel :+213 34 42 42 22/24 Fax :+213 34 42 57 19
 Banque :AGB 032 00187 5074301708 98 Capital: 3 600 000,00 DA

Facture N°: BJA122/01404/Import

Date: 10/04/2022

Navire: MSC AZURIT F Voy: YB214R Escale: 22 03/019 Du: 08/04/2022 B/L: [REDACTED] Quar: 22 Poste: Gros: [REDACTED] Lieu livraison: Port de Bejaia Nbr Cntr(s): 20 0, 40 // Poids Brut: 22 526,00 KG Tare: 4 400,00 KG Article(s): 1 POLYSTYRENE CRYSTAL 1540 PEJ	Doit: NIS: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	B005159, Réf: [REDACTED]
---	--	--------------------------

Désignation	P.U.(DA)	Qté	Montant (DA)	Tx TVA	Notes
Prestation Agence Import 40'	[REDACTED]	1	[REDACTED]	19%	Par Conteneur
Péages	[REDACTED]	27	[REDACTED]	0%	Au Tonnage
Timbre sur B/L	1 000,00	1	1 000,00	0%	Par B/L
Total Fret et Taxes			1 650,16		
Total Produits			[REDACTED]		
T.V.A			[REDACTED]		
Timbre espèces			0,00		
Total TTC			[REDACTED]		

Lisbing Cntr(s): MSUM30308/9(40')

Arrêtée la présente facture à la somme de :

[REDACTED]

Apurement par Chèque N° [REDACTED], Du 10/04/2022, [REDACTED]


Transitaire: MTA, 06 Boulevard de la SOUMMAM (face à l'ancienne gare SNTV) 034 17 71 32 / 06

La contestation des factures émises doit intervenir dans un délai maximum de huit (08) jours calendaires (weekend et fêtes légales inclus) à compter de la date de leur réception.

CAISSE
 Le 11 AVR. 2022
SARL MSCA

MSCA Sari
AGENCE MARITIME BEJAIA
 SERVICE COURTIAGE

Annexe N° 07

<p>SERPORT SPA Entreprise Portuaire de Béjaïa Siège social : 13, Avenue des frères Amrani, 06000 Béjaïa Société Par Actions au capital social de 3.500.000,000 DA</p>		<p>مجمع الخدمات المينائية مؤسسة ميناء بجاية المقر الاجتماعي: 13 نهج الإخوة صراني 06000 بجاية شركة مساهمة ذات رأسمال اجتماعي بقيمة 3.500.000,000 دج</p>
--	---	--

<p>RC N° 00 B 0183582 N° Identification Fiscale 0000 0601 8358 299 N° Article 0601 0106 010 RIB CPA Béjaïa N° 00400 302 401 70110 01 - 67 N° Identification statistique 0982.060.100.098.40 N° de Gros 20220499 Nom du navire MSC AZHURIT F Date d'entrée 08/04/2022 Date de sortie 10/04/2022</p>	<p>FACTURE N° : 21439 Béjaïa le : 11/04/2022 Nom : Raison Sociale: SARL MSC.A P/C: SARL MSC.A Adresse : RC:0013032 B00 TEL:034 12 34 21 NIS:000016010297357 NIF:000016001303265</p>
---	--

PRESTATION : NAVIGATION
 VOLUME : 29243
 COURS : 143,19
DC.IMP.147/00

SECT_G DESIGNATION	Quantité	Unité	Prix_Unit	Montant (DA)
400 ENTREE PILOTE, BUGIA	29243,000	M3	0,05200	217 739,87
400 ENTREE VEDETTE, BUGIA	1,000	OPERA	10000,00000	10 000,00
400 SORTIE PILOTE, BUGIA	29243,000	M3	0,05200	217 739,87
400 SORTIE VEDETTE, BUGIA	1,000	OPERA	10000,00000	10 000,00
410 ENTREE, Amarrage	29243,000	M3	0,03600	150 742,98
410 SORTIE, Amarrage	29243,000	M3	0,03600	150 742,99
500 ENTREE, Rem: 08/04/2022	1,000	M3	4306,00000	616 576,14
500 SORTIE, Rem: 10/04/2022	1,000	M3	4306,00000	616 576,14
TOTAL HT				1 990 117,99
IVA=19%				378 122,42
TOTAL TTC				2 368 240,41

MSCA Sarl
 24 rue Didon de Léonard Ambru, Béjaïa
 12 AVR. 2022
 BOG Béjaïa N° 90
 Accusé de Réception

Arrêtée la présente facture à la somme de :
 DEUX MILLIONS TROIS CENT SOIXANTE-HUIT MILLE DEUX CENT QUARANTE DA
 ET QUARANTE CENTS

Mode de règlement : Paiement à terme


SERVICE FACTURATION
 Mme **LYDIA** Lynda
 Chef de Service Facturation N°1 AIS
 CAPITALERIE
 Dille: +213 (0) 34 16 83 43/44-034 16 80 13/19-034 16 82 50
 Fax: +213 (0) 34 16 80 69
 Web : www.portdebejaia.dz

• Le client ou son représentant doit s'adresser à la facturation de la DC au plus tard le cinquième jours ouvrable après la fin des opérations pour récupérer sa facture.
 • Le délais de paiement est fixé à quinze (15) jours à compter de la date d'émission de la facture.
 • Le délais de contestation des factures est fixé à huit (08) jours à compter de la date de leur émission. Passé ce délai, aucune réclamation ne saurait être acceptée.

Annexe N° 08

SERPORT SPA
Entreprise Portuaire de Béjaïa

Siège social : 13, Avenue des frères Amrani, 06000 Béjaïa
Société Par Actions au capital social de 3.500.000.000 DA



مجمع الخدمات المنائية
مؤسسة ميناء بجاية
المقر الإجتماعي: 13 نجع الإخوة عزالى بجاية
شركة مساهمة ذات رأس المال الإجتماعي بقيمة 3.500.000.000 دج


RC N° 00 B 0183582
N° Identification Fiscale
0000 0601 8358 299
N° Article
0601 0106 010
RIB CPA Béjaïa
N° 00400 302 401 70110 01 - 67
N° Identification statistique
0982.060.100.098.40
N° de Gros 20220499
Nom du navire MSC AZURIT F
Date d'entrée 08/04/2022
Date de sortie 10/04/2022

FACTURE N° : 21844
Béjaïa le : 13/04/2022

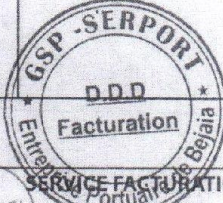
Raison Sociale: SARL MSC.A
P/C: SARL MSC.A
24, RUE DIDOUCHE MOURAD, BEJAÏA
RC:0013032 BOO TEL:034 12 34 21
NIS:000016010297357
NIF:000016001303265

PRESTATION : DEFENSES A QUAI
VOLUME : 29243
COURS : 143,19
DDD.IMP.148/01

SECT G DESIGNATION	Quantité Unité	Prix Unité	Montant (DA)
100 DEFENSE Sejour a quai : 3 Jrs	6,000 DEF	25,000	64 435,50
		TOTAL HT	64 435,50
		TVA=19%	12 242,75
		TOTAL TTC	76 678,25



MSC.A Sari
24 rue Didouche Mourad Amrani, Béjaïa
18 AVR. 2022
BOG Béjaïa N° 96
Accusé de Réception



GSP - SERPORT
DDD
Facturation
Entreprise Portuaire de Béjaïa
SERVICE FACTURATION

Arrêtée la présente facture à la somme de :
SOIXANTE-SEIZE MILLE SIX CENT SOIXANTE-DIX-HUIT DA
ET VINGT-CINQ CTS.

Mode de règlement : Paiement ? terme

M. MOULOUS Larbi
Chef de Centre
Préstations et Services

M. TOUATI


Le client ou son représentant doit s'adresser à la facturation de la DDD au plus tard le cinquième jours ouvrable après la fin des opérations pour récupérer sa facture.
Le délai de paiement est fixé à quinze (15) jours à compter de la date d'émission de la facture.
Le délai de contestation des factures est fixé à huit (08) jours à compter de la date de leur émission. Passé ce délai, aucune réclamation ne saurait être acceptée.

Tél. +213 (0) 34 16 76 31 / 034 16 76 35 à 39 / 034 16 75 73
Fax. +213 (0) 34 16 75 71
Web : www.portdebejaia.dz

Annexe N° 09

SERPORA SPA
Entreprise Portuaire de Béjaïa

Siège social : 13, Avenue des frères Amrani, 06000 Béjaïa
Société Par Actions au capital social de 3.500.000.000 DA



مجمع الخدمات المينائية
مؤسسة ميناء بجاية
المقر الاجتماعي: 13 نبع الإخوة عمراني 06000 بجاية
شركة مساهمة ذات رأس المال الإجتماعي بقيمة 3.500.000.000 دج

RC N° 00 B 0183582
N° Identification Fiscale
0000 0601 8358 299
N° Article
0601 0106 010
RIB CPA Béjaïa
N° 00400 302 401 70110 01 - 67
N° Identification statistique
0982.060.100.098.40
N° de Gros 20220499 Raison Sociale: SARL MSC.A
Nom du navire MSC AZURIT F P/C: SARL MSC.A
Date d'entrée 08/04/2022 24, RUE DIDOUCHE MOURAD. BEJAIA
Date de sortie 10/04/2022 RC:0013032 BOO TEL:034 12 34 21
NIS:000016010297357
NIF:000016001303265

PRESTATION : REDEVANCES PORTUAIRES

FACTURE N° : 21950
Béjaïa le : 13/04/2022

DDD.IMP.148/01

SECT_G DESIGNATION	Quantité	Unité	Prix Unit	Montant (DA)
105 REDEVANCES SUR NAVIRE	9957,000	TJB	10,000	99 570,00
105 REDEVANCES SUR MARCHANDISES	7900,569	Tonn.	15,030	118 745,55
105 REDEVANCES SUR MARCHANDISES	296,740	Tonn.	5,110	1 516,34
			TOTAL HT	219 831,89
			TVA=19%	41 768,06
			TOTAL TTC	261 599,95

MSCA Sarl
24 rue Didouche Mourad Amrani, Béjaïa
18 AVR. 2022
BOG Béjaïa N° 37
Accusé de Réception

GSP-SERPORA
D.D.D
Facturation
Entreprise Portuaire de Béjaïa

Arrêtée la présente facture à la somme de :
DEUX CENT SOIXANTE ET UN MILLE CINQ CENT QUATRE-VINGT-DIX-NEUF DA
ET QUATRE-VINGT-QUINZE CTS

Mode de règlement : Paiement ? terme

SERVICE FACTURATION

KORICHI Abdelaziz
Chef Service Commercial PVI

HADJART Akhak
Trafic/Service Commercial DDD

Le client ou son représentant doit s'adresser à la facturation de la DDD au plus tard le cinquième jours ouvrable après la fin des opérations pour récupérer sa facture.
Le délai de paiement est fixé à quinze (15) jours à compter de la date d'émission de la facture.
Le délai de contestation des factures est fixé à huit (08) jours à compter de la date de leur émission. Passé ce délai, aucune réclamation ne saurait être acceptée.

Tel: +213 (0) 34 16 76 31 / 034 16 76 35 à 39 / 034 16 75 73
Fax: +213 (0) 34 16 75 71
Web : www.portdebejaia.dz

Annexe N° 10

DZLE.IMP.282

Entreprise Portuaire de Béjaia
Siège Social : 13, Avenue des frères Amran B.P.94-Béjaia
Tel: 034 167 631/36/36/37/38/39 - 034 167 573
Fax : 034 16 75 71

Béjaia le : 14/04/2022

N° RC : 00 b 0183582-06/00
NIS : 0982 060 100 098 40
NIF: 00000 60183582 99
N° d'Article : 06010106010

Facture N°: 22303

Code Client : 472156

Raison Social : SARL MSC.A P/C SARL MSC.A
Siège Social : 24, RUE DIDOUCHE MOURAD. BEJAIA
Tél : 034 12 34 21
Fax : 034 12 31 01
Navire : /

N° RC : 0013032 B00
N° NIS : 000016010297357
NIF : 000016001303265

N° Gros : /

N° article : 08/04/2022

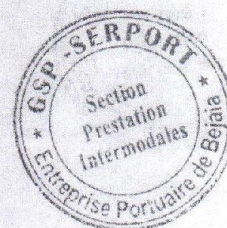
Dossier : MSC AZURIT F

Code	Désignation	Qté	Unité	Prix.U	Montant
01	Scanning conteneur vide (/unité)		Unité		30 000,00
Total Hors Taxe :					30 000,00
TVA : 19 %					5 700,00
Total TTC :					35 700,00

Facture arrêtée en TTC à la somme de : trente cinq mille sept cents Dinars et zero centimes.

Mode de règlement : Paiement à terme

SAIDARE Sonia
Chargée d'Etudes



OUAGLAL Lyes
Chef Département Statistique
et Commercial

MSCA Sari
24 rue Didoche Mourad Amriou, Béjaia
21 AVR. 2022
BOG Béjaia N° 98
Accusé de Réception

Annexe N° 11

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 GROUPE SERVICES PORTUAIRES
 SERPORT SPA
 BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL SPA
 SPA au Capital de 500 000 000 Da
 N° du registre de commerce: 048 0184730
 N° Immatriculation Fiscale: 000406018473045
 N° d'Article: 06010108961
 N° RIB BADR: 08 300 357 000 083 430 086



وزارة النقل
 مجمع الخدمات اللوجستية
 SERPORT SPA
 ش.ذ.أ. بجاية مشيقرانين تر مينال
 NIS: 0 004 0601 09003 73

Facture N°: 9859/22

Code Client: 472031
 Raison Sociale: SARL MSCA
 Adresse: QUARTIER SEGHIR LOT N°04 BEJAIA ALGERIE
 N° Immatriculation Fiscale: 000016010297357
 N° du Registre de commerce: 0013032-B-00
 N° d'Article fiscal : 06016002773
 Nom Dateau: MGC AZURIT F/MGC
 ATB: 08/04/2022
 ATD: 10/04/2022
 N° Dossier: 0

Client Final: MSC GENEVE
 N° Voyage: YB214A/22*
 N° Gros: 499/22
 N° Article: 0

Code	Désignation	Quantité	Nbr J	Prix U	Montant
300	EMBARQUEMENT TCS VIDES 20'	[REDACTED]	1	[REDACTED]	133 200,00
300	EMBARQUEMENT TCS VIDES 40'	[REDACTED]	1	[REDACTED]	2 273 600,00
Total Hors Taxe					2 406 800,00
Total TVA (19%)					457 292,00
Total TTC					2 864 092,00

Facture arrêtée à la somme de :
 Deux millions huit cent soixante-quatre mille quatre-vingt-douze dinar .

Mode de règlement: Paiement à terme

Fait à Bejaia le 11/04/2022
 Cachet Facturation

KOURTA Hadjila
 Chef de Service Commercial




CHABANE Souad
 Chargée de la Facturation


MSCA Sarl
 24 rue Didouché Mourad Amriou, Bejaia.
 13 AVR. 2022
 BOG Bejaia N° 91 -
 Accusé de Réception

intertek
 Total Quality. Assured.
 ISO 9001 : 2015 - ISO 14001 : 2015 - ISO 45001 : 2018

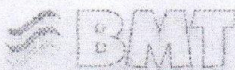
Le client doit s'adresser au service commercial de BMT au plus tard le 5eme jour ouvrable après la fin des opérations pour récupérer la facture.
 Le délai de paiement est fixé à (15) jours à compter de la date de réception de la facture.
 Le délai de contestation des factures est fixé à (08) jours à compter de la date de réception des factures.

Nouveau Quai - port de Bejaia BP 549 RP Bejaia 06000
 Tél: +213 (0) : 982 401 982 - Fax: +213 (0) 34 10 38 47
 Site web: www.bejaiamed.com

Annexe N° 12

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

MINISTRE DES TRANSPORTS
GROUPE SERVICES PORTUAIRES
SERPORT SPA
BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL SPA



وزارة النقل
مجمع الخدمات المنزلية
SERPORT SPA
ش.ذ.أ بجاية مدنيترانين ترمينال

SPA au Capital de 500 000 000 Da
N° du registre de commerce: 048 0184730
N° Immatriculation Fiscale: 000409018473045
N° d'Article: 06010108961
N° RIB BADR: 00 300 357 000 083 430 086

NIS: 0 004 0601 09003 73

Facture N°: 9861/22

Code Client: 472031
Raison Sociale: SARL MSCA
Adresse: QUARTIER SEGHIR LOT N°04 BEJAIA ALGERIE
N° Immatriculation Fiscale: 000016010297357
N° du Registre de commerce: 0013032-B-00
N° d'Article fiscal : 06016002773

Client Final: MSC GENEVE

Nom Dateau: MDC AZURIT Γ/MSA
ATB: 08/04/2022
ATD: 10/04/2022
N° Dossier: 0


N° Voyage: YD214A/22*
N° Gros: 499/22
N° Article: 0

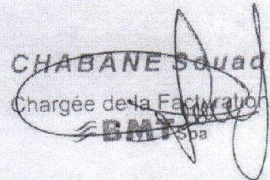
Code	Désignation	Quantité	Nbr 1	Prix U	Montant
300	SHIFTING OUVERTURE DE CALLES		1		143 000,00
Total Hors Taxe					143 000,00
Total TVA (19%)					27 170,00
Total TTC					170 170,00


Facture arrêtée à la somme de :
Cent soixante-dix mille cent soixante-dix dinar .

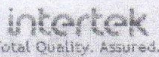
Mode de règlement: Paiement à terme

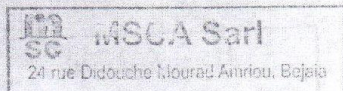
Fait à Bejaia le 11/04/2022
Cachet Facturation


KOURTA Hadjija
Chef de Service Commercial


CHABANE Saoud
Chargée de la Facturation




Total Quality. Assured.
ISO 9001 : 2015 - ISO 14001 : 2015 - ISO 45001 : 2018


13 AVR. 2022
BOG Bejaia N°.....
Accusé de Réception

Le client doit s'adresser au service commercial de DMT au plus tard le 5eme jour ouvrable après la fin des opérations pour récupérer la facture.
Le délai de paiement est fixé à (15) jours à compter de la date de réception de la facture.
Le délai de la contestation des factures est fixé à (08) jours à compter de la date de réception des factures.


Nouveau Quai - port de Bejaia BP 549 RP Bejaia 06000
Tél: +213 (0) : 982 401 952 - Fax: +213 (0) 34 10 39 47
Site web: www.bejaiaimed.com

1/1

Annexe N° 13

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

MINISTRE DES TRANSPORTS
GROUPE SERVICES PORTUAIRES
SERPORT SPA
BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL SPA



وزارة النقل
مجمع الخدمات المنزلية
SERPORT SPA
ش.ذ.أ بجاية مدينتين تر مينثال
NIS: 0 004 0601 09003 73

SPA au Capital de 500 000 000 Da
N° du registre de commerce: 048 0184730
N° Immatriculation Fiscale: 000406018473045
N° d'Article: 06010108961
N° RIB BADR: 00 300 357 000 083 430 086

Facture N°: 9862/22


Code Client: 472051 Client Final: MSC GENEVE
Raison Sociale: SARL MSCA
Adresse: QUARTIER SEGHIR LOT N°04 BEJAIA ALGERIE
N° Immatriculation Fiscale: 000016010297357
N° du Registre de commerce: 0013032-B-00
N° d'Article fiscal: 06016002773
Nom Dateau: MSC AZURIT T/MCC
ATB: 08/04/2022
ATD: 10/04/2022
N° Dossier: 0


N° Voyage: YD214A/22*
N° Gros: 499/22
N° Article: 0


Code	Designation	Quantité	Nbr J	Prix U	Montant
300	SHIFTING FERMETURE DE CALLES				143 000,00
Total Hors Taxe					143 000,00
Total TVA (19%)					27 170,00
Total TTC					170 170,00


Facture arrêtée à la somme de :
Cent soixante-dix mille cent soixante-dix dinar .

Mode de règlement: Paiement à terme

Faite à Bejaia le 11/04/2022
Cachet Facturation
CHABANE Souad
Chargée de la Facturation



KOURTA Hadjila
Chef de Service Commercial
SERPORT SPA





intertek
Total Quality. Assured.
ISO 9001 : 2015 - ISO 14001 : 2015 - ISO 45001 : 2018

Le client doit s'adresser au service commercial de BMT au plus tard le 5eme jour ouvrable après la fin des opérations pour récupérer la facture.
Le délai de paiement est fixé à (15) jours à compter de la date de réception de la facture.
Le délai de la contestation des factures est fixé à (08) jours à compter de la date de réception des factures.

Nouveau Quai - port de Bejaia BP 549 RP Bejaia 06000
Tel: +213 (0) 362 401 862 - Fax: +213 (0) 34 10 38 47
Site web: www.bejaia.med.com

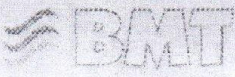
1/1

Annexe N° 14

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 GROUPE SERVICES PORTUAIRES
 SERPORT SPA
 BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL SPA

SPA au Capital de 500 000 000 Da
 N° du registre de commerce: 04B 0184730
 N° Immatriculation Fiscale: 000406016473045
 N° d'Article: 06010108961
 N° KIB BADR: 00 300 357 000 083 430 086



وزارة النقل
 مجمع الخدمات المينائية
 SERPORT SPA
 ش. ذ. ر. بجاية مديتيرانيان تر مينال

NIS: 0 004 0601 09003 73

Facture N°: 9863/22

Code Client: 472631
 Raison Sociale: SARL MSCA
 Adresse: QUARTIER SEGHIR LOY N°04 BEJAIA ALGERIE
 N° Immatriculation Fiscale: 000016010297357
 N° du Registre de commerce: 0013032-B-00
 N° d'Article fiscal : 06016002773
 Nom Dateau: MOC AZURIT T/MCC
 ATB: 08/04/2022
 ATD: 10/04/2022
 N° Dossier: 0


Client Final: MSC GENEVE
 N° Voyage: YD214A/22*
 N° Gros: 499/22
 N° Article: 0


Code	Désignation	Quantité	Nbr J	Prix U	Montant
800	LEVAGE (LOLO) POUR RAPPROCHEMENT 40P	[REDACTED]	1	[REDACTED]	707 000,00
800	RAPPROCHEMENT AU NAVIRE TCS 40P	[REDACTED]	1	[REDACTED]	646 400,00
Total Hors Taxe					1 353 400,00
Total TVA (19%)					257 146,00
Total TTC					1 610 546,00

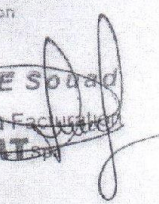
Facture arrêtée à la somme de :
 Un million six cent dix mille cinq cent quarante-six dinar .

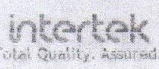
Mode de règlement: Paiement à terme

Fait à Bejaia le 11/04/2022
 Cachet Facturation

KOURTA Hadjila
 Chef de Service Commercial

 BMT spa



CHABANE Souad
 Chargée de la Facturation

 BMT spa



ISO 9001 : 2015 - ISO 14001 : 2015 - ISO 45001 : 2018

MSCA Sarl
 24 rue Didouche Mourad Amriou, Bejaia
 13 AVR. 2022
 BOG Bejaia N°..... 91-
 Accusé de Réception

Le client doit s'adresser au service commercial de BMT au plus tard le 5ème jour ouvrable après la fin des opérations pour récupérer la facture.
 Le délai de paiement est fixé à (15) jours à compter de la date de réception de la facture.
 Le délai de contestation des factures est fixé à (08) jours à compter de la date de réception des factures.

Nouveau Quai - port de Bejaia BP 649 RP Bejaia 06000
 Tél: +213 (0) : 082 401 952 - Fax: +213 (0) 34 10 38 47
 Site web: www.bejaiaimed.com

Annexe N° 15

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

MINISTERE DES TRANSPORTS
 GROUPE SERVICES PORTUAIRES
 SERPORT SPA
 BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL SPA

BMT

وزارة النقل
 مجمع الخدمات المينائية
 SERPORT SPA
 ق.س.ب.أ بجاية منستيرالين ترمينال

SPA au Capital de 500 000 000 Da
 N° du registre de commerce: 048 0184730
 N° Immatriculation Fiscale: 000400018473045
 N° d'Article: 06010108961
 N° KIB BADR: 00 300 357 000 083 430 086

NIS: 0 004 0601 09003 73

Facture N°: 9864/22

Code Client: 472031 Client Final: MSC GEREVE
 Raison Sociale: SARL MSCA
 Adresse: QUARTIER SEGHIR LOT N°04 BEJAIA ALGERIE
 N° Immatriculation Fiscale: 000016010297357
 N° du Registre de commerce: 0013032-B-00
 N° d'Article fiscal: 06018002773

Nom Dateau: MSC AZURIT F/MSA
 ATB: 09/04/2022
 ATD: 10/04/2022
 N° Dossier: 0


N° Voyage: Y0214A/22*
 N° Gros: 499/22
 N° Article: 0


Code	Désignation	Quantité	Nbr J	Prix U	Montant
200	LOLO RESTITUTION 20P		1		85 500,00
200	LOLO RESTITUTION 40P		1		118 750,00
Total Hors Taxe					204 250,00
Total TVA (19%)					38 807,50
Total TTC					243 057,50


Facture arrêtée à la somme de :
 Deux cent quarante-trois mille cinquante-sept dinar et cinquante centime .


Mode de règlement: Paiement à terme


Fait à Bejaia le 11/04/2022
Cachet Facturation


 KOURTA Hachima
 Chef de Service Commercial


 BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL
 Service Commercial
 DM-04
 DIRECTION MARKETING


 CHABANE Souad
 Chargée de la Régulation


 MSC WSCA Sarl
 24 rue Dirlouche Mourad Amriou, Bejaia
 13 AVR. 2022
 BOG Bejaia N° 91-
 Accusé de Réception IMP PR1/01

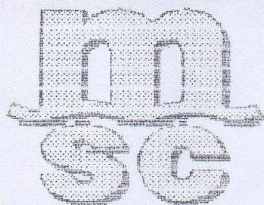

 Total Quality. Assured.
 ISO 9001 : 2015 - ISO 14001 : 2015 - ISO 45001 : 2018

Le client doit s'adresser au service commercial de DMT au plus tard le 5eme jour ouvrable
 après la fin des opérations pour récupérer la facture
 Le délai de paiement est fixé à (15) jours à compter de la date de réception de la facture.
 Le délai de la contestation des factures est fixé à (08) jours à compter de la date de réception
 des factures.

Nouveau Quai - port de Bejaia BP 649 RP Bejaia 06000
 Tél: +213 (0) 062 401 952 - Fax: +213 (0) 34 10 38 47
 Site web: www.bejaiaimed.com

1/1

Annexe N° 16



Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl- Agence Bejaia

Agent de Consignation et Courtier Maritime

Quartier Seghir, Lot N° 04, Bejaia 06000, Béjaia

N.L.F.: 000016001303265 RC: 0013032-B-00 Art: 08 016 002773 NIS: 000016010287357

Tel : +213 34 12 92 27/28 Fax : +213 34 12 97 16

Banque : AGB 032 00167 5074301208 08 Capital: 3 800 000,00 DA

Facture BJAD22/00749/Surestaries

Pour le compte de l'Armateur: Mediterranean shipping company

Le 24/04/2022

Doit : NIF: [REDACTED]	Code: [REDACTED]	Réf: [REDACTED]	Transit: [REDACTED]	Code: [REDACTED]
------------------------	------------------	-----------------	---------------------	------------------

B/L N°MEDU [REDACTED]	Escale: 22.03/019	Navire: MSC AZURIT F	Du: 08/04/2022	Gros : [REDACTED]	Art: [REDACTED]
-----------------------	-------------------	----------------------	----------------	-------------------	-----------------

Echange effectué le: 12/04/2022, Reçu N°: , Chargement le: 07/02/2022

Date Début Ops Navire: 08/04/2022

Monnaie: USD Taux : 143,19 Date début facturation le: 23/04/2022
 Contr Type: 40'HC: Du 1er Au 15ème jr: 0, Du 16ème Au 22ème Jr: 44 USD, Du 23ème Au 60ème Jr: 84 USD, Du 61ème Au 90ème jr: 120

N° Conteneur	Type	Restitué le	Jour	Montant(1)	Jour	Montant(2)	Jour	Montant(3)	(1)+(2)+(3)
TCLU [REDACTED]	40'HC	23/04/2022	1	6 300,36	0	0,00	0	0,00	6 300,36

MONTANT	FRAIS FIXES	TVA	TIMBRE	TOTAL FACTURE
6 300,36	0,00	0,00	0,00	6 300,36

Franchise: 15 Jrs, Manifeste validé le 08/04/2022 à 10:50

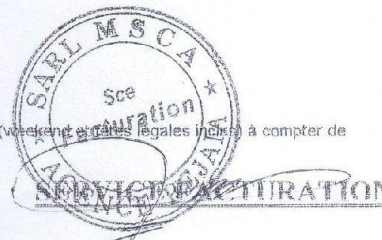
24/04/2022 15:28:59

Arrêtée la présente facture à la somme de :

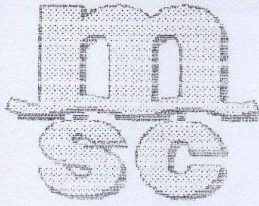
SIX MILLE TROIS CENT Dinars ET TRENTE SIX CENTIMES

...

La contestation des factures émises doit intervenir dans un délai maximum de huit (08) jours calendaires (week-end et jours fériés inclus) à compter de la date de leur réception.



Annexe N° 17



Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl- Agence Beja

Agent de Consignation et Courtier Maritime

Quartier Seghir, Lot N° 04, Bejaia 08000, Béjaia

N.I.F.: 000016001393265 RC: 0913032-E-80 Art: 06 016 002773 NS: 000010010207357

Tel : +213 34 12 52 22/24 Fax : +213 34 12 57 19

Banque : AGB 032 00107 5074304208 08 Capital: 3 800 000,00 DA

Facture BJAD22/00751/Surestaries

Pour le compte de l'Armateur: Mediterranean shipping company

Le 24/04/2022

Doit : NIP: [REDACTED]	Code: [REDACTED]	Ref: [REDACTED]	Transit: [REDACTED]	Code: [REDACTED]
------------------------	------------------	-----------------	---------------------	------------------

B/L N°MEDU [REDACTED]	Escale: 22/03/019	Navire: MSC AZURIT F	Du: 08/04/2022	Gros: [REDACTED]	Art: [REDACTED]
-----------------------	-------------------	----------------------	----------------	------------------	-----------------

Echange effectué le: 12/04/2022, Reçu N°: , Chargement le: 11/03/2022

Date Début Ops Navire: 08/04/2022

Monnaie: USD	Taux: 143,19	Date début facturation le: 23/04/2022
Cntr Type: 20'DV; Du 1er Au 15ème jr: 0; Du 16ème Au 22ème Jr: 24 USD, Du 23ème Au 60ème Jr: 44 USD, Du 61ème Au 90ème jr: 60		

N° Conteneur	Type	Restitué le	Jour	Montant(1)	Jour	Montant(2)	Jour	Montant(3)	(1)+(2)+(3)
BMOU281639/8	20'DV	23/04/2022	1	3 436,56	0	0,00	0	0,00	3 436,56
TCLU169185/0	20'DV	23/04/2022	1	3 436,56	0	0,00	0	0,00	3 436,56
DPSU273653/0	20'DV	23/04/2022	1	3 436,56	0	0,00	0	0,00	3 436,56
MEDU645153/4	20'DV	23/04/2022	1	3 436,56	0	0,00	0	0,00	3 436,56
TCLU308091/8	20'DV	23/04/2022	1	3 436,56	0	0,00	0	0,00	3 436,56

MONTANT	FRAIS FIXES	TVA	TIMBRE	TOTAL FACTURE
17 182,80	0,00	0,00	0,00	17 182,80

Franchise: 15 jrs, Manifeste validé le 08/04/2022 à 18:50

24/04/2022 15:37:02

Arrêtée la présente facture à la somme de :

DIX SEPT MILLE CENT QUATRE VINGT DEUX Dinars ET QUATRE VINGT CENT

...
ii

La contestation des factures émises doit intervenir dans un délai maximum de huit (08) jours calendaires (week-end et fêtes légales inclus) à compter de la date de leur réception.



Annexe N° 18

Sarl M.S.C.A

BEJAIA : Rue didouche Mourad N°24 06000 Bejaia
 BP 07 D RP Béjaia
 TEL.: 034 12 34 21 / 22 / 25 / 27 FAX : 034 13 31 01
 R.C N° 0013032-B-00
 N.I.F.: 000016010297357 ART: 06 016 002773 NIS: 0 000 1601 02973 57
 BANQUE : AGB LIBERTE 032 00107 5074301208 08

Facture IMPORT

Nom	MSC GENEVE			Réf	35
Adresse	Adresse MSC GVA			Du	10/04/2022
Ville	GENEVE	ode Post	1206	Date Commande	08/04/2022
Téléphone	41227038888	Télécopi	41227038787		
Raison Sociale	S A				

Code Escale: 22:03/019 Navire :MSC AZURIT F , Voyage:YB214R du, 08/04/2022

Nbr Cntrs 20': [REDACTED]

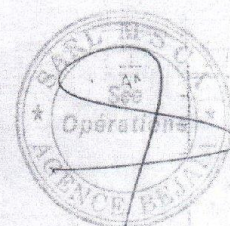
TYPE CONTENEUR	QUANTITE	PRIX UNITAIRE EN USD	TAUX DE CHANGE	MONTANT
20'	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	134 598,60
40'	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	882 050,40

TOTAL HT	1 016 649,00
TVA 19 %	193 163,31
TOTAL TTC	1 209 812,31

Somme en lettres:

Un million deux cent neuf mille huit cent douze dinar & 31 cts.

MODE DE PAIEMENT : Transfert de compte à compte du 11/04/2022



2,31

Annexe N° 19

Sarl M.S.C.A

BEJAIA : Rue didouche Mourad N°24 06000 Bejaia
 BP 07 D RP Béjaia
 TEL.: 034 12 34 21 / 22 / 25 / 27 FAX : 034 13 31 01
 R.C N° 0013032-B-00
 N.I.F.: 000016010297357 ART: 06 016 002773 NIS: 0 000 1601 02973 57
 BANQUE : AGB LIBERTE 032 00107 5074301208 08

Facture EXPORT

Nom	MSC GENEVE			Réf	36
Adresse	Adresse MSC GVA			Du	10/04/2022
Ville	GENEVE	Code Postal	1206	Date Commande	08/04/2022
Téléphone	41227038888	Télécopie	41227038787		
Raison Sociale	S A				

Code Escale: 22:03/019 Navire : MSC AZURIT F , Voyage: YB214R du, 08/04/2022

TYPE CONTENEUR	QUANTITE	PRIX UNITAIRE EN USD	TAUX DE CHANGE	MONTANT
20'				17 182,80
40'				

TOTAL HT	17 182,80
TVA 19 %	3 264,73
TOTAL TTC	20 447,53

Somme en lettres:
 Vingt mille quatre cent quarante sept dinars & 53 cts.

MODE DE PAIEMENT : Transfert de compte à compte du 11/04/2022

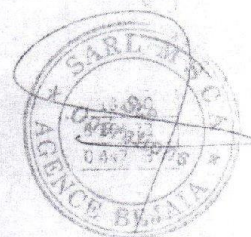


Table des matières

Remerciements	I
Dédicaces	III
Dédicaces	IV
Sommaire	V
Liste des tableaux	VI
Liste des figures	VI
Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : Présentation de la supply chain maritime.....	5
1. Généralités sur le transport maritime	5
1.1. Présentation du transport maritime.....	5
1.2. Nature du transport maritime.....	6
1.3. Moyen de transport.....	7
1.4. Caractéristiques du transport maritime.....	8
2. Environnement de la chaîne du transport maritime	9
2.1. Intervenants dans la chaîne de transport maritime	10
2.2. Documents utilisés dans le transport maritime.....	14
2.3. Incoterms	15
3. Les coûts liés au transport maritime.....	19
3.1. Transport conteneurisé	19
3.2. Tarification du transport maritime.....	22
Chapitre 2 : Présentation de la consignation maritime.....	27
1. Notion sur la consignation maritime	27
1.1. Consignation maritime	27
1.2. Rôle de l'agent consignataire :	28
1.3. Champ d'action de l'agent consignataire :	29
2. Déroulement d'une escale :.....	30
2.1. Processus de consignation de navire en tramping	30
2.2. Processus de consignation des navires en ligne régulière :	33
3. L'activité de consignation en Algérie et son cadre juridique.....	36
3.1. Historique	36
3.2. Cadre légal.....	37

3.3. Modalités d'exercice de l'activité de consignation maritime	38
Chapitre 3 : Traitement comptable d'une escale	42
1. Présentation de l'organisme d'accueil.....	42
1.1. Aperçu historique de l'entreprise Mediterranean Shipping Company	42
1.2. Sarl Mediterranean Shipping Company Algeria	43
1.3. Structure organisationnelle et missions assignées	44
2. Comptabilité maritime.....	46
2.1. Compte d'escale	46
2.2. Les différentes opérations comptables de traitement d'une escale par un consignataire maritime.	49
3. Traitement d'une escale d'une ligne régulière	63
3.1. Comptes comptables spécifiques utilisés par le consignataire MSCA:.....	64
3.2. Etapes de l'opération de l'escale	64
3.3. Traitement comptable de l'escale étudiée	70
3.4. Etablissement du compte d'escale :.....	78
Conclusion générale	84
Bibliographie	86
Glossaire maritime	88
Annexes	93
Table des matières	113
Résumé	115

Résumé

Le transport maritime est actuellement le mode de transport le plus utilisé dans le transport des marchandises, et par lequel les échanges commerciaux internationaux s'opèrent. Ce dernier a un rôle important dans la mondialisation des économies.

La consignation maritime est une activité purement commerciale liée au transport par voie maritime, exercée par un professionnel appelé « agent consignataire » mandaté par l'armateur.

L'activité de consignation en Algérie est régie par les dispositions du décret exécutif N° 09-183 du 12/05/2009, celle-ci est strictement encadrée par des dispositions légales et réglementaires, elle est aussi soumise à un contrôle rigoureux des services des douanes et des contrôles des charges. De ce fait la tenue d'une comptabilité réelle est normalisée par l'agent consignataire est obligatoire.

De ce fait, la tenue de la comptabilité spécifique au milieu maritime, l'établissement d'un compte d'escale et l'enregistrement comptable des opérations liées à l'escale d'un navire dans les comptes spécifiques, par l'agent consignataire est normalisée et strictement obligatoire.

Les comptes spécifiques sont des comptes transitoires qui n'influencent pas sur le résultat de l'activité économique du consignataire maritime.