

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE.
UNIVERSITÉ ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES, DES SCIENCES DE GESTION
ET DES SCIENCES COMMERCIALES.

Département des Sciences Commerciales

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

Option : *Finance et Commerce International*

Thème

L'impact de la qualité de l'activité de consignation
sur le transport maritime de marchandises.
Cas: Les agences de consignation maritimes de Bejaïa.

Réalisé par :

- ✓ Mr. AKHELAK Larbi.
- ✓ Mr. HADDOUCHE Zahir.

Encadré par:

- M^{me}. AATTOUT Hassiba.

Membre du Jury :

- Présidente : M^{me}. KHEBBACHE Nawel.
- Examinatrice : M^{me}. CHEURFA Sadika.

Promotion 2016/2017



Remerciement

Remerciements

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

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

La première personne que nous tenons à remercier vivement est notre encadreur : *M^{me} AATOUT Hassiba*, pour l'orientation, les directives utiles et la confiance qui ont constitué un apport considérable sans lequel ce travail n'aurait pas pu être mené au bon port.

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

Ainsi que tout le personnel de la compagnie de GEMA en particulier notre encadreur au sein de GEMA.

Enfin, on remercie tous les étudiants de la promotion et tous ceux / celles qui ont participé de près ou de loin ont l'aboutissement de ce travail.



Dédicaces

Dédicaces

✿ *Je dédie Ce travail à ... ✍*

À la source de la tendresse et de l'amour. À celle qui a fait plus qu'une mère puisse faire pour que ses enfants suivent le bon chemin dans leur vie et leur étude, ce qui m'oblige à bien faire.

À mon cher père, aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour et l'estime que je porte pour vous. Rien au monde ne vaut les efforts fournis jour et nuit pour mon éducation et mon bien-être.

« Je vous offre ce modeste travail en témoignage de mon profond amour. Puisse dieu, le tout puissant, vous préserver et vous accorder santé, longue vie ».

À mes beaux frères Et à ma petite sœur.

À tous les membres de ma famille Et à toute la famille louzazna, chefaï.

« Une pensée à mes grands-parents décédés que Dieu l'accueille dans son vaste paradis ».

À tous ceux Et celles que j'aime Et qui me sont chers.

Je le dédie également à mon binôme H. Zahir.

”La connaissance des mots conduit à la connaissance des choses.”

larbí.

Dédicaces

 *Je dédie Ce travail à ...* 

Aux deux personnes devant lesquels tous les mots de l'univers sont incapables d'exprimer l'amour et l'affection que j'éprouve pour eux, ses deux êtres qui me sont chers, à ma douce mère ainsi qu'à mon cher père pour tous leurs amours et leurs sacrifices.

Je le dédie également a une personne qui compte beaucoup pour moi que dieu le garde loin de malheur et le guide toujours dans le bon chemin : mon frère Méhana.

A mes adorables sœurs et surtout la petite.


A mes amies : Abdou, Ammouche khatir, Lahlou, fares Hmidouche, Lamine yazide Saadi Akli et à tous mes amis proches ou loin et les copains de LA CHAMBRE J 206.

Une pensée à mes grands parents décédés, que Dieu l'accueil dans son vaste paradis.

A mon binôme Larbi.

Sans oublier mes camarades de la promotion et tous mes amis que je n'ai pas cités.

ZAHIR.

A decorative graphic consisting of a blue wavy ribbon that flows from the top left towards the bottom right, curving and overlapping itself. The ribbon has a gradient from light blue to a darker blue and a slight 3D effect with shadows.

*Liste des
abréviations*

Liste des abréviations

ALC : Algerian Ligabue Catering.

B/B: Bare Boat Charter.

BIMCO: The baltic and international Maritime Council.

B/L : Bill of lading (connaissance).

CCI : Chambre de commerce international.

CFR: Cost And Frieight.

CIF : Cost, Insurance and Freight traduit par Coût, Assurance et Fret.

CMA: Code Maritime Algérien.

CMA-CGM : La compagnie Maritime d'affrètement – Compagnie Générale Maritime.

CNAN : Compagnie National algérienne de Navigation.

CNIS : Centre National d'Informatique et des Statistique Douaniers.

CNUCED : Conférence des Nation Unies sur le Commerce et le Développement.

CNUDCI : Commission des Nation Unies pour le Droit Commercial International.

COMARPEX ALGERIE : Compagnie Magrébine d'Avitaillement et Ravitaillement.

CTBL: Combined Transport Bill of Lading.

DA : Dinars Algérien.

DDP : Delivered Duty Paid traduit par Rendu Droits Acquittés.

D.T.S : Droits de tirage spéciaux.

ENCATM : Entreprise Nationale de Consignation Annexe au Transport Maritime.

ENTMV : Entreprise National de Consignation et des Activités Annexes au Transport Maritime.

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaïa

EPE : Entreprises Publiques Économiques.

ERENAV : Entreprise de Réparation Navale et de Manutention.

ETA: Expected Time Of Arrival (Estimation du temps d'arriver).

E.U.R.L : Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limitée

EVP : Équivalent de Vingt Pied.

EXW : Ex Works traduit par Départ usine.

FAS : Free Alongside Ship.

F.M.I : Fond Monétaire International.

FOB : Free on board traduit par Franco à bord.

GEMA : Société Générale Maritime.

GNL : Gaze Natural Liquéfier.

GPL : Gaze Propane Liquéfier.

HYPOC SHIPPING HYPROC : La Société Autonome Nationale de Transport Maritime des Hydrocarbures et Produit Chimique.

ISO : International Standardisation Organisation (Organisation Internationale de Normalisation).

LTM : Lettre de Transport Maritime.

MSC : Méditerranéen Shipping Company.

MTA: Maghrébine de Transport et Auxiliaires.

NASHCO: National Shipping Company.

O/B/O : Ore/bulk /oil minerais/vrac/pétrole.

O/O : Ore/Oil minerais ou pétrole.

ONP : l'Office National des Ports.

RO-RO: Roll on - roll off.

SARL : Société à Responsabilité Limitée.

SNC : Société en Nom Collectif.

SNTM-CNAN : Société Nationale de Transport Maritime « compagnie de navigation et d'armement national».

SOF:Statement Of Fact / rapport d'escale du navire.

SONAMA : la Société Nationale des Manutentions.

SPA : Société Par Action.

TIC : Technologies de L'information et de La Communication.

TMM : Transport Maritime de Marchandise.

T/C : Time Charter.


V/C : Voyage Charter.



Sommaire

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : Généralité sur le transport maritime des marchandises	
Introduction.....	4
Section 01 : Le transport maritime de marchandises international	5
Section 02: L’approche documentaire du transport maritime international	14
Section 03: Présentation de l’aspect du transport maritime en Algérie	25
Conclusion	31
Chapitre II : Présentation de l’agent consignataire et contrat de consignation	
Introduction	32
Section 01 : Évolution de la consignation en Algérie	33
Section 02 : la consignation et l’agent consignataire	39
Section 3 : Contrat et fonctionnement de la consignation.....	46
Conclusion	55
Chapitre III : Enquête du terrain sur les agences de consignations installée au port de Bejaïa	
Introduction.....	56
Section 01 : Présentation de la Société Générale Maritime (GEMA) de Bejaïa	57
Section 02: La méthodologie de l’enquête	62
Section 03 : Analyse et interprétation des résultats de l’enquête	67
Conclusion	96
Conclusion générale	97
Bibliographie	V



*Introduction
générale*

Introduction générale

Le processus de la mondialisation et la globalisation, ainsi l'effet de l'internationalisation sont des facteurs qui ont accéléré l'ouverture économique dans le monde. À travers la libéralisation des échanges commerciaux qui a met fin au protectionnisme imposé par les États pour protéger son économie cette initiative à toucher l'ensemble des domaines d'activités économiques qui a fait naître la nécessité de déplacer les flux de marchandises, des personnes par des voies diverses et parmi elles on trouve : la voie terrestre, la voie aérienne et la voie ferroviaire ainsi la voie maritime qui est la plus importante. À cet égard, le transport maritime constitue le moteur d'expansion des grandes puissances économiques, ce qui détient le monopole de la quasi-totalité des échanges mondiaux de longues distances.

Pour cela, on trouve que le transport maritime était le moyen adapté et le plus utilisable aux échanges commerciaux dans le monde et il y reste toujours puisque il constitue un vecteur stratégique dans les chaînes de valeur mondiales qui refaçonnent la géographie de l'économie mondiale. Selon la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement), plus de 95% des échanges internationaux se font par des voies maritimes.

Ce trafic généré par ce mode de transport est assuré par des navires qui impliquent la participation des principaux acteurs : le Chargeur, le transporteur. Aussi, plusieurs auxiliaires de transports interviennent dans le but d'accomplissement des différentes tâches, parmi ses auxiliaires, on trouve le transitaire, le commissionnaire de transport, le courtier maritime et le consignataire de navire qui joue un rôle primordial dans les opérations de transport maritime car il représente le transporteur au niveau des ports.

Le commerce extérieur de l'Algérie a passé par deux phases-majors : la première étape est celle d'une économie planifiée, dirigée par l'État depuis l'indépendance jusqu'à la fin des années 90. La deuxième étape commence par la nouvelle loi de nouveau code maritime N° 98-05 du 25 juin 1998 qui à met fin au monopole de la CNAN sur l'activité maritime, cette dernière à l'exclusivité du transport maritime sous pavillon national et qui détient le monopole du capotage, remorquage, manutention et l'activité de consignation. Ce passage d'une économie administrée à une économie de marché à fait naître des nouvelles réformes économiques dans lesquelles le marché est

destiné à prendre progressivement une place centrale entre les différents agents économiques. Désormais, les entreprises nationales sont appelées à devenir plus rentable et bénéfique pour maintenir leur pérennité et assurer leur développement. Aussi, afin de faire face aux défis auxquels elles seront de plus en plus confrontées à la concurrence imposée par les agences étrangères. Et comme elles sont appelées à accompagner ce changement et analyser cette nouvelle approche en fonction de transport maritime et son impact sur le déroulement de l'activité.

Pour mener à bien notre travail de recherche et comprendre l'activité de consignation, nous avons pu effectuer un stage pratique d'un mois au sein de l'agence de consignation GEMA. Dans le but de connaître la paperasse utilisée dans l'activité maritime et le rôle joué par l'agence dans ce domaine.

Dès lors, l'objectif que nous assignons à notre présent travail consiste à tenter de répondre à la problématique suivante : **Dans quelle mesure la qualité des services et la procédure offerte par les consignataires permettent-elles d'influencer sur le choix des armateurs dans l'activité de consignation ?**

À cet effet, nous tenterons de répondre aux questions suivantes qui est-on rapport avec notre problématique :

- i. Est-ce que l'activité de consignation Algérienne joue un rôle dans le commerce extérieur et par quel moyen ?
- ii. Est-ce que le nouveau code maritime a influencé sur l'activité de consignation ? et quel est son impact sur l'émergence des agences de consignation nationales et étrangères ?
- iii. Quel est le degré d'influence des services offerts sur le choix des armateurs et la place des agences de consignation privées et publiques dans le marché de consignation ?

A partir de là, nous avons proposé quelques hypothèses qui peuvent répondre préalablement à notre problématique :

H1 : La qualité des services rendus par les agences de consignation de la ville de Bejaïa n'est pas toujours un facteur indispensable sur le choix des opérateurs économique.

H2 : La communication avec les clients sur le déroulement des opérations de consignation reste le facteur le plus important dans le choix d'une agence de consignation.

L'intérêt de cette étude est d'apporter des éléments de réponse à notre problématique, mais aussi de donner une idée générale sur le transport maritime et l'activité de consignation en Algérie.

Pour parvenir à notre objectif, nous avons opté pour une démarche méthodologique qui s'est principalement axée sur :

- Partie théorique : La consultation des ouvrages, revues, mémoires, publications, sites internet et des documents du ministère des transports sur les activités maritimes et portuaires en Algérie.
- Partie pratique : La réalisation d'une base des données constituées d'informations collectées et d'analyse obtenue grâce à des questionnaires distribués sur les agences de consignation installées au port de Bejaïa, afin de maîtriser les procédures poursuivies dans le fonctionnement des consignataires, nous avons effectué un stage pratique au niveau de l'agence de consignation **GEMA**. Les résultats issus des questionnaires sont traités en utilisant le logiciel **Sphinx plus² version 5.1.0.8**.

Enfin, notre travail sera présenté en trois chapitres :

- **Le premier chapitre** traitera des généralités sur transport maritime de marchandises.
- **Le deuxième chapitre** sera consacré sur la présentation de l'agent consignataire et contrat de consignation.
- **Le troisième chapitre** s'axera sur l'analyse et l'interprétation des résultats de notre enquête.

A decorative graphic consisting of a blue wavy ribbon that flows from the top left towards the bottom right, curving and overlapping itself. The ribbon has a gradient from light blue to a darker blue, with a soft, ethereal glow around it.

Chapitre I

*Généralité sur le transport maritime
de marchandises*

Introduction

Le transport maritime de marchandises est aujourd'hui le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises. 90% des marchandises transportées dans le monde sont en effet par voie maritime. Le transport maritime est aussi le transport le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier).¹

Le commerce extérieur de l'Algérie est assuré à plus de 95% des échanges commerciaux par la voie maritime. Ce moyen de transport n'a pas cessé de s'améliorer et de développer afin de s'adapter et de répondre aux exigences des échanges commerciaux de nos jours.

Dans ce premier chapitre, nous avons partagé notre travail en trois sections :

La première section est d'ordre général, elle sera consacrée au transport maritime de marchandises international et aussi ses caractéristiques. Ensuite, **la deuxième section** sera intéressée aux principaux intervenants maritimes, les différents types de contrats et documents du transport maritime, et enfin, **la dernière section** se porte sur l'évolution et l'évaluation du système portuaire algérien.

¹ KERKOUR Nacerdine, IDIRE Yacine. (2014-2015). « le rôle de la consignation dans le la dynamique du transport maritime de marchandises », mémoire de master 2 université de Bejaïa, P03.

Section01: Aperçu sur les concepts du transport maritime international de marchandises

Le transport maritime international des marchandises a beaucoup évolué dans le monde actuel. En outre, il est le mode de transport le plus adapté pour le transport de frets. Car il est le moins coûteux et reste le plus utilisé pour le transport des produits très difficiles, lourds à acheminer et volumineux malgré sa lenteur.

Aujourd'hui grâce à l'efficacité accrue des techniques humaines, la conteneurisation permet les coûts les plus bas et offre un certain nombre d'avantages tels que la sécurité de la chaîne du froid, la traçabilité, la rapidité, les services et livraisons en port à port.

1.1 L'histoire du transport maritime de marchandises international

Dans l'histoire, le transport maritime a été depuis longtemps un des moyens les plus anciens utilisés dans le déplacement tant pour les hommes que pour les marchandises, mais aussi un moyen privilégié des échanges. Les premiers bateaux sont d'une conception très simple : il s'agit de radeaux faits de morceaux de bois assemblés ou bien de pirogues. Ils servent avant tout à se déplacer, à transporter des marchandises, les passagers sur de courtes distances.

Peu après, le commerce maritime remonterait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport des marchandises en méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par le marchand grec et romain, puis appliquées par les puissances maritimes du moyen âge à nos jours. L'art de la navigation s'améliore.

Parmi les progrès technologiques marquant le tournant du XXe siècle, deux évolutions sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles : l'utilisation de la vapeur comme force au début du XVIII^e siècle et l'emploi du fer dans la construction navale.

Après la Première Guerre mondiale, des progrès majeurs furent accomplis, en particulier dans la mise au point de la propulsion turboélectrique. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la soudure a remplacé les rivets dans la construction navale.²

² <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html> Consulté le 27/02/2017.

La mondialisation croissante de l'économie a été largement autorisée par le transport maritime et sa rapide évolution, tant au niveau de l'organisation, de l'évolution technologique que des prix du transport. Cette mondialisation des échanges renforce elle-même le rôle du transport maritime par l'ampleur de son développement. Elle n'échappe pas donc à cette règle de temps.

Depuis ce mode de transport a permis de découvrir et d'explorer des nouveaux continents avec la découverte de l'Amérique et l'exploration des pôles. Avant, ce type de transport était plus axé dans le transport de personne, mais plus tard, il s'est spécialisé dans le transport des marchandises.

La maritimisation de l'économie continue toujours, de 1950 à 2008, le tonnage mondial a été multiplié par cinq, la productivité par dix et le coût réel du transport divisé par trois ou quatre. Conséquence immédiate, le tonnage transporté a été multiplié par 7,5; ce qui, mesuré en volume, est encore plus spectaculaire: 2566 millions de tonnes sont transportés en 1970, 3780 en 1990 et 6170 en 2008.³

1.2 Définition et types du transport maritime de marchandises

1.2.1 Définition de transport maritime

L'espace maritime est considéré comme étant un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux. Le transport maritime est donc un moyen privilégié des échanges internationaux, qui a connu plusieurs transitions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime.⁴

1.2.2 Types du transport maritime⁵

Le bateau est un véhicule spécialement conçu pour le transport des personnes et des marchandises par voie d'eau. Nous y associons donc les véhicules de transport fluvial et les véhicules de transport maritime.

³ Revu de presse, « la question portuaire en Algérie », forum de chef entrepreneur, 13/02/2013.

⁴ DAGMOUNE.O,MESSAOUDENE.S, (2008), l'escale d'un navire commercial mémoire de fin formation, institut national spécialisé dans la formation professionnelle de Bejaia.

⁵ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Bateau-Types.htm> Consulté le 02/03/2017.

1.2.2.1 Les bateaux de transport de marchandises diverses

1- Vraquiers : classé parfois en O/O ou O/B/O.O/O ore/oil minerais ou pétrole. O/B/O Ore/bulk /oil minerais/vrac/pétrole. Navires transportant des marchandises solides non emballées comme le charbon, les céréales, le sable, minerais ou du pétrole.

2- Réfrigérés : c'est un navire généralement rapide et de taille assez modeste, transportant les marchandises sous température contrôlée. Par exemple : transportant bananes, poisson ou viandes congelées.

3-RO-RO : Roll on - roll off. Technique de chargement ou de déchargement des navires par rampe d'accès, qu'empruntent tous engins sur roues, voir roulier.

Manutention par des portes placées à l'arrière ou sur les côtés et par des rampes intérieures fixes ou mobiles. (Par exemple : Navires équipés de sortes de pont levé permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions).

4- Porte-conteneurs : Navires spécialisés pour le transport des conteneurs, puissants et rapides, les portes-boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 à 40 pieds. Les plus gros actuels font plus de 300 m de long et transportent 8000 EVP.

1.2.2.2 Les types de bateau de service

1- Remorqueurs : Remorquage portuaire pour aider les navires à s'accoster et appareiller, déplacement de barges et pontons. Remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans propulsion, ou assistance à des navires en détresse.

2- Câbliers : posent et entretiennent des câbles de télécommunications au fond des océans dans le monde entier. Leurs moyens techniques leur permettent d'autres missions ponctuelles variées.

3- Service Off-shores : nombreux services différents: ravitaillement des plateformes en matériel, eau et provisions, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation du pétrole en mer.

4- Frégate : Navire de guerre et d'escorte anti-sous-marine.

1.2.2.3 Les bateaux de transport de produits liquides et gazeux

1- Pétrole, produit : Transportent plutôt des produits raffinés, trois ou quatre différents en même temps, essence, gazole, Kérosène, fuel domestique. Donc des navires de taille réduite, guère plus de 30 ou 40.000 tonnes de ports en lourd.

2- Chimiques polyvalents : ce sont des navires sophistiqués transportant à peu près n'importe quel liquide, à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves, 30 ou 40.

3- Chimiques spécialisés : sont des navires dédiés au transport d'un seul produit : acide phosphorique, méthanol, vin, jus d'orange ; affecter en général toute leur vie à une ligne donnée.

4- GAZ : avec des techniques de construction différentes transportent des gaz à pression normale, mais plus ou moins réfrigérée, Butane, méthane, gaz naturel (LNG) ou gaz de pétrole liquéfié (LPG).

1.3 Les conventions internationales

L'Algérie a ratifié certaines conventions maritimes internationales, qui sont au profit de ses engagements avec les différents partenaires de transport maritime. La plupart des conventions adaptées par l'Algérie étaient sous l'égide de l'organisation maritime internationale.

En conséquence, on compte aujourd'hui dans le monde quatre principaux régimes internationaux de la responsabilité du transporteur de marchandises par mer. Dans un ordre chronologique, trois régimes découlent directement de la Convention de Bruxelles de 1924 et des modifications qui l'ont suivie. Le quatrième régime est celui de la Convention de Hambourg de 1978.

1.3.1 La convention de Bruxelles et ses modifications subséquentes

Le tout premier régime international de la responsabilité du transporteur de marchandises par mer ressort de la Convention de Bruxelles adoptée en **1924**. Depuis lors, celle-ci a successivement subi deux importantes modifications insufflées par les Protocoles de Bruxelles de **1968** et de **1979**.

1.3.1.1 La convention initiale du 25 août 1924 (Règles de La Haye)

Signée à Bruxelles le 25 août 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931, désignée parfois improprement par l'expression de « règle de La Haye » la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.⁶ Cette règle a été ratifiée par 78 Etats.

Au fond, les Règles de La Haye ont un caractère pour le moins atypique, car elles se veulent différentes de toute autre convention internationale. En effet, l'article 03 (8) des règles de La Haye en consacre le caractère impératif puisque sont réputées nulles et non avenues toutes stipulations du connaissance qui y contreviennent en atténuant ou en obviant à la responsabilité du transporteur maritime.⁷

1.3.1.2 La version subséquente de la convention de Bruxelles

A. Protocole modificatif de 1924 - 1968 (Règles de La Haye - Visby)

Ce protocole a été signé à Bruxelles le 23 février 1968, rédigé dans la ville suédoise de Visby. Il est entré en application le 23 juin 1977. Il a pour objet de modifier les articles 03 et 04 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924, et d'ajouter un article 06 bis à l'article 03, ainsi qu'un article 4 bis à ladite convention.⁸

La convention s'applique pour citer une liste très précisée en trois (03) situations suivantes :

- ✓ Au cas de connaissance émis dans un état signataire (peu importe de la nationalité de navire, du transporteur et du chargeur) ;
- ✓ Au cas où le transport a lieu au départ d'un port de source de droit de commerce international d'un état signataire ;
- ✓ Au cas où une clause de connaissance stipule que le transport sera soumis à la convention.

Les parties de ce protocole sont les pays suivants : Australie, Belgique, Danemark, Égypte, Équateur, Finlande, France (avec effet au 23 juin 1977), Grèce, Géorgie, Italie, Liban, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Singapour, Sri Lanka, Suède, Suisse, Syrie, Tonga.

⁶ Article 860-01, illustration de la convention de Bruxelles (convention originelle). Transports maritimes, guide Lamy transports, tome 2, 4^{ème} partie Ed Lamy août 1999.

⁷ <https://fr.slideshare.net/rabahparadise2/responsabilit-du-transporteur> Consulté le 05/03/2017.

⁸ Article 375-02, illustration de la convention de Bruxelles, modifiée 1968. Transports maritimes, guide Lamy transports, tome 2, 4^{ème} partie, Ed Lamy août 1999.

B. Protocole modificatif de 1924 - 1968 - 1979 (Règles de la Haye – Visby modifier)

L'abandon de l'or comme valeur étalon en 1978 a conduit à adopter une nouvelle unité de compte afin que sa valeur suive l'évolution des principales monnaies et que la convention en monnaie nationale soit simple. Le 21 décembre 1979 en vue, notamment, de remplacer l'unité monétaire des règles de La Haye-Visby 1968, le Franc Poincaré « valeur or » par les droits de tirage spécial (D.T.S) du Fonds Monétaire International (F.M.I.). C'est-à-dire : le D.T.S est substitué en tant qu'unité de compte à la livre sterling or et à toute autre monnaie référencée par rapport à l'or.

Conformément à son article 08, ce protocole de 1979 est entré en vigueur le 14 février 1984. Assurément, c'est le régime international de la responsabilité du transporteur maritime le plus prisé aujourd'hui, car les pays qui y ont souscrit pèsent par leur nombre et leur importance dans la communauté maritime.

1.3.2 La Convention des Nations Unies

La convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer signée à Hambourg le 31 mars 1978 traduit quant à elle un changement ou une volonté de changement de paradigme par un remplacement pur et simple des régimes de Bruxelles ayant cours alors.⁹

En effet, la convention de Hambourg est le résultat d'une forte pression exercée par les nations de chargeurs, essentiellement pays en voie de développement, qui s'insurgent contre la convention de Bruxelles dont on dit qu'elle accorde une trop grande protection aux intérêts des vieilles nations maritimes.¹⁰

La preuve en est que la Convention de Hambourg a été élaborée sous la houlette de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à la demande de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) au sein desquelles règnent pratiquement les pays en voie de développement numériquement majoritaires. Son secteur d'application est :

- ✓ Le connaissement émis dans un pays signataire ;
- ✓ Elle est conventionnellement déclarée applicable ;

⁹ Cette ambition se manifeste par l'obligation faite par l'article 31 de la Convention de Hambourg à tout État qui y adhère de dénoncer la version de la Convention de Bruxelles qu'il appliquait jusque-là.

¹⁰ A.J.WALDRON, «The Harnburg Rules- A Boondoggle for Lawyers », (1991) The Journal of Business Law 305, 305 et C. LEGENDRE, loc. cil., note 8,388.

- ✓ Le port de chargement ou de déchargement est situé dans un pays signataire.

Les Règles de Hambourg sont en vigueur depuis le 1 novembre 1992 conformément à leur article 30. Au 2 septembre 1999, elles étaient en vigueur dans 26 pays. Pour la plupart, ces pays ont une réputation de chargeurs et ne brillent pas par leur participation au commerce mondial.

1.4 Les principaux incoterms (International Commercial Terms)

Le transport maritime met dans la plupart des cas deux commerçants de nationalité différente, de langue différente, d'usages commerciaux différents et situés à des milliers de km l'un de l'autre. Il est primordial alors pour eux d'utiliser un langage commun, l'incoterm.

1.4.1 Définition d'incoterms

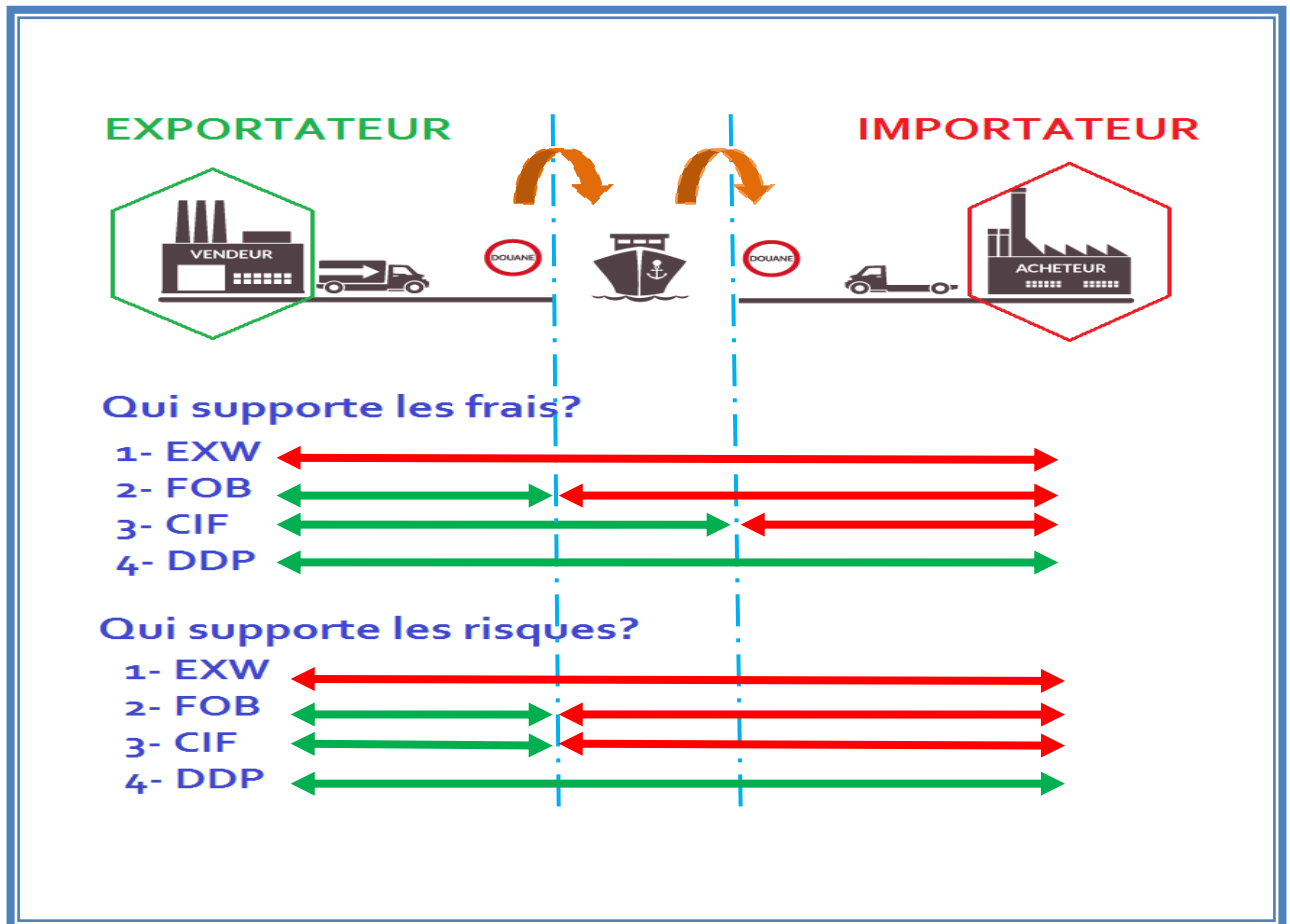
Les Incoterms, ou **International commercial terms**, ont été créés en 1936 par la chambre de commerce internationale (CCI), dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges mondiaux. Le rôle des incoterms 2010 est de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur, au cours d'un commerce international.

Plus précisément, cela signifie qu'ils définissent à quel moment la marchandise passe de la charge du vendeur à celle de l'acheteur. Par ailleurs, être responsable des biens sous-entend : assumer la logistique, le choix des transports, les frais engendrés (douanes, assurances) et tous les risques tels que les détériorations, les pertes ou les vols... etc.¹¹

Autrement, les incoterms sont des termes de vente, et/ou des clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international. Ils définissent dans le cadre d'un contrat international les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur occasionnés par le déplacement de marchandise, sur le triple plan : du lieu de transfert des risques, la répartition des frais d'acheminement et des documents dus par le vendeur ou l'acheteur.

¹¹ <http://gcb sourcing.com/Fr/Blog/transport-et-douane/transport/quest-ce-quun-incoterm/> consulté le 05/03/2017.

Figure N° 01 : *La répartition des frais et risques entre Acheteur et vendeur*
 (Exemple d'incoterms)



Source: <http://mds-logistics.com/informations-pratiques/les-incoterms/>

1.4.2 Les principaux incoterms

Les conditions de vente sont établies par la chambre de commerce international, dans la dernière révision 2010, il y a 11 incoterms. Parmi cela, on garde les quatre principaux : **EXW, FOB, CIF et DDP.**

1.4.2.1 EXW (*Ex Works traduit par Départ usine*)

Le vendeur ou l'acheteur peuvent stipuler que la condition de vente est EXW (À l'usine de vendeur).

EXW c'est l'incoterm qui donne le moins d'obligation au vendeur. Ceci veut dire que le vendeur doit placer sa marchandise sur le port d'expédition. Il doit :

- Mettre à la disposition de l'acheteur les marchandises emballées pour l'export ;
- Fournir une facture commerciale.

C'est donc l'acheteur qui va subir toute la logistique internationale. C'est-à-dire, Il doit supporter tous les frais et risques liés à l'acheminement de la marchandise entre vendeur et acheteur (transport, assurance et douane).

1.4.2.2 FOB (*Free on board traduit par Franco à bord*)

La particularité de cet incoterm est d'être exclusivement maritime (au même que FAS, CFR et CIF) et de ne pas concerner les conteneurs. En principe, le vendeur doit dédouaner la marchandise et la livrer à bord d'un bateau au port d'embarquement. Le transfert des frais et des risques se fait lorsque la marchandise est à bord du navire au port de départ.

Cela signifie que l'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise à partir de ce point. Le vendeur paye donc les frais de chargement et doit fournir une facture commerciale ainsi qu'un reçu « net à bord ».

1.4.2.3 CIF (*Cost, insurance and freight traduit par Coût, assurance et fret*)

Cet incoterm impose au vendeur de conclure le contrat de transport pour le compte de l'acheteur, mais aussi de souscrire une assurance au nom de l'acheteur également pour couvrir la marchandise durant le transport.

La marchandise circule bien aux risques de l'acheteur. Selon cette organisation, il y a décalage entre le transfert des frais qui s'effectue au port d'arrivée et le transfert des risques qui lui à lieu au port de départ.

CIF c'est l'incoterm, qui finalement correspond au CFR avec en plus les frais d'assurance, est fréquemment utilisée, car elle permet à l'exportateur de fournir une solution complète (dédouanement, assurance et transport) sans engager sa responsabilité puisque c'est l'acheteur qui est responsable de la marchandise durant le transport.

Documents à fournir par le vendeur : facture commerciale, police d'assurance et documents de transport.

1.4.2.4 DDP (*Delivered duty paid traduit par Rendu droits acquittés*)

Le DDP prévoit que les marchandises doivent être 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.

Le principe est que l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que ce déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigées par les autorités du pays d'exportation ou importation.

Section 02 :L'approche documentaire du transport maritime international

À travers cette section, nous illustrons les principaux intervenants maritimes, les types de contrats et différents documents utilisés dans le transport maritime permettent d'assurer le suivi logistique de l'opération, depuis le magasin de l'expéditeur jusqu'au destinataire, de classifier la responsabilité de chaque acteur et de définir le contrat de transport. Donc, ils sont indispensables à la formation du contrat. Ainsi, les avantages et inconvénients du transport maritime.

2.1 Les intervenants maritimes

Comptent parmi les principaux intervenants dans le transport maritime, on trouve :

1) L'agent maritime

L'agent maritime est mandaté par l'armateur pour mission beaucoup plus commerciale, quant à lui va négocier et conclure des contrats, rechercher du fret, s'occuper des relations avec les autorités portuaires locales, coordonner les opérations d'embarquement et de débarquement, et contacter la clientèle locale.

Souvent, il est l'intermédiaire local pour les commissionnaires de transport plus que les compagnies maritimes.

2) L'armateur

Un armateur est celui qui possède, exploite ou affrète un navire, en gros c'est la compagnie maritime. Son rôle est de transporter les marchandises d'un point "A" à un point "B" par la mer, en temps est en bon état.

Les 3 plus gros armateurs mondiaux sont MAERSK, MSC et CMA-CGM, mais il en existe des dizaines.

3) Le courtier maritime

Le courtier maritime est considéré comme toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente de navires, des contrats d'affrètements et de transports maritimes et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.

Le mandat de courtage maritime doit être établi par écrit et définir clairement les droits et les obligations du courtier. L'exercice des fonctions de courtier maritime sur le territoire algérien est réservé exclusivement aux sociétés ou établissements nationaux algériens.¹²

❖ *Il existe principalement deux types de courtier maritimes :*

- ✓ Le courtier interprète chargé de traduire les documents des navires étrangers et leur mise en douane, la législation des documents... etc.
- ✓ Le courtier de vente et d'affrètement des navires, connu comme étant l'intermédiaire entre le fréteur et l'affréteur et intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navires.

4) Le transitaire

Le transitaire est un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues.¹³

Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandise qui consiste à :

- Informer et conseiller le client sur l'organisation du transport ;
- Le renseigner sur les formalités de douanes ;
- Réceptionner la marchandise.

¹² Article 631 de l'ordonnance n°766-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, p 398.

¹³ Le Lamy transport, tome 2 (Edition 2005), page 116n° 182 (dictionnaire du transport).

5) Le pilote

Le pilote joue le rôle de conseiller et d'assistant technique auprès du capitaine lors de l'arrivée ou le départ d'un navire.

Il est là pour faire en sorte qu'un navire se déplace dans le port sans incident, le pilote connaît parfaitement les lieux et a la capacité de manœuvrer tous types de navires.

6) Le transporteur

Le transporteur c'est le responsable des pertes et des 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 exceptés.¹⁴ Le transporteur peut être l'armateur propriétaire réalisant le transport, ou non-propriétaire disposant de prérogatives de l'affrèteur, il peut être un affrèteur au voyage.

La responsabilité du transporteur est notamment limitée à une somme forfaitaire par colis ou unité de mesure de la marchandise conservée par l'obligation de dédommagement.

7) La douane

La douane est une institution étatique dont le premier rôle est le contrôle du commerce extérieur, ainsi que les procédures visant le développement harmonieux de l'économie mondiale. Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties.

8) Le manutentionnaire

L'entrepreneur de manutention est ce qu'on appelle « l'aconier ». Son rôle est de réceptionner les marchandises arrivant au port pour les mettre à bord des navires, et inversement à l'export.

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales du navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « dockers » et des équipements de plus en plus modernes.¹⁵


¹⁴ Article 27 de la loi 1966 du code maritime.

¹⁵ Merzoug Slimane, la place du transport maritime des marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire Magister, université de Bejaia 2005.

9) Le chargeur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à:

- Préparer la marchandise ;
- Prospector un navire ;
- Déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

 **Remarque :** *Les banques et les compagnies de l'assurance sont aussi des intervenants qui ont le rôle de promouvoir le commerce maritime de marchandises. Le service des banques consiste à identifier la transaction et son suivi physique et financier. Quant aux compagnies d'assurances, elles assurent et indemnisent leur client ou l'assurent sur les risques liés au navire et à la cargaison.*

2.2 Types de contrats du transport maritime de marchandises

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une cargaison d'un point à un autre moyennant un prix spécifié.

2.2.1 Le contrat du transport maritime

Le contrat du transport est une convention par laquelle un transporteur professionnel s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé, dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

❖ *Les caractéristiques du contrat peuvent être :*

- ✓ Le contrat de transport, est un contrat consensuel, qui porte sur un envoi, destinataire et qui fait intervenir au moins trois personnes (l'expéditeur, le transporteur et le destinataire).
- ✓ Le transporteur est tenu à une obligation de résultat: concrètement, cela signifie qu'en cas d'anomalie, le transporteur est automatiquement responsable.

Cette obligation de garantie du transporteur au regard des marchandises ne commence qu'au moment où il les prend en charge. Ainsi, il doit faire la distinction entre la conclusion du contrat et le commencement d'exécution effective du contrat de transport. L'échange des consentements ne fait pas démarrer la prise en charge de la marchandise.¹⁶

2.2.2 Le contrat d'affrètement

On peut définir l'affrètement comme le contrat de location de navire par lequel le fréteur s'engage à mettre à disposition d'un affréteur, à une date donnée, soit une capacité de transport en vue d'accomplir un voyage, soit l'utilisation d'un navire pendant un certain temps, moyennant le paiement d'une somme appelée fret. Dans ce contrat, l'élément essentiel est le navire qui va être affrété.

Le contrat d'affrètement est conclu en général par l'entremise des courtiers spécialisés, on peut distinguer deux parties :

- **L'affréteur** : C'est l'utilisateur futur du navire.
- **Le fréteur** : C'est celui qui fournit le navire.

Il existe trois types d'affrètement : Le contrat d'affrètement au voyage est à distinguer de l'affrètement coque nue et de l'affrètement à temps.

- a) **L'affrètement coque-nue (*Bare Boat Charter B/B*)** est le contrat par lequel l'affréteur va louer le navire nu et l'équiper, l'armer avec son propre équipage et le maintenir en état de navigabilité. Il en devient l'opérateur, règle tous les frais nautiques et commerciaux et assure le navire.
- b) **L'affrètement à temps (*Time Charter T/C*)** est le contrat par lequel l'armateur (le fréteur) propriétaire garde la gestion nautique du navire à l'aide de son équipage et l'affréteur en assure la gestion commerciale. Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois ou années).
- c) **Le contrat d'affrètement au voyage (*Voyage Charter V/C*)** est le contrat par lequel le fréteur met, en tout ou partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.¹⁷ Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

¹⁶ Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI: « transport logistique », 8ème édition, le génie des glaciers, 2010, P 8.

¹⁷ Article 5 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966.

❖ *Ces deux contrats ne sont pas régis par le même régime juridique :*

- ✓ Le régime applicable au contrat d'affrètement est caractérisé par la liberté des parties, qui évoluent en principe dans un rapport d'égalité, le fréteur comme l'affréteur étant tous deux considérés comme des professionnels avertis du monde maritime.
- ✓ Le régime applicable au contrat de transport est en revanche impératif et a été créé pour protéger la partie faible du contrat (le chargeur) contre les abus potentiels du transporteur.

2.2.3 Contrat de consignation

Le consignataire maritime agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services, en fait, il est receveur d'ordre, souvent strict, d'exécuter des missions, entre autres de ne délivrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandant, dans le cas du transporteur que contre remise de documents et/ou de paiement des sommes dues¹⁸.

Il existe deux types :

a. Le consignataire du navire

C'est un représentant de l'armateur (ou plusieurs armateurs) et peut être salarié d'une compagnie maritime ou indépendante. Son rôle est de soigner également l'ensemble de la cargaison reçue des navires des mains du capitaine jusqu'à leur livraison au destinataire.

Il est en outre chargé d'accomplir les tâches suivantes:

- La réception et la livraison des marchandises ;
- La conduite administrative du navire ;
- Il collabore avec les manutentionnaires (l'acconier).

L'exercice des fonctions de consignataire du navire par toute personne sur le territoire algérien est soumis à une autorisation. Toute action découlant du contrat de la consignation du navire est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.¹⁹

¹⁸ EL Khalifa Mohamed EL Kamel, « guide de transport international de marchandise », édition DAHLEB 1966. P30

¹⁹ Article 609 de l'ordonnance n°76_80 du 23 octobre 1976, portant code maritime.

b. Le consignataire de la marchandise

Il est considéré comme consignataire de 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 mandats, de payer les frais de ces marchandises, et de les répartir entre les destinataires.

Les fonctions de consignataire de la cargaison sur le territoire algérien sont exercées dans les mêmes conditions que celles définies pour le consignataire du navire. Toute action découlant du contrat de consignation de la marchandise est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.²⁰

Le consignataire de cargaison doit :

- Accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de cargaison ;
- Veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandise;
- Prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits.

2.3 Les documents du transport maritime de marchandises

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

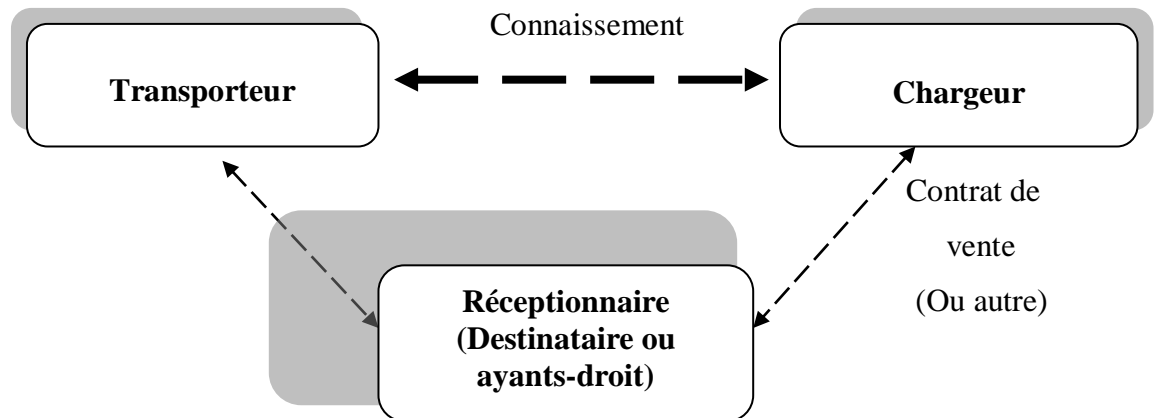
2.3.1 Le connaissement (*Bill Of Lading*)

Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime, de même qu'un titre, pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison.²¹ Donc, le connaissement est un document lié au transport de marchandises, faisant la preuve du contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci à délivrer la marchandise contre remise de ce document. C'est un véritable titre de propriété qui est transmis par endossement.²²

²⁰ Article 621 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

²¹ Article 748 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

²² <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/connaissement.html> Consulté le 20/03/2017.

Figure N°02 : Conclusion du contrat de transport maritime

Source : établi par nos soins.

❖ **Typologie du connaissance :**

Le connaissance maritime peut-être:

- **À ordre :** transmissible par simple endos. L'échange se fait par donation (remise). C'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire;
- **Le connaissance nominatif :** l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant);
- **À personne dénommée :** Le document devient non négociable;
- **Surchargé :** des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.

2.3.2 La lettre de transport maritime (*Seaway Bill*)

La lettre de transport maritime n'est seulement qu'un document servant de preuve du contrat de transport. Ce document est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et la compagnie maritime.

On y trouve des mentions comme : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur, ou encore le nom et l'adresse du destinataire.

Contrairement au connaissement, la LTM n'est pas un titre de détention de la marchandise et c'est un titre non négociable.²³ Donc, elle ne présente pas la marchandise.

Également, la lettre de transport maritime est un simple reçu de la marchandise, incorporant les conditions de contrat de transport entre l'armateur et son client, et en particulier, elle peut notamment être utilisée dans les situations suivantes:

- Lorsqu'il s'agit d'une expédition entre une entreprise mère et sa filiale ou entre une société et ses succursales;
- Lorsque le vendeur et l'acheteur travaillent en compte courant et que le règlement entre eux ne se fait pas sur présentation de documents ;
- Lorsque la marchandise risque d'arriver avant les documents du fait de brièveté du voyage ;
- Lorsque le contrat de transport ne s'accompagne d'aucun contrat de vente, déménagements, expéditions personnelles, etc.

2.3.3 La charte-partie (*Charter-Party*)

On insérait dans la charte-partie des éléments considérés encore aujourd'hui comme essentiels : la nature et la quantité de marchandise, les ports de départ et d'arrivée, la date de départ, le fret (c'est-à-dire le prix du transport).²⁴

Une charte-partie (*carta partita* en italien) est un document qui définit les clauses du contrat d'affrètement notamment sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargement et de déchargement, les délais d'immobilisation du navire dans les ports, les taux de fret applicables.

L'affrètement est défini à l'article 1er, alinéa 1er de la loi du 18 juin 1966: c'est le contrat par lequel « le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur ».²⁵ Il est parfois présenté comme une sorte de contrat de location de navire.

²³ <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/lettre-de-transport-maritime-ltm.html> Consulté le 26/03/2017.

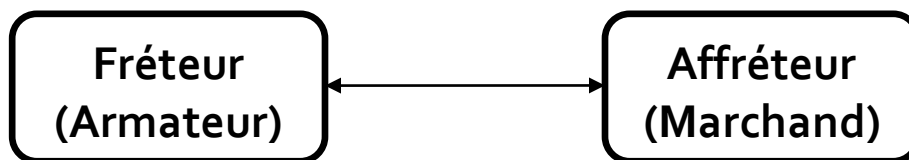
²⁴ Traité de Droit maritime, MM. Bonassies et Scapel, page 475.

²⁵ Loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Les conditions du contrat d'affrètement portent soit sur le parcours « au voyage », sur la durée « à temps », soit sur le navire seul « coque nue ». Il existe des chartes-parties types par différents groupements d'intérêts, les trois catégories principales sont établies par:

- Des groupements internationaux d'armement et de courtiers;
- Des organisations internationales de chargeurs / affréteurs ;
- Des conférences d'armateurs, chargeurs et courtiers, comme elle énumère les obligations de chacune des parties.

Figure N° 03 : Types de la charte-partie



Source : établi par nos soins.

❖ **Principales chartes parties :**

- ✓ **Nyproduce** : crée à l'origine par un comité de grain ;
- ✓ **Mauritannore** : pour les marchandises diverses ;
- ✓ **Bal wood** : transport de bois ;
- ✓ **Africanos** : phosphate du Marco ;
- ✓ **Baltimore** : céréales, Nonyo Zia C /P : Japon ;
- ✓ **Dulk Sugar Charter** : États unis d'Amérique ;
- ✓ **Soviet** : charte partie.

2.3.4 Le manifeste

C'est le document de transport maritime qui permet pour les opérations export ou import d'énumérer la totalité de marchandises chargées dans un port à destination d'un autre port.²⁶ État récapitulatif des connaissements relatifs aux marchandises chargées à bord du navire. Il mentionne les éléments d'identification des marchandises tels que les marques et numéros de colis, leur nature, leur poids.

²⁶ Document interne de la compagnie de GEMA, 2017.

2.3.5 Le document de transport multimodal

Il s'agit d'un document de transport couvrant au moins deux modes de transport. On retrouve dans cette catégorie le connaissement de transport combiné ou CTBL (*Combined Transport Bill of Lading*). Ce document couvre des transports combinés dont la partie principale est maritime.

C'est la compagnie de transport maritime ou son agent qui l'émet, à la demande du chargeur, sur la base des indications fournies par le chargeur. Ce document doit être émis en 4 exemplaires originaux, dont 2 originaux commerciaux, après la mise à bord de la marchandise, en général contre remise du bon d'embarquement et de la note de fret si le fret est payable au départ.²⁷

2.4 Les avantages et inconvénients du transport maritime

2.4.1 Les avantages

Le mode maritime permet le transport de tous types de marchandise, de grandes quantités de produits et sur très longue distance (transport de masse, intercontinental) ; offre une très grande capacité de port en volume et en lourd à de faibles coûts et sans rupture de charge entre deux ports.

- **Le moindre coût** : il est un moyen de transport peu coûteux. S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse ;
- **Sécurité** : le conteneur va protéger la marchandise contre les intempéries. Il sera un rempart contre le vol, les incidents légers de manutention et les pertes ;
- **Sûreté** : il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport. Il offre des garanties de sûreté maximale pour le chargement de marchandises ;
- **Moindre pollution** : il a une faible consommation d'énergie ;
- **Fiabilité** : il offre des garanties de régularité.

2.4.2 Les inconvénients

- Très lent ce qui empêche parfois de respecter les délais de livraison ;
- Les coûts d'emballage et les primes d'assurance plus onéreuses ;
- Difficile de surveiller l'emplacement exact des marchandises en transit ;
- Nécessite le transport intérieur de porte-à-porte ;
- Le taux d'avarie relativement élevé.

²⁷ Document interne de la compagnie de GEMA, 2017.

Section 03 : Présentation de l'aspect du transport maritime en Algérie

Le port est un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises. Le système portuaire algérien a connu dans son évolution et développement plusieurs étapes et formes d'organisations et d'administration de ses activités tout en suivant une politique libérale qui limite à l'État ses interventions dans le domaine et encourage le privé à prendre l'initiative. En fait, plusieurs changements profonds ont été introduits dans ce système depuis l'indépendance.

3.1 Le système portuaire en Algérie

Les ports jouent un rôle principal dans l'économie nationale et dans les échanges commerciaux de notre pays, dont la quasi-totalité empreinte la voie maritime. Ils sont l'un des principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique et social du pays.

L'activité portuaire englobent toutes les activités qui sont liées à la réception des navires (leur chargement, leur déchargement, le stockage des marchandises, les moyens de transport terrestre) pour l'évacuation des marchandises.²⁸ Toutefois dans notre cas, la réparation navale qui est liée à la fonction portuaire qui est considérée comme une base méthodologique de toute approche sur les ports maritimes.

❖ *Les critères de détermination des ports moyens sont de trois ordres :*

- **Quantitatif** (volume du trafic) ;
- **Qualitatif** (nature du trafic, richesse créer par le port) ;
- **Spatial** (rayonnement du port à travers son arrière-pays et son avant-pays).

En ce qui concerne l'Algérie, le critère qualitatif, montre que le trio (Alger, Oran, Annaba), appartient à la catégorie des ports moyens, ayant un rôle régional. Pour les ports pétroliers (Arzew, Skikda, Bejaia) le rôle est international, mais les marchandises n'ont pas la même valeur et ne crée pas la même richesse dans l'économie portuaire et le caractère polyfonctionnel est un argument portuaire. L'Algérie est un pays socialiste, le caractère centralisateur politique et économique à la forte répercussion sur le transport.

²⁸ MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU 2004.

Les conditions de monopole et de contrôle renforcées par la bureaucratie ont eu pour conséquence que le port d'Alger, ou siège les sociétés nationales.

Par ailleurs, les ports évaluent dans un contexte différent de celui des ports d'un pays à économie libérale: les ports algériens sont complémentaires entre eux au lieu d'être concurrentielles, c'est à dire: l'équation des coûts de circulation ne peut aider ni le chargeur pour le choix du port, ni le gestionnaire pour qu'il puisse améliorer sa politique commerciale.

3.2 L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie

En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports autonomes et plus précisément à la parution des décrets :

- N° 63-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes ;
- N° 63-443 du 9 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes.

L'objectif des différentes restructurations est de donner aux ports leur vocation commerciale en remplacement de leur fonction militaire sous l'occupation française.²⁹

Pour mieux expliquer l'organisation des ports en Algérie, nous avons remarqué que cette organisation est passée par quatre étapes :

3.2.1 Première étape 1962-1971

Cette phase se caractérise principalement par une séparation nette des fonctions d'investissements infrastructures des missions proprement commerciales.

Au niveau des ports (ports secondaires), deux intervenants sont présents :

- le ministère des travaux publics pour la première mission.
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

C'est dans cette période que la CNAN (la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation) a été créée, qui a pour mission d'assurer le remorquage dans les trois grands ports (Alger, Oran et Annaba), alors que les autres fonctions (Police et sécurité, Entretien et aménagement, Pilotage, Acconage, Manutention, Exploitation des installations) sont assurées par une autorité autonome à qui sont confiés ces ports.

²⁹ À cette époque les ports sont placés sous le régime des concessions sous la responsabilité des chambres de commerce.

Tandis que les ports secondaires sont gérés par des chambres de commerces des willayas assurent tous les activités.

3.2.2 Deuxième étape 1971-1982

Durant cette phase les ports algériens sont organisés autour des sociétés nationales Spécialisées. Ces dernières qui ont pour objectif d'assurer des fonctions de manutention et acconage SONAMA (la société Nationale des Manutentions) et les fonctions de sécurité, police, pilotage, construction, entretien et exploitation des installations par ONP (l'Office National des Ports) et enfin l'activité de remorquage attribuée à la CNAN.

3.2.3 Troisième étape 1982-1998

Pendant cette période la structure portuaire a connu une restructuration des sociétés nationales en entreprises nationales. La réglementation a accordé l'autonomie de gestion des entreprises publiques économiques avec notamment la création des EPE (Entreprises Publiques Économiques). Les entreprises portuaires ainsi créées constituent les filiales d'une Holding³⁰ (SPA) qui reunit les actions des fonds de participation de l'État.

- Les EPE portuaires ainsi créées ont pour mission la gestion, l'exploitation et le développement des infrastructures et superstructures portuaires. (Activités commerciales : Acconage, Manutention, Remorquage)
- Les entreprises cumulent les fonctions à caractère commercial et les fonctions régaliennes (contrôle, douanier, police et sécurité...).

3.2.4 Quatrième étape depuis 1998

Cette étape est marquée par la mise en œuvre effective des lois sur l'autonomie spécialement :

- La loi 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques (EPE) ;
- La loi 88-02 du 12 janvier 1988, modifiée et complétée, relative aux fonds de participation (à la planification) ;

³⁰ Le holding est créé par l'ordonnance n° 95-25 du 25 septembre 1995, relative à la gestion des capitaux marchands de l'État.

❖ *Le système portuaire algérien a connu des réformes profondes à partir de 1998. Ces réformes sont motivées par :*

- ✓ L'inadaptation des infrastructures et équipements existants ;
- ✓ La concentration de la gestion de l'ensemble des activités portuaires au sein d'une seule entreprise publique autonome ;
- ✓ Le monopole total des activités portuaires, ce qui répercute négativement sur la qualité et le prix des services (l'insatisfaction de la clientèle).

3.3 Les réformes juridiques

L'encadrement juridique sur lequel s'appuie la réforme de secteur portuaire est le nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98-05. Ce nouveau code maritime lequel tout en définissant les ports, détermine les principales fonctions inhérentes à l'activité portuaire, et visant principalement à :

- L'amélioration des performances en modernisant l'organisation, les méthodes et les technologies dans les opérations portuaires ;
- L'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de compétitivité, afin de réduire les coûts directs et indirects de transport ;
- L'utilisation optimale du complexe portuaire existant et son développement harmonieux ;
- La réduction des charges supportées par l'État dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développements ;

La réforme est inscrite dans un nouveau cadre juridique par l'adoption d'un nouveau Code maritime algérien (CMA) en 1998, qui recommande la séparation entre les missions d'autorité portuaire et les activités à caractère commerciales.

La création des autorités portuaires qui auront pour mission de prendre en charge les fonctions de type régaliennes est stipulée par la suite dans les décrets n°199-200/201/202 promulgués le 18 août 1999 et portant respectivement statut et création de trois autorités portuaires régionales Est, Ouest et Centre et dont la mise en place constitue une des priorités assignées à ce secteur.³¹

³¹ Conférence de Tunis, REG-MED:09.11/10/2002.

Ces réformes passent par les quatre principaux axes :

- Réhabilitation de l'État dans son rôle de la puissance publique ;
- Ouverture à la concurrence des activités portuaires à caractère commercial ;
- Simulation des investisseurs privés dans le domaine portuaire ;
- Une définition du rôle et de l'étendu de la fonction de la « police et sécurité » dévolue à l'autorité portuaire à travers une détermination des règles générales relatives à la protection et préservation des ouvrages et installations du domaine portuaire et des modalités de répression des infrastructures à ces règles.

Cependant, les nouvelles dispositions du CMA 1998 et du décret de 1999 n'ont pas modifié la structure des ports algériens qui demeurent monopolisés par les entreprises publiques.³²

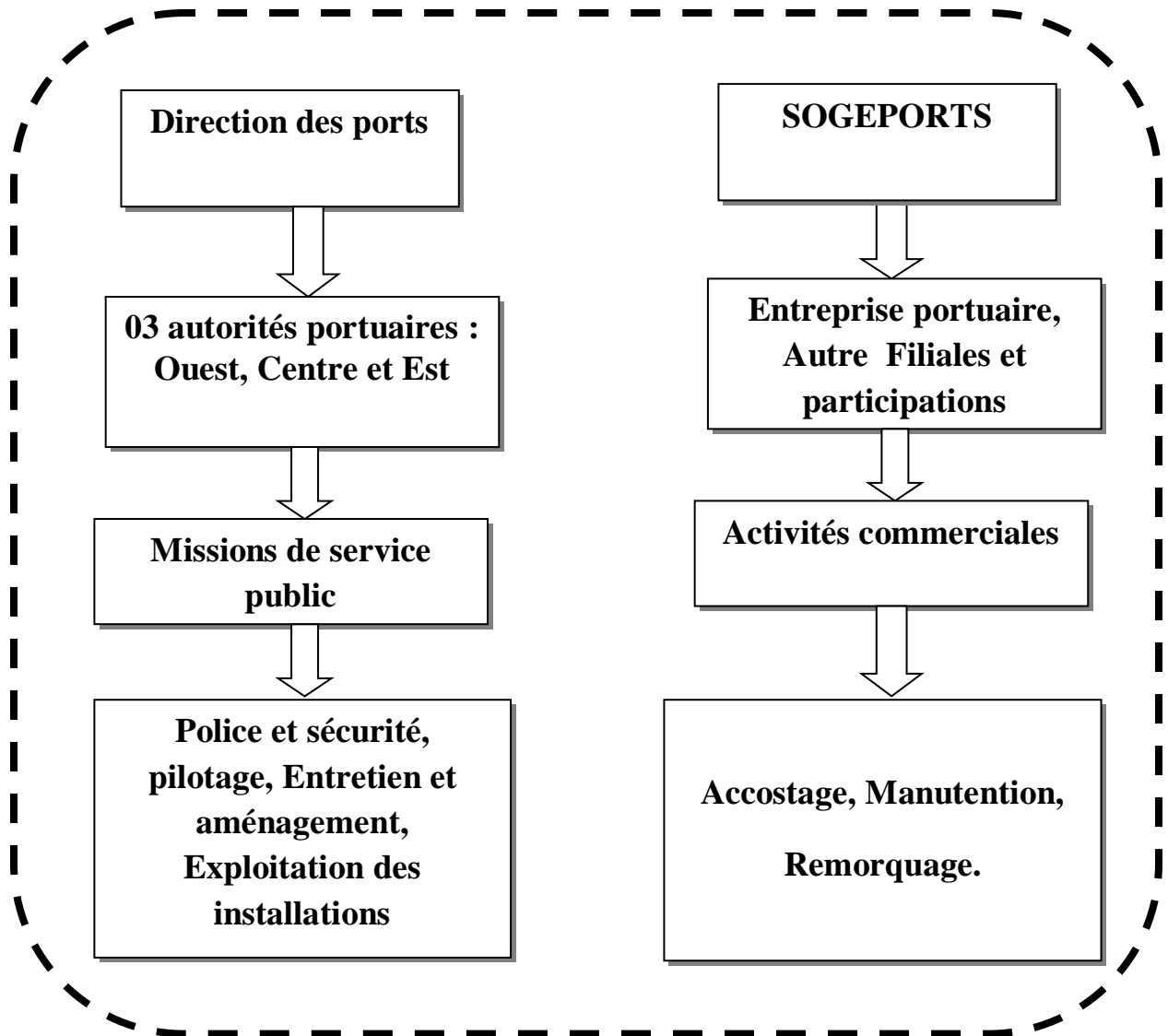
En revanche, les activités à caractère commercial sont ouvertes aux opérateurs privés nationaux et étrangers.

En résumé, ce nouveau cadre juridique vise :

- La création d'une autorité maritime et portuaire de régulation ;
- L'installation d'une autorité portuaire au niveau de chaque port ;
- Lancement d'un plan de développement des infrastructures et autres installations portuaires.

³² Les entreprises portuaires sont sous la tutelle de la direction des ports du ministre des transports et de la société de gestion des participations de l'État « Ports » par abréviation SOGEPORTS qui dépend du ministre des participations et de promotion de l'investissement (MPPI). La SOGEPORTS est créée en mars 2002, en remplacement des anciens Holding publics dissous et a cadre juridique une société par action.

Figure N° 04: *L'organisation du système portuaire algérien conformément au nouveau code maritime*



Source : *MERZOUG Slimane. (2014). « Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia, p 214.*

Conclusion

Le transport par mer est d'une importance essentielle pour l'économie mondiale. Portant, même s'il eut une influence économique majeure pour le commerce maritime international. Donc, le transport maritime doit considérer comme un moyen par lequel l'industrie d'un pays s'approvisionne et expédie ses produits.

Ainsi, les ports algériens sont considérés comme des ports moyens et les moins performants de la méditerranée (sauf les ports pétroliers), depuis l'indépendance le transport maritime en Algérie à connu : une gestion étatiste et d'un manque d'investissement. Les sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs sont devenues par leur macrosomie (gigantisme) de véritable 'État dans l'État'. Si l'Algérie veut atteindre son ambition maritime, elle doit œuvrer pour une cohésion mer-ports et elle doit s'appuyer sur une communauté portuaire soudée et doit avant tout revaloriser la fonction armatoriale.

En fin, pour avoir une bonne réalisation d'un contrat de transport maritime, il faut que les différents intervenants maritimes veillent au respect de l'exécution de contrat. Les échanges mondiaux se font par l'utilisation des divers documents liés au transport maritime établis entre deux parties qui s'occupent une place très importante dans le commerce international.

A decorative graphic consisting of a thick, wavy blue ribbon that flows from the top left towards the bottom right. The ribbon has a slight 3D effect with a lighter blue shadow underneath. It curves and loops, creating a sense of movement and elegance.

Chapitre II

*Présentation de l'agent consignataire
et contrat de consignation*

Introduction

L'Algérie a créé la première compagnie nationale de navigation (CNAN) en 1963. Dans le but d'assurer l'exclusivité de transport maritime d'une part d'une autre part cette compagnie détient le monopole sur l'activité maritime, telle que le cabotage national le remorquage la manutention...etc.

Ce monopole de la (CNANA) sur l'activité maritime a duré jusqu'à la fin des années 90 par l'instauration des nouvelles réformes de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, favorisant la libéralisation et l'ouverture économique du transport maritime et des activités annexes, qui a permis la création de certains auxiliaires privés nationaux et étrangers ainsi les consignataires et les transitaires.

À travers ce deuxième chapitre, nous évoquons brièvement dans **la première section** : l'évolution de la consignation de navires en Algérie avant et après la libéralisation de secteur maritime. Ensuite dans **la deuxième section**, nous allons présenter l'essentiel de l'activité de consignation et l'agent consignataire. Enfin **dans la troisième section**, nous exposons le contrat qui relie l'armateur et l'agent consignataire et le fonctionnement de consignation, et bien que les aspects économique et juridique de la consignation.

Section 01 : Évolution de la consignation en Algérie

Dans cette section, nous illustrons l'évolution de la consignation de navires en Algérie avant et après l'ouverture de secteur maritime et l'activité de consignation qui est passée par deux phases. Ainsi les compagnies de consignation installée en Algérie.

1.1 Le monopole de l'État (CNAN) sur l'activité de consignation de navires

À l'époque coloniale, l'activité de consignation était exercée par des sociétés privées. Certains armateurs assuraient leur propre consignation.

Avec le recouvrement de l'indépendance nationale, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) a été créée par décret le 31 décembre 1963, pour remplir les missions liées aux activités maritimes civiles de transport des marchandises et des voyageurs, au transit et à la consignation des navires touchant les ports algériens afin de régler les différentes transactions commerciales.

De 1962 à 1980, l'activité de consignation est confiée au monopole de la CNAN par le décret N° 71-178 du 30/06/1971, ainsi que la promulgation en 1976 du code maritime algérien qui a consacré le monopole de l'État sur cette activité.

Cependant, il convient à noter que la CNAN dont la vocation était le transport maritime essentiellement s'était vu adjoindre toutes les autres activités annexes à savoir la manutention, le remorquage, l'avitaillement, le transit... etc.¹

En 1979, la CNAN était devenue propriétaire d'une flotte de 109 navires de tous types « conventionnels, RO/RO, pétroliers, méthaniers, car ferries ainsi que les remorqueurs et autres... etc. ».² Ainsi qu'en 1982, avec l'application du décret n° 80-282, elle a dû transférer et retirer certaines activités, à savoir :

- ✓ Les activités de remorquages transférées aux entreprises portuaires nouvellement créées ;
- ✓ La consignation des pétroliers et méthaniers relevant désormais du monopole de la nouvelle société nationale « SNTM-HYPROC » société nationale de transport marine des hydrocarbures et produit chimique.

¹ AMAROUCHE Sadik, BARACHE Yasmina. (2015-2016). « l'activité de consignation de navires en Algérie depuis l'avènement de la libéralisation des activités maritimes », mémoire de master 2 de l'université Abderrahmane Mira Bejaia, p 62.

² Document interne de la compagnie de GEMA, 2017.

Au milieu des années 1980, la CNAN devient **SNTM-CNAN** société nationale de transport maritime « compagnie de navigation et d'armement national » à laquelle sont confiées les activités restantes. par la suite, une seconde restructuration plus profonde et qui va davantage alléger les attributions du « **SNTM-CNAN** » en lui enlevant la gestion d'autres activités au détriment de nouvelles entreprises nationales à savoir : :

- **ENTMV** : Entreprise nationale de transport maritime de Voyageurs, qui chargée du transport maritime de passagers qui prendra plus tard le label d'Algérie Ferries ;
- **SNTM/HYPROC** qui est chargée du transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques.
- **ENCATM** « **GEMA** actuellement » : Entreprise nationale de consignation annexe au transport maritime, qui a dominé cette activité depuis 1987 jusqu'à 1997 ;
- **ERENAV** : Entreprise de réparation navale et de manutention, afin de s'occuper des réparations navales.

En 1996, l'activité de consignation des navires est complètement libéralisée, d'où l'implantation de plusieurs compagnies nationales, mais aussi étrangères : CMA, SHICO, AMS, ICTC, CORAFA, SUDCARGOS, MSC....etc.

1.2 L'ouverture de secteur maritime consacrée par le nouveau code maritime algérien

La libéralisation de l'activité de consignation des navires est rendue possible, grâce aux dispositions de l'arrêté du ministre des Transports du 05 octobre 1996, pris en application du décret exécutif promulgué des années auparavant 22/09/1991 fixant les conditions d'exercice de cette activité, ainsi que celles relatives aux fonctions de consignation des marchandises et de courtier maritime.³

Cette libéralisation a pu permettre à l'organisation du marché de la consignation et ces exploitations, divers avantages en terme de sécurité, la rentabilité, la rapidité. Ainsi, elle s'appuie sur le développement du secteur maritime, et avec l'instauration d'une concurrence entre les consignataires, en offrant des données positives pour l'armateur, les clients et tous les autres intervenants dans la chaîne de transport maritime en ayant des répercussions appréciables sur les conditions de prise en charge de cette activité.

³ Document interne de la compagnie de GEMA, 2017.

D'après la promulgation de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, l'activité de consignation de navire et de cargo a été ouverte aux entreprises privées nationales et aux entreprises privées étrangères. Cette dernière a subi de différentes modifications celle de 2002 et celle de 2009 (le décret n° 09-183 du 12 mai 2009) avec laquelle l'activité de consignation se traite jusqu'à nos jours⁴. Cette ouverture a offert aussi au marché une concurrence qui a donné certainement aux clients la liberté de choisir leur prestataire compte tenu de la qualité du service offert.

Les nouveaux opérateurs privés « nationaux et étrangers » investissent dans ce secteur, sont venus donc partager le portefeuille de la consignation des navires de la CNAN qui était entre les mains de GEMA, NASHCO et MTA. Mais aussi bien que l'ouverture du marché de consignation est du moins que l'on puisse dire très appréciables et satisfaisante, car les consignataires répondent aux fortes demandes, que ce soit des armateurs ou des clients, et c'est en renforçant leur présence géographique dans les ports (consignataire et armateurs), et les liens commerciaux (relations avec l'armateur, le client, la douane... etc.).

La nouvelle réforme contenue dans la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, consiste en l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux exigences de libéralisation et d'ouverture économique. Cette définit les conditions d'exploitation des services de transport maritime et ceux concernant l'exercice des activités annexes telles que : la consignation du navire, la consignation de la cargaison et l'activité du courtier maritime. Elle prévoit un régime de concession pour les services de transport maritime, l'ouverture a fait naître de nouveaux armateurs.

Il s'agit de NOLIS et SOTIC pour le transport maritime de marchandises et MORECAN ALGÉRIE pour les passagers. Leur entrée est faite par une unité chacun.

Ce défi que le pavillon national est appelé à relever dans un secteur stratégique dans l'économie nationale, le TM, ne parvient que par une rationalité dans les investissements. D'abord une rationalité sur le plan managérial et fonctionnel, qui inclue le principe de rentabilité économique loin d'exercer sur des lignes maritimes non rentables liées à des accords bilatéraux signés par l'Algérie. L'acquisition des navires spécialisés selon la structure des échanges extérieurs de l'Algérie.

⁴ Direction de la marine marchande du ministère de transport.

La modernisation et l'augmentation du tonnage de la flotte spécialisée dans les hydrocarbures s'avèrent nécessaires tant que l'Algérie dispose d'un marché potentiel et qu'une participation importante dans ce secteur gardera l'avantage pour les produits algériens.⁵

1.3 La naissance de nouvelles agences de consignation algérienne et l'implantation des compagnies étrangères

En 2015, 300 sociétés de consignation sont enregistrées auprès du ministre de transport. Chaque année, environ une vingtaine de nouveaux dossiers d'ouvertures des sociétés de consignation est enregistrée auprès du ministre de transport.⁶

1.3.1 L'ouverture du capital de la CNAN

Les pouvoirs publics ont longtemps géré les ports selon le modèle étatique socialiste, ses ports ont souffert de ce monopole de la CNAN avec pour conséquence un sous-investissement et une anarchie latente qui les caractérisent. Conscient des faiblesses de ce modèle, l'État a entrepris des réformes en adoptant un modèle de gestion portuaire moderne basé sur la concession des terminaux portuaires aux acteurs privés. En Algérie, le groupe Pharaon a racheté 51% du capital d'international BULK Carriers(IBC), une filiale de CNAN-Groupe, en vertu d'un contrat de partenariat.

La répartition des actions est comme suit : 24,5% sont détenus par le Saoudien Mouneim Pharaon, 24,5% par le Jordanien Dadjani et 2% par l'Algérien Laradji Mustapha. Ces deux pour cent ont une signification : conserver la majorité du capital entre les mains d'actionnaires nationaux et maintenir ainsi les navires sous pavillon algérien.⁷

Le groupe CNAN a signé, le 04 mars 2007, un contrat de concession de 49% de la branche CNAN-Med, avec le groupe italien Dario Perioli, qui a remporté le marché. La signature de ce contrat intervient suite à la publication d'une note par le Conseil des participations de l'État concernant « l'ouverture du capital de la branche CNAN-Med,

⁵ KHEYAR Mohamed, ZEROUKLANE Nourdine. (2007-2008). « La politique maritime Algérienne après la libéralisation du commerce extérieur », licence en sciences économiques de l'université Abderrahmane Mira Bejaia, p 49.

⁶ Direction de la marine marchande du ministère de transport.

⁷ TAKOURABT Zakaria, ZEGGANE Mourad. (2014-2015). « Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN Cas des services maritimes au port de Bejaia », mémoire de Master 2 de l'université Abderrahmane Mira Bejaia.

en plus de la signature d'un contrat de cession de 49% du capital social du groupe CNAN-Med par le ministère de l'Industrie et de la Promotion des investissements ».⁸

1.3.2 Hyproc Shipping Company

Après la seconde restructuration de la CNAN en 1982, la consignation des pétroliers et méthaniers est transférée à la société autonome nationale de transport maritime des hydrocarbures et produit chimique « HYPOC SHIPPING HYPROC ».

C'est une société par actions au capital de 12 milliards de Dinars, détenu entièrement par la société de Valorisation des Hydrocarbures agissant pour le compte du groupe SONATRACH. HYPROC est une filiale à 100% de SONATRACH, imposée comme maillon décisif de la stratégie de valorisation et commercialisation des hydrocarbures du groupe SONATRACH.

Elle est classée actuellement 11^{ème} à l'échelle mondiale, elle occupe le rang de 2^{ème} exportateur de GNL et GPL.⁹

1.3.3 La Générale Maritime « GEMA »

Avec l'avènement des entreprises publiques économiques en 1988 n° 88-11 du 12/10/1988, présage déjà d'une nouvelle forme de réorganisation de la consignation. Cette nouvelle société qui n'est autre que l'ENCATM s'est transformée en société par actions a donné naissance à la GEMA Société Générale Maritime, pour qu'un intérêt particulier soit accordé à la fonction de consignation de navires et que la notion de commercialisation soit introduite dans les relations entre les armateurs tiers de cette entreprise.¹⁰

Il est nécessaire de préciser que GEMA est une agence publique qui fait partie de la CNAN group. Elle s'en charge de consigner les navires étrangers.

⁸ EL Watan économie, cession de 49% du capital de CNAN Med au groupe italien Dario Perioli. Quotidien national du 17 Mars 2008.

⁹ HAYAT FETOUH. (2010). « l'incidence du contrôle fiscal au niveau de l'entreprise en Algérie », mémoire master 2, université d'Oran, p40.

¹⁰ Document interne de la compagnie de GEMA, 2017.

1.3.4 National Shipping Compagnie

National Shipping Compagnie-Spa, importante compagnie de consignation membre de la BIMCO (*the baltic and international Maritime Council*).

C'est une société par actions, créée en 1991 au capital de 60 millions de dinars algériens, après un accord commun de deux sociétés maritime qui sont :

- **S.N.T.M** (*Société nationale de transport maritime*) et CNAN (compagnie nationale algérienne de navigation) avec une part de 80% des actions.
- **La GEMA** (*Générale Maritime*) 20% des actions.

La Nationale Shipping Company-SPA- aujourd'hui est à 100% filial CNAN, elle est implantée dans les principaux ports algériens (Alger, Annaba, Skikda, Mostaganem et Bejaia ainsi que dans les ports secondaires (Jijel, dellys, ghazaouat et Arzew).

NASHCO a aujourd'hui un capital social de 326.260.000.00DA.¹¹ C'est une société spécialisée dans la consignation des navires de lignes régulières et de tramping, ainsi que l'avitaillement, elle est issue de l'armement national et de l'armement étranger, NASHCO s'en charge de consigner les navires de la CNAN group.

1.3.5 L'implantation des compagnies étrangères

Après la libéralisation de secteur maritime Algérienne, qui représente selon certaines estimations de 12 milliards de dollars, dominé en grande partie par les grands armateurs mondiaux tels que (CMA-CGM, MAERSK, MSC...etc.) qui détiennent 97% des parts du marché de toutes activités maritimes et une quasi totale des activités annexes (selon le conseiller du ministre des transports).

- La compagnie maritime d'affrètement-compagnie générale maritime (CMA-CGM), détient à elle seule 35% des parts.¹²
- MAERSK, MSC, ARKAS, le groupe ROMEU (TRANS GLORY, TIBA, EVEER GREEN) dont chacun détient une part du marché importante dans le secteur maritime.

¹¹ KERKOUR Nacerdine, IDIRE Yacine. (2014-2015). « le rôle de la consignation dans le dynamique du transport maritime de marchandises », mémoire de master 2 université de Bejaia.

¹² <http://www.elwatan.com> «Fret maritime : nouvelle tendance du marché », publié par ROUMADI Melissa, le 03/02/2015.

❖ La compagnie maritime CMA-CGM en Algérie

En 1999 la compagnie maritime CMA-CGM s'est implantée en Algérie pour l'objectif d'investir dans le secteur maritime, elle occupe la première place en Algérie. L'objectif d'ouverture du marché sur le secteur maritime algérien aux opérateurs étrangers s'appuie sur le développement du secteur avec l'instauration d'une concurrence, en offrant des données positives pour l'armateur ainsi pour les clients et tous les autres intervenants dans la chaîne de transport maritime.

Grâce à cette libéralisation des activités annexes ainsi l'ouverture du marché de consignation, les consignataires répondent aux fortes demandes de leurs clientèles.¹³

Section 02 : la consignation et l'agent consignataire

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

2.1 La consignation maritime

La consignation est une action de mettre quelque chose en dépôt, à titre de garantie; résultat de cette action. Elle reflète l'idée de transmission d'un objet entre les mains d'une personne ou somme correspondante au montant de l'objet consigner.

2.1.1 Définition de consignation

La consignation de navires est « le contrat par lequel une entreprise est chargée d'effectuer au port d'embarquement ou au port de débarquement les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, et à ce trait positif s'ajoute ce trait négatif que la consignation de navires n'engage le consignataire à aucune obligation concernant le sort de la marchandise quand elle n'est pas entre ses mains. Si l'un ou l'autre manque, on n'est pas en présence d'un pareil contrat ».¹⁴ Donc, la consignation du navire est un contrat entre l'armateur et une tierce personne mandataire dans un autre pays afin de prendre en charge les besoins du navire.

¹³AMAROUCHE Sadik, BARACHE Yasmina. (2015-2016). « l'activité de consignation de navires en Algérie depuis l'avènement de la libéralisation des activités maritimes », mémoire de master 2 de l'université Abderrahmane Mira Bejaia, p 76.

¹⁴SARAH BOUKERBOUT, promotion (2008/2009). « L'agent consignataire de navire et l'agent maritime », mémoire de master 2 du CDMT (centre de droit maritime et des transports Marseille), p11.

2.1.2 Types de consignation

On peut distinguer deux types de consignation maritime :

2.1.2.1 La consignation des navires de ligne régulière

La consignation de ce type de navire se caractérise par une organisation complexe et des navires adaptés avec des charges plus élevées en comparaison à l'exploitation du tramping. À travers cette ligne précise qui relie deux ports différents, et les voyages sont programmés et limités dans le temps.

Le service en ligne régulière se particularise également par le type de contrat de transport utilisé (le connaissement).

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

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

2.1.2.2 La consignation des navires de tramping

Ce type de consignataire répond à des exigences différentes de celles des navires de ligne régulière. Les navires dans le cas de tramping n'ont aucun horaire, aucune route déterminée à l'avance. Ils vont de ports en ports au gré des frets qu'ils ont obtenus. Ils transportent des marchandises dites homogènes.

Le service se particularise également par le contrat de location ou d'affrètement du navire s'appelle la charte partie, elle est négociée par les deux parties (fréteur et affréteur).

L'agent maritime a pour mission assez restreinte, qui est généralement estimée de manière forfaitaire en fonction du volume et de la marchandise. Donc, dans ce cas figure un contrat qui commence dès l'annonce de l'arrivée du navire et qui s'achève avec la fin des opérations portuaires de ce même navire, le contrat étant repris dans un simple télex, ou encore un téléfax.

2.1.3 L'activité de la consignation

Le consignataire maritime, mandaté par l'armateur, effectue l'ensemble des opérations qui ont des actes commerciaux du navire lors son escale au port. Son activité va consister à :

- ✓ réceptionner la marchandise et émettre les connaissements, à l'arrivée la livrer au destinataire ;
- ✓ Pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'expédition, préparer l'escale, assister le navire pendant l'escale, gérer tous les problèmes consécutifs à l'escale ;
- ✓ Assurer la gestion des supports ou unité de transport multimodal de la marchandise (conteneurs, remorques routières, remorques esclaves...) pour le compte de son armateur ;
- ✓ Recevoir tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires, destinés à l'armateur que le capitaine est habilité à recevoir ;
- ✓ Accomplir toute autre mission confiée par l'armateur.

2.2 L'agent consignataire

2.2.1 Définition de l'agent consignataire

L'agent consignataire de navire est une expression composée de trois mots : agent, consignataire et navire.

Agent : est un mot d'origine latin, "*AGERE*", qui signifiait s'occuper, prendre soin de quelque chose, s'occuper des affaires d'autres personnes.

Consignataire : il est dérivé du mot latin, "*CONSIGNARE*", qui signifie cacheter. La consignation consiste en un dépôt d'espèces, de valeurs ou d'objets entre les mains d'une tierce personne, à charge pour elle de les remettre à qui de droit.

Le navire : selon la convention de Londres de 1972 sur les règles internationales pour prévenir l'abordage en mer définit le navire comme « tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ».

L'**agent consignataire** représente l'armateur de navire au port. Il assure la présentation de l'escale, la réservation d'une place à quai et le bon déroulement des opérations. Donc, il prend complètement en charge le navire : de la transmission du courrier à l'approvisionnement, en passant par les contacts avec les chantiers en cas de réparation et à l'hospitalisation éventuelle d'un marin malade.¹⁵

Le consignataire agit comme le ferait l'agent ou le commis succursaliste de la compagnie de navigation. C'est pourquoi ces consignataires prennent souvent la dénomination d'agent maritime.

2.2.2 Types de consignataire

Le consignataire de navire se fait dans deux types de transport maritime :

2.2.2.1 Le consignataire de marchandise

L'agent consignataire agi comme mandataire salarié de l'armateur doit être distingué du consignataire de la cargaison, représentant des ayants droit à la marchandise. Selon le code maritime algérien : « il 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 mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires ».¹⁶

Cependant, le consignataire prend la livraison de la cargaison des mains soit du transporteur (capitaine) ou soit de consignataire du navire (son représentant).

En cas, l'état de la marchandise ne répond pas aux indications du connaissement où d'autres documents de transport, le consignataire doit réclamer auprès du capitaine ou son représentant le jour de la livraison de la marchandise.

L'importance d'un consignataire de cargaison se présente par son intervention pour libérer le transporteur de sa responsabilité au moment où il lui livre la marchandise.

¹⁵ M.Papa Diabel DIOUF, (2006-2007), « amélioration des conditions de consignations maritimes au port autonome de DAKAR », thèse de doctorat de l'université de DAKAR, p 16.

¹⁶ Article 621 du code maritime algérien, p169-170.

En effet, La responsabilité de consignataire de cargaison est alignée sur celle du manutentionnaire effectue des opérations de manutention, il est aussi responsable des fautes et dommages liées à son activité de mandataire.

En Algérie, la fonction attribuée au consignataire de la cargaison reste confondue à celle du consignataire du navire.¹⁷

2.2.2.2 Le consignataire du navire

Le consignataire de la coque est défini comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de capitaine s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et 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.¹⁸

Le consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports où les navires font escale. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime.¹⁹

2.2.3 Activité de consignataire de navire

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

2.2.3.1 Les activités liées à l'escale du navire

Les activités de consignataires du navire comprenant notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et aux places du capitaine ,la conduite administrative du navire au pré, des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention de remorquage, de pilotage et d'amarrage, l'assistance du navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et autres charges dues à l'occasion de l'escale du navire dans le port.²⁰

¹⁷ René Rodière « traité général de droit maritime » tome III, édition DALLOZ, p87.

¹⁸ Article 609 du code maritime algérien, p167.

¹⁹ M.M.DAMIEN. (2001). « Transport et logistique », mémoire de l'université de DAKAR, p118.

²⁰ Article 610 du code maritime algérien.

En effet, l'escale du navire nécessite plusieurs opérations comme suivantes :

a. Avant l'arrivée du navire au port

- Le consignataire du navire doit prendre des dispositions habituelles pour le bon déroulement des opérations commerciales et le séjour du navire au port, pour cela, il doit :
- Connaître d'une façon précise l'ETA (Expected Time Of Arrival) afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la programmation à sa mise à quai ou il accostera ;
- Transmettre les prévisions d'arrivée du navire et la nature de cargaison au port ;
- Assurer que le réceptionnaire établit la déclaration douanière.

b. Pendant l'arrivée du navire au port

- Se présenter à bord dès l'accostage du navire afin de récupérer les documents à bord (Déclaration et connaissance) ;
- Assister le capitaine pour toutes difficultés susceptibles d'apparaître au port d'escale et répondre aux besoins du navire (provisions, eau douce) s'il y a lieu ;
- Informer l'armateur de l'arrivée du navire et faire introduire le navire en douane.
- Surveiller le bon déroulement des opérations de chargement ou déchargement, et se mettre à la disposition du capitaine pour tout besoin éventuel.

Une fois que toutes les opérations commerciales, techniques et administratives sont achevées, l'agent consignataire remplit les formalités du départ du navire, pour cela il doit :

- Remettre tous les documents nécessaires que le capitaine a l'habitude de communiquer à son armateur, le SOF « *Statement Of Fact / rapport d'escale du navire* ». Ce dernier est signé par l'agent consignataire, le réceptionnaire et le commandant.
- Après le départ du navire, l'agent consignataire veille à récupérer et contrôler l'ensemble des factures, déboursées, en vue d'arrêter le compte d'escale dans les meilleurs délais.

L'agent consignataire établit le compte d'escale sur la base :

- Des factures reçues de l'entreprise portuaire (pilotage, amarrage remorquage et poussage à quai... etc.) ;
- Des paiements de redevances portuaires payées à la douane (droit de quai sur le navire et sur les marchandises) ;
- Des prestations effectuées par l'agent consignataire (commission d'agent, courtage...etc.) ;
- Établir une facture « pro-forma » pour solliciter une avance sur le compte d'escale auprès d'établissement du compte d'escale.

2.2.3.2 Les activités liées à la marchandise

Le consignataire du navire procède à la réception et à la livraison des marchandises au lieu et à la place du capitaine. Il est tenu de taxer et encaisser le fret.²¹ Cela concerne en effet, la prise en charge de la marchandise et la délivrance du connaissement.

Le consignataire du navire exerce des diverses attributions commerciales :

- Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets ;
- maintenir les contrats essentiels avec l'autorité portuaire, les transitaires et les manutentionnaires ;
- Émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes ;
- payer et contrôler les factures des fournisseurs du navire ;

Ensuite, le consignataire doit :

- Réclamer le fret à l'ayant droit, mais il n'en est pas personnellement débiteur ;
- Garder la marchandise jusqu'à sa livraison au destinataire ou à son représentant.

²¹ Article 610 du code maritime algérien.

2.3 Le rôle de l'agent consignataire

Le rôle de l'agent consignataire dans le cadre juridique, selon l'article du CMA dispose : « Dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom ». ²² Ainsi, article du Code civil algérien explicite : « Le contrat conclu par le représentant dans les limites de ses pouvoirs au nom de présenter, engendre les droits et obligations directement au profit du représenté et contre lui ». ²³

D'après ces deux décrets, l'agent consignataire est chargé en vertu d'un contrat de consignation conclue avec un ou plusieurs armateurs et c'est celui qui agit au nom et pour le compte de ce (s) dernier (s). Il assure sur le bon déroulement de l'opération d'escale, aussi surveiller à accomplir toutes les missions qui sont liées aux navires et à les marchandises de façon ordonnée.

Le rôle de l'agent consignataire du navire consiste à représenter ses mandats armateurs et défendre tous les intérêts de ses derniers, Il doit :

- ✓ passer les accords avec l'entreprise de manutention, assure les formalités auprès des autorités ;
- ✓ résoudre tous les problèmes de l'armateur avec le bord ;
- ✓ recruter du fret et établir à chaque arrivée le compte d'escale ;
- ✓ Assurer les tâches d'un prestataire de services et prépare l'escale du navire et aussi accomplir certaines opérations commerciales et juridiques concernant la cargaison.

Section 03: Contrat et fonctionnement de la consignation

Le contrat de consignation est un contrat de mandat et obéit aux règles générales sur les contrats et suppose une offre et une acceptation. L'agent consignataire de navire consiste à offrir des services aux expéditions maritimes, au bâtiment, à son équipage et à sa cargaison. Ces services font l'objet d'un contrat conclu entre l'armateur ou le transporteur d'une part, et l'agent consignataire d'autre part ; c'est le contrat de consignation de navire.

²² Article 613 du code maritime algérien.

²³ Article 74 du code civil algérien.

Le contrat de consignation obéit aux conditions générales de formation du contrat à savoir le consentement, la capacité, l'objet et la cause.²⁴

3.1 Formation du contrat

Le contrat de consignation est un contrat de mandat qui se forme par l'acceptation du mandataire. Cette acceptation peut être tacite ou expresse. Elle peut même résulter de l'exécution du mandat.

Cette formation nécessite un accord entre les parties (armateurs, agent consignataire) sur l'objet du contrat et sur ses modalités, ce dernier pourra être conclu oralement ou par écrit, la forme écrite est préférable, car elle facilite la preuve du contrat et permet de définir les obligations et les droits réciproques des parties (cas de ligne régulière). En l'absence d'écrit, on pourra se préférer à un contrat de type ligne en tramping.²⁵

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

Dans la pratique, deux agents consignataires de navires peuvent être désignés, l'un pour le compte de l'armateur, l'autre pour le compte de l'affréteur, le premier pour s'occuper des besoins normaux du navire lui-même, le second pour s'occuper de la cargaison ; celui-ci ne doit pas être confondu toutefois avec le consignataire de la cargaison.

3.2 La cessation du contrat

Selon l'article 2003 du Code civil, consiste : « Le mandat finit par la révocation du mandataire, par la renonciation de celui-ci au mandat, par la mort naturelle ou civile, la tutelle des majeurs ou la déconfiture, soit du mandat soit du mandataire ».

Le contrat de consignation prend fin en principe par le départ du navire et la livraison des marchandises. Comme aussi il peut prendre fin d'une manière


²⁴ Selon les règles en vigueur dans le code civil sur les contrats.

²⁵ Contrats pré établis par des professionnels et autres organisations nationales ou internationales.

exceptionnelle, en cas l'agent consignataire n'a pas atteint le but de sa mission ou si son objet devient inutile pour le mandat.

Les différentes causes de cette cessation du mandat peuvent être représentées comme suivantes :

- Les causes naturelles cessation : L'impossibilité de poursuivre le mandant, suite à une maladie ou encore la liquidation, la faillite... etc. ;
- Les causes spéciales de résolution du mandat : Le décès du mandant ou le mandataire ;
- Les causes dues à la nature même du mandat : Le contrat de mandat est un contrat révocable, en revanche, le mandant peut révoquer le mandat ; de même le mandataire peut y renoncer (la révocation ; la renonciation).

 **Remarque :** *Si l'agent consignataire le fait sans l'accord préalable de son mandant, il ne pourra prétendre avoir agi dans le cadre de sa mission, mais seulement en qualité de gérant d'affaires.*

3.3 Exécution du contrat de consignation

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

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

3.3.1 Les Obligations des parties

Le contrat de consignation ne lie en principe que le consignataire et l'armateur ou le transporteur, chacun s'oblige envers l'autre. Cependant, les obligations du consignataire ne se limitent pas à cette unique relation. En effet, représentant de l'armateur, le consignataire du navire va se transformer en agent de réception et de délivrance des marchandises d'une part et en agent d'expédition pour le compte des chargeurs d'autre part.²⁶

²⁶ M.J.LA CAMBA, (2004), « perfectionnement en transport maritime », agent consignataire et son rôle, p06.

3.3.1.1 Les obligations du consignataire du navire

Selon l'article 609 et 614 le consignataire est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine s'engage ...ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Cet article mentionne les obligations qui sont à la charge du consignataire et relatives au navire-vis-à-vis de l'armateur et à l'expédient.

A. Les obligations vis-à-vis de l'armateur

Le consignataire du navire doit prendre des dispositions habituelles pour le bon déroulement des opérations commerciales et le séjour du navire au port. Il est tenu de la prise en charge du navire depuis son arrivée jusqu'à son départ. Cependant, il est dans l'obligation de :

- Réserver un poste à quai adapté aux caractéristiques du navire et à la nature de cargaison à décharger et éventuellement à embarquer ;
- Il est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, amarrages l'entreprise de manutention, mais aussi tout ce qui est susceptible de faciliter le séjour du navire ;
- Prendre contact avec l'armateur ou l'agent du port procédent pour connaître d'une façon précise l'ETA, afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la
- Informer l'armateur de l'accostage du navire, du début à la fin des opérations commerciales et de départ du navire ;
- Il est tenu de recevoir le fret ou prix de transport à la place de l'armateur.

B. Les obligations vis-à-vis des expéditeurs (destinataire/ tiers)

Le consignataire du navire est tenu de procéder aux opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine.²⁷ Il a l'obligation avant les cargaisons prise en charge, de vérifier leur état.

Cette opération généralement peut être effectuée par le bord à l'embarquement, mais une fois avoir pris en charge la marchandise orthodoxe telle qu'elle est décrit sur le connaissement. Le consignataire s'oblige à délivrer à l'expéditeur, soit une attestation de prise en charge, soit un reçu.

²⁷ Article 610 du code maritime algérien.

A l'arrivée, le consignataire reçoit les marchandises des mains du capitaine alors :

- Il effectue la connaissance des avaries et des manquants.
- Il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison au destinataire. C'est son premier de voir à l'égard des tiers.

Parfois, il arrive que certains consignataires refusent la délivrance d'un tel document, nécessairement quand la marchandise est entreposée sous hangar et en absence de gardiennage. Cette marchandise en instance d'embarquement se retrouve dans une situation juridique incertaine.

3.3.1.2 Les obligations de l'armateur vis-à-vis du consignataire

En vertu du contrat de consignation, le mandat, c'est-à-dire l'armateur, doit verser au consignataire la rémunération méritée au service rendu, ainsi, il doit lui rembourser les dépenses effectuées pour le compte du navire pendant son escale.

A) Versement de la rémunération

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

La consignation soit rémunérée « le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixée par convention, par un tarif ou à défaut par l'usage.²⁸

Le consignataire du navire ne reçoit pas un salaire fixe, il est rémunéré par des commissions dont le pourcentage est généralement fixé par contrat sur le fret. Cependant, la commission entrée/sortie est de 5% du fret pour navire de ligne régulière elle est majorée de 2,5% au titre de commission de recrutement de fret pour le consignataire.

²⁸ S.A.LAMY.(2004). « Transport », tonne 2 éditions LAMY S.A7590, p439.

B) Le remboursement des avances

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

Notons que le remboursement des avances accordées au capitaine ou des fonds utilisés pour les besoins normaux du navire est une obligation de l'armateur. Il arrive que le consignataire ne possède pas des fonds appartenant à l'armateur, mais pour faire face aux frais du navire, il demande avant l'arrivée de ce dernier au port, le virement du navire.

Les fonds fournis à capitaine et les dépenses faites par le consignataire à l'occasion de séjour du navire dans le port doivent être remboursés par l'armateur dans les délais convenus. Le consignataire du navire peut demander à l'armateur qu'il lui fournisse des acomptes pour lui couvrir les frais des opérations relatives au séjour du navire dans le port.²⁹

3.3.2 Responsabilité de l'agent consignataire

L'agent consignataire est chargé en vertu d'un contrat de consignation conclue avec un ou plusieurs armateurs et c'est celui qui agit au nom et pour le compte de ce(s) dernier(s). Il assure sur le bon déroulement de l'opération d'escale, aussi surveiller à accomplir toutes les missions qui sont liées aux navires et à les marchandises de façon ordonné.

Donc, le consignataire doit prendre la précaution de préciser son rôle de mandataire. Il s'agit que le consignataire de navire doit ajouter à côté du régime de droit commun, un régime de responsabilité spécial tenant à la nature de sa profession.

La responsabilité de l'agent consignataire ne faut pas être regardée que dans le cadre de l'exécution du contrat, parce que le tiers peut subir un dommage du fait de sa faute personnelle.

²⁹ Article 616 du code maritime algérien.

De ce fait, la responsabilité de l'agent consignataire se caractérise comme suivant :

3.3.2.1 Responsabilité contractuelle du consignataire

1. Le consignataire bénéficie d'une indépendance juridique : Il est seulement responsable pour les fautes qu'il a commises et ne doit prendre en compte celles de l'armateur ou de capitaine de navire;
2. Ses fautes doivent être prouvées : Il ne peut être condamné personnellement au paiement d'une contravention de grande voirie en l'absence de texte permettant de le déclarer responsable, sauf si l'infraction lui est imputable (sans rapport/ indépendant) ou s'il refuse de révéler l'identité de son mandant.
3. Il ne peut prendre aucun engagement personnel : Il agit au nom et pour le compte de l'armateur ;
4. L'obligation d'information sur les risques représentés par le port de déroutement choisir par lui (les communications se font par Téléx) ;
5. Il n'est pas chargé de vérifier l'exactitude des informations transmises par la compagnie de navigation ;
6. Il doit répondre de l'aggravation des avaries survenues aux marchandises lorsque celles-ci étaient sous sa garde.

3.3.2.2 Responsabilité liée aux comptes d'escales

La vérification des comptes d'escales et des comptes courants d'escales relève des attributions de l'administration des douanes. Ces derniers peuvent être amenés lors de l'exécution de ces opérations à constater et à relever certaines irrégularités, dont notamment les infractions suivantes :

1. L'affectation de recettes à des dépenses n'ayant aucune relation avec les navires consignés ;
2. La production hors délais d'un compte d'escale ou encore erronés ;
3. Le non-rapatriement, dans le cas d'une vente FOB³⁰ dans à l'exportation du montant du fret ;
4. La non-reprise, au débit compte d'escale, des dépenses faites par le consignataire pour le compte de son mandant ;
5. Le non-rapatriement du solde débiteur d'un compte d'escale ;
6. Le règlement hors délais d'un compte d'escale ou d'un compte courant d'escale.

³⁰ Référence aux INCOTERMS FOB : Free On Bord c'est-à-dire le contrat de transport est fait par l'acheteur.

3.3.2.3 Responsabilité délictuelle du consignataire

La responsabilité du consignataire peut être engagée sur le plan délictuel vis-à-vis de tout tiers ayant subi un préjudice qui trouve son origine dans une faute qui lui est imputable.

Selon le code civil énonce : « que tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». ³¹

Toutes ces infractions doivent être constatées par des délégations spéciales de la douane en contrôlant soigneusement les opérations inscrites en compte d'escale et d'exiger par la même occasion tout document jugé utile à cette opération auprès des consignataires.

3.4 Aspects économique et juridique de la consignation

3.4.1 L'aspect économique

L'activité de consignation est avant tout une activité de représentation et d'action au lieu et place d'un mandant qui peut être un armateur ou un affréteur. Le consignataire défend les intérêts du commettant dont il dépend.

La variété des missions de consignataire, il oblige à atteindre les objectifs de son mandant selon les règles usuelles de la gestion. Tout en tenant compte de la situation économique, politique, sociale, religieuse et linguistique du pays de ce dernier.

Le consignataire peut se constituer en E.U.R.L ou en société par actions, quelle que soit la forme choisie. Donc il doit :

- Gérer ses activités de façon efficace afin d'être mieux apprécié par les armateurs et acquérir leur confiance.
- Être en mesure de prendre en charge la quasi-totalité des préoccupations du commandant du navire au port d'escale.

³¹ Article 124 du Code civil algérien, p170.

3.4.2 L'aspect juridique

Le consignataire doit gérer le navire selon les règles juridiques du code maritime international. Il doit prendre en charge tous les conflits qui pourraient survenir au port d'escale, il gère les dossiers contentieux.³²

Le consignataire est considéré le responsable des fautes qu'il commet personnellement dans l'exercice de ses activités. Le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun.³³

³² Article 586 du Code civil algérien.

³³ Article 617 du code maritime algérien, p169.

Conclusion

Nous avons montré dans ce deuxième chapitre que la CNAN est une armatrice de l'État, elle jouit d'un quasi-monopole sur toutes les activités maritime. Mais au cours des dernières années, l'Etat algérien a mené des profondes réformes pour améliorer le système de transport maritime basé sur l'ouverture de secteur maritime, de la libéralisation de marché de consignation et la démonopolisation des activités économiques et commerciales. Cette ouverture qui se traduit par la démonopolisation des services de la CNAN a engendré des effets divers pour la flotte et les compagnies nationales.

On constate, dès la signature de contrat l'agent consignataire veille à exercer et respecter ses engagements envers l'armateur afin d'éviter les conflits avec d'autres intervenants dans la chaîne de transport maritime. L'agent consignataire est chargé d'accomplir toutes les missions liées au navire et à la marchandise d'une façon ordonnée afin d'assurer le bon déroulement de l'opération d'escale aussi que de satisfaire tous les autres acteurs de transport maritime.



Chapitre III

*Enquête du terrain sur les agences
de consignation installée au port
de Bejaïa*

Introduction

La Société Générale Maritime « GEMA » est une entreprise publique économique, affiliée au Groupe Algérien de Transport Maritime (GATMA). GEMA intervient dans le marché de la consignation de tous les types de navires (Ro/Ro, porte-conteneurs, vraquiers...etc.). Elle consigne aussi bien des navires en lignes régulières qu'en tramping (cargaisons homogènes). Elle exerce son activité dans tous les ports de commerce algériens.

Dans ce chapitre, nous présentons les principaux résultats de notre enquête qui est développée en quatre sections : **La première** portera sur la présentation de la société (GEMA), **la deuxième** parle sur la méthodologie de l'enquête, ensuite, la présentation des agences de consignation enquêtées, **la troisième** sur la position du capital privé national. Enfin, **la quatrième section** est consacrée à la stratégie des compagnies étrangères.

Section 01 : Présentation de la Société Générale Maritime (GEMA) de Bejaïa

Dans cette section nous allons présenter l'agence de consignation GEMA, son historique. Ainsi le domaine de son activité et les documents utilisés par l'agence.

1.1 L'historique de l'entreprise GEMA

La Générale maritime, en abréviation « **GEMA** » : c'est une agence publique qui fait partie de la CNAN group. Ainsi, elle est une société par actions (SPA) dotée d'un capital social de 327 900 000 DA détenu par **GESTRAMAR**, cette dernière est une société de gestion des participations.

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie de développement, la société GEMA a filialisé les activités transit et avitaillement par la création de deux sociétés à capitaux détenus majoritairement par la société mère GEMA, dénommé respectivement **FILTRANS** (chargé du transit et du transport terrestre) et **AVICAT** (chargée de l'avitaillement maritime et catering).

Cependant, cette démarche est intervenue après la libéralisation de l'activité consignation (métier de base de gema) et consacrée par le décret N° 91522 du 22 décembre 1991.¹

En suite en deuxième phase, consiste à engager la filiale AVICAT dans un processus de privatisation qui a donné lieu à deux sociétés à capital mixtes :

- **ALC** (*Algerian Ligabue Catering*) ;
- **COMARPEX ALGÉRIE** (*Compagnie Magrébine d'Avitaillement et Ravitaillement*).

La filiale FILTRANS, se caractérise par son intervention dans le secteur de la logistique en tant que commissionnaire en transport international, manutentionnaire et transporteur terrestre. Elle est dotée d'un capital social de 200 000 000 DA dont lequel GEMA détient 90% et le reste est détenu par la SGP/GESTRAMAR.

¹ Les dispositions de ce décret sont abrogées et remplacées par le Décret exécutif n° 2001-286 du 6 Rajab 1422 correspondant au 24 septembre 2001 fixant les conditions d'exercice des activités de consignataire de navire, de consignataire de la cargaison et de courtier maritime. Article 15.

❖ **Les participations disposées par GEMA dans les différentes sociétés par actions :**

- **ALC** : Société de cartering et de restauration collective, dotée d'un capital social de 100 000 000 DA, détenu à hauteur de 35% par gema ;
- **COMARPEX** : Société d'avitaillement des navires et ravitaillement des collectivités (Import / Export des produits alimentaires), dotée d'un capital social de 100 000 000 DA, détenu à hauteur de 21% par gema ;
- **SOGRAL** : Société d'exploitation de la gare routière d'Alger, dotée d'un capital à hauteur de 90 000 000 DA, détenu à hauteur de 21% par gema ;
- **SIH** (Société d'investissement hôtelière): Société de gestion hôtelière, dotée d'un capital de 12,842 millions de DA, détenu à hauteur de 6,42% par gema.

À l'événement des entreprises publiques économiques n° 88-11 du 12/10/1988, des nouvelles exigences juridiques sont apparus et d'une nouvelle forme de réorganisation de la consignation.

L'Entreprise Nationale de Consignation et Activité Annexes au Transport Maritime **ENCATM** s'est transformé son statut et elle devient une société par actions et trois ans après, la naissance de Société Générale maritime GEMA. Qui a pour intérêt particulier soit accordé à la fonction de consignation de navires et/ou de la commercialisation, soit introduite dans les relations entre les armateurs tiers de cette société.

1.2 Le siège social

La GEMA est constituée par un siège social et de neuf agences et antennes. Il pourra être transféré en tout endroit en Algérie.

Aujourd'hui elle est implantée géographiquement à Oran, Mostaganem, Ghazaouet, Alger, Ténès, Skikda, Jijel, Bejaia et Annaba.

Siège Social

02 Rue Jawaharlal Nehru Alger BP 95 Alger.

Téléphone : +213 021 747 300/ 747-755.

Fax : +213 021 747 673/ 747- 670.

E-mail : gemadg@gema-group.com.

gemadec@gema-groupe.com.

1.3 Domaine d'activité de GEMA

GEMA c'est une entreprise publique économique qui intervient dans le marché de la consignation de tous types de navires dans tous les ports de commerce d'Algérie (RO/RO², porte-conteneurs, vraquiers... etc.).

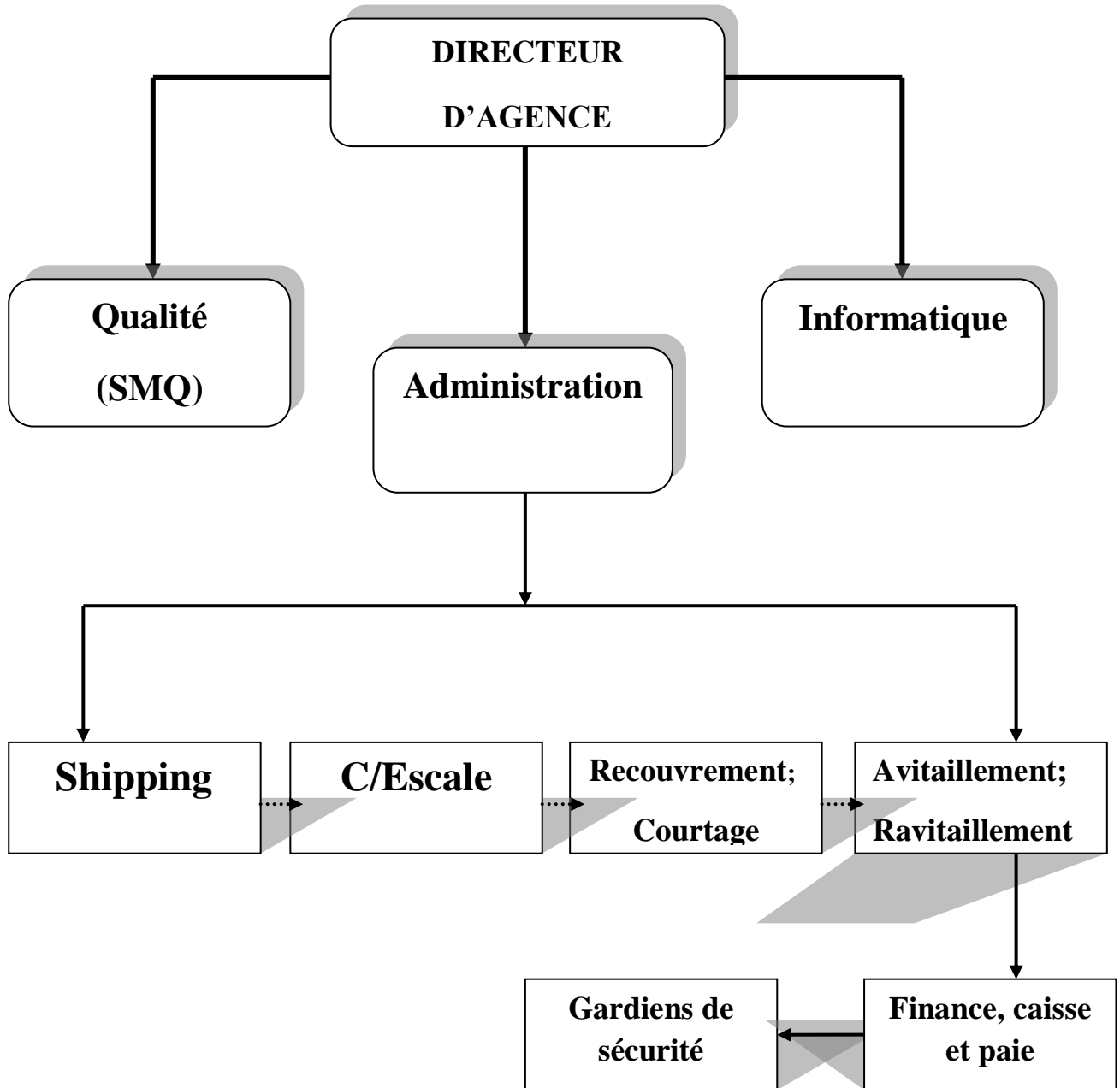
Elle est spécialisée aussi bien dans la consignation des navires de lignes régulières qu'en la consignation des navires de tramping.

En plus, que l'avitaillement et le transit. Donc :

- Elle est issue de l'armement national et de l'armement étranger.
- Elle porte aide et assistance pour des études de marché à toute compagnie désirant investir le domaine des transports maritimes en Algérie.

² Roll on / Roll off ou encore roulier avec une manutention horizontale par opposition à lift on / lift off.

1.4 Organigramme de GEMA



Source : document interne de GEMA de Bejaïa, 2017.

1.5 Document de GEMA

- **Notice of readiness** : C'est un avis écrit adressé par le capitaine de navire à son agent consignataire pour l'informer que le navire est à la disposition du chargeur prêt pour l'opération de manutention, donc elle signifie l'arrivée du navire, son acceptation par le consignataire engage sa responsabilité dans son escale, ainsi le début de calcul des (starries) les journées de planche.

Voir annexe N° 01.

- **Le connaissance (Bill of Lading)** : C'est un titre de voyage qui est remis par le transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Il s'agit d'un titre endossable, ce qui permet que les marchandises soient en cours de voyage, d'une part, le vendeur doit transférer la propriété à des acquéreurs ce qui permet d'autre part, à ces dernières de les remettre virtuellement à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le remboursement du crédit qui leur a été consenti pour faire l'acquisition.

Voir annexe N° 02.

- **Manifeste de cargaison (Cargo manifest)** : C'est un document de transport qui résume la totalité des marchandises chargées dans un navire donné d'un port vers un autre.

Le manifeste établi par le transporteur sur un support-papier ou électronique, qui sera à bord de navire, c'est-à-dire fait partie des documents qui accompagnent le navire tout le long de son escale, pour les différents contrôles administratifs ou douaniers. Il contient la liste des marchandises constituant le chargement d'un navire. Les marchandises sont classées en fonction des numéros de titre de transport (LTA, Connaissance, LV,...ect.).

Voir annexe N° 03.

- **Rapport d'escale (Statement of fact)**: Le rapport d'escale est adressé par l'agent à l'armateur. Qui représente un relevé chronologique des opérations de chargement ou de déchargement qui permettent le calcul des surestaries.

Voir annexe N° 04.

- **Facture proforma** : C'est une facture qui englobe tous les faits et les charges liées à l'escale d'un navire. Elle est établie en format informatique, elle n'engage pas le client, elle peut être modifiée ou refusée.

Voir annexe N° 05.

1.6 Communication avec les clients

Le plus grand soin est apporté au recueil et à l'analyse des besoins et attentes du client, ainsi qu'à son information sur les activités de GEMA et les évolutions relatives à ses prestations de service. La communication avec ses clients armateurs est effectuée, selon le cas, à travers :

- Des contacts par mail et par téléphone ;
- Des invitations aux foires et expositions ;
- Des remises de prospectus ;
- Le portail d'entreprise de GEMA (Web).

Section 02: La méthodologie de l'enquête

Dans la présente section, nous aurons à présenter, le terrain d'investigation, l'enquête de terrain ainsi son objectif et l'analyse des informations de l'enquête et enfin la présentation de questionnaire.

2.1 Le terrain d'investigation : La wilaya de Bejaia

Pour mieux comprendre l'objet de notre travail, nous avons jugé très utile de présenter le terrain où notre investigation a été effectuée. Il ne s'agit pas de présenter une monographie complète de la wilaya de Bejaia, ni de recenser toutes ses particularités, mais nous nous limiterons à certains points qui sont relativement liés à notre travail.

2.1.1 Géographie

Wilaya côtière du centre qui s'ouvre sur la mer méditerranée avec une façade maritime de plus de 100 Km, alternantes criques rocheuses et plages de sable fin d'Est vers l'Ouest.

La frange du littoral qui a un climat doux bénéficie des influences de la mer. Elle reçoit en moyenne 800 à 1100 mm de pluie par an.

La wilaya est aussi marquée par l'importance du relief montagneux (3/4 du total), coupé par la vallée de la Soummam et les plaines situées près du littoral.

De par sa situation géographique, la wilaya de Bejaia, présente une position stratégique grâce notamment à son port qui est l'un des plus importants du pays en termes de volume d'activités.³

³ Agence nationale de Développement de l'Investissement (ANDI)-2013.

2.1.2 Situation démographique

La population totale de la wilaya est estimée à 941 110 habitants (fin 2012⁴), soit une densité de 292 habitants par Km.

2.1.3 Réseau portuaire

Les caractéristiques physiques du port :

- Superficie totale : 44 ha dont 42 ha de terre-plein et 2 ha couvert;
- 03 bassins d'une surface totale de 156 ha;
- Linéaire total de quai : 2.200 m;
- Passe Nord : largeur 120 m - profondeur 13 m;
- Passe sud-est : largeur 330 m - profondeur 15m.

Le port de Bejaia a connu une hausse de son activité durant le 1er trimestre 2015⁵ avec le traitement de plus de cinq millions de tonnes de marchandises, soit une évolution légère de 0,74 % comparativement au trafic réalisé à la même période de 2014.

Le résultat est jugé "positif" d'autant qu'il a été induit par une crue notable du trafic hors hydrocarbure 4,24 %, siège d'une jauge de 2,8 millions de tonnes, à l'inverse des produits éponymes qui ont régressé de 3,3 % en s'établissant à 2,23 millions de tonnes.

Plusieurs produits ont contribué à cette évolution dont les plus probants restent les céréales, auteurs d'un bond de 39,55% avec un volume d'importation de plus 306.000 tonnes. Le cas vaut aussi pour les fruits et légumes 24,12 %, les engrais et produits chimiques 13,27 % et les matériaux de construction 26,69%.

À contrario, plusieurs autres postes de la même nomenclature ont décliné dont les métaux ferreux, le ciment, les matières textiles et les oléagineux qui ont littéralement piqué du nez, avec une baisse de plus de 40 %.

L'autre motif de satisfaction qui a caractérisé ce bilan est le regain d'activité au terminal à conteneur, siège d'une production de 61 949 boîtes EVP contre 57.550 boîtes

⁴ Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière.

⁵ Guide de l'entreprise portuaire de Bejaia.

à la même période de l'année 2014⁶ et d'une jauge de 456.000 tonnes, contre 389.000 tonnes préalablement.

Ce relèvement intervient après plusieurs saisons de décrues, dont l'effet a semé un véritable doute chez des gestionnaires de la plateforme. Cité initialement comme un cas d'école au vu de sa réussite, le terminal, exploité par Bejaia Méditerranéen Terminal (BMT), une joint-venture algéro-singapourien, a dû succomber soudainement à la morosité.

Plusieurs raisons ont été avancées dont la plus évidente a trait à l'exigüité de ses zones d'entreposage, exacerbé par le phénomène social des coupures de routes et la lenteur des enlèvements.

Le trafic conteneurs a régressé de 9,64% soit 12481 EVP de moins par rapport au 1^{er} semestre 2013. Une baisse de 17,96 % a été, aussi, enregistrée au niveau du tonnage des marchandises conteneurisées et ce, aussi bien à l'import qu'à l'export. Cette baisse est la conséquence de la congestion du terminal saturé par les lenteurs des enlèvements. (-20,1%) Les exportations, quant à elles, ont connu un léger recul de 2,22% occasionné par la baisse de l'export de sucre de (-27,88%).

2.1.4 L'étendu de l'échantillon

Dans le cadre de notre enquête que voici, nous avons choisi le centre-ville de la wilaya de Bejaïa, où nous avons choisie de que questionner une population 16 agences de consignation, réparties aux alentours du port de la wilaya de Bejaïa.

2.2 Présentation de l'enquête de terrain

Nous aurons à présenter l'enquête de terrain que nous avons mené auprès des agences de consignations maritimes dans la wilaya de Bejaïa. Nous exposerons d'abord les objectifs de cette enquête et la nécessité de mener un tel travail. Ensuite, nous traiterons la méthodologie adoptée pour atteindre les objectifs visés. Il s'agit de présenter l'échantillon, les problèmes rencontrés et conditions de réalisation de l'enquête. Enfin, nous analyserons les informations et le résultat de l'enquête.

⁶ Entreprise portuaire de Bejaia. www.portdebejaia.dz

2.2.1 Objectifs de l'enquête du terrain

Le travail que nous avons réalisé sur le terrain constitue le noyau de notre étude, pour consolider notre travail théorique et répondre à notre problématique, cette enquête va nous permettre de réunir les informations nécessaires pour étudier l'impact de la qualité l'activité de consignation sur les agences de consignation installée au niveau Bejaïa.

Le but de cette enquête est d'arriver à dégager un certain nombre de données qui nous permettront de rassembler les informations nécessaires pour tenter de répondre à la problématique posée et d'analyser les résultats d'une manière plus précise.

2.2.2 Méthodologie de l'enquête de terrain

L'enquête que nous avons menée nous a apparue comme la technique la mieux adaptée pour trouver des réponses à nos questions. Une fois ces objectifs expliqués, il y a lieu de montrer les différentes étapes d'ordre méthodologique par lesquelles nous devons passer pour atteindre ces objectifs. Ces étapes vont de la détermination de l'échantillon à l'administration du questionnaire et les conditions de réalisations de l'investigation.

❖ Délimitation du champ de recherche

Pour déterminer l'échantillon à étudier, il faut passer d'abord par la délimitation de la population mère ou de la base de sondage. Il s'agit, dans notre cas, des agences de consignation de la wilaya de Bejaïa parce qu'elles ont des relations avec les transitaires, les armateurs et le port. Mais pour que notre questionnement reste lié à la problématique de base, il est nécessaire de choisir parmi tous ces intervenants au port de Bejaïa pour qu'ils puissent nous fournir d'une manière plus fidèle, les informations dont nous aurons besoin.

Pour cela, nous avons pu récupérer onze (11) questionnaires renseignés, par des agences de consignation, ce qui nous a permis d'obtenir le tableau qui représente notre échantillon.

2.2.3 Les conditions de réalisation de l'enquête et les problèmes rencontrés

L'enquête a été lancée au début du mois mai 2017, ce qui nous a permis de récupérer les questionnaires renseignés à temps. Il est vrai que la mission d'enquêter auprès de ces intervenants n'a pas été commode et la tâche ne nous a pas été facilitée non plus, suite aux nombreuses difficultés rencontrées auprès de beaucoup d'agences. Cela est dû essentiellement :

- Au manque de coopération des entreprises : il est question soit d'agences qui semblent redouter toute sorte de questionnaires, soit de celles qui ne se sentent pas obligées de dégager un minimum de leur temps pour répondre à un questionnaire qui ne leur apportera rien.
- Du fait que la période où nous avons mené cette enquête coïncidait avec une surcharge de travail.

Cependant, nous avons constamment essayé et insisté pour nous entretenir avec les cadres dirigeants les mieux placés pour répondre à notre questionnaire, dans d'autres cas, nous étions obligés de laisser le questionnaire au niveau de l'agence pour le récupérer par la suite après un certain temps.

À la fin de l'enquête, nous avons donc pu récupérer (11) questionnaires sur (16) distribués, dont la majorité de ces questionnaires ont été renseignés par les directeurs et les gestionnaires, mais il y avait certaines questions pour lesquelles on n'a reçu aucune réponse.

2.2.4 Analyse des résultats de l'enquête

Après avoir présenté l'enquête de terrain, nous arrivons enfin à l'analyse des informations collectées par le biais des questionnaires. Les résultats de ces derniers sont traités en utilisant le logiciel **Sphinx plus² version 5.1.0.8**. Avec ce dépouillement, on a pu analyser nos résultats sous forme de graphes, de tableaux, etc.

2.2.5 Présentation du questionnaire

Une enquête par questionnaire est une recherche méthodique d'informations reposant sur des questions et des témoignages, qui une fois analysés, permettront le plus souvent, de mieux connaître une situation pour mettre en place ou évaluer une action.

Notre questionnaire est structuré à la fois par des questions fermées, ouvertes, semi-ouvertes et à échelles. Nous avons évité trop de questions ouvertes pour ne pas engendrer des refus de réponses et/ou des réponses évasives. En outre, il existe un ensemble de questions que nous qualifions des questions de contrôle.

Notre questionnaire se présente sous forme de trois parties (voir Annexe N° 07).

- **La première partie** vise à présenter les caractéristiques générales des sociétés enquêtée. Elle est composée de dix (10) questions. Nous avons choisi de les mettre au début du questionnaire pour mettre le répondant en confiance et elle nous permettra de vérifier la qualité du répondant et avoir une vue globale.

- **La deuxième partie** porte sur l'activité de consignation en Algérie. Elle comprend dans l'ensemble dix (10) questions qui nous permettront de déterminer le domaine d'activité de l'agence et son caractère juridique... etc.

- **La troisième partie** est considérée comme le pivot de notre travail, elle est composée de douze (12).

Question pertinente qui porte sur l'effet des agences de consignation sur le choix des armateurs afin de déterminer ce qui influence la qualité et le choix des armateurs d'une manière générale.

Section 03: Analyse et interprétation des résultats de l'enquête

Cette section représente l'analyse de questionnaire qui est répartie en trois parties la première partie de notre questionnaire qui sera présenté en dix (10) qui porte sur les données personnelles de l'échantillon, la deuxième sur le fonctionnement de l'activité de consignation qui contiens aussi dix questions, la troisième partie porte douze questions sur l'effet de la qualité des services offerts par les agences de consignation enquêtées.⁷

⁷ Il faut préciser que certaine réponse dépasse les 100% car la question posée peut avoir des réponses multiples. Comme vous pouvez coucher plusieurs cases.

3.1 Données personnelles de l'échantillon

3.1.1 Quel est le nom de votre agence ?

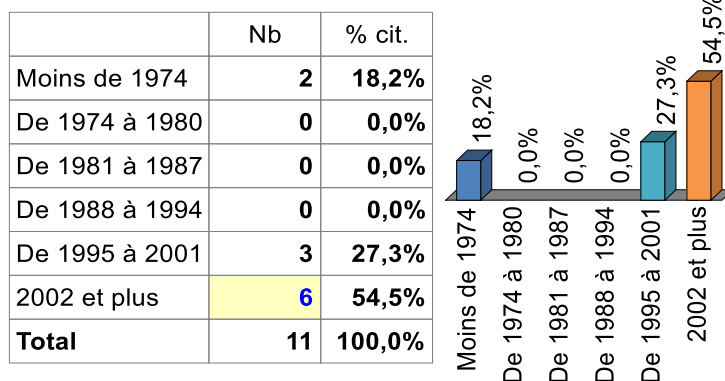
Figure N°05 : Nom de l'agence de consignation.

Notre échantillon contient en principe onze (11) agences de consignation dans laquelle nous avons effectué notre stage pratique, parmi-t-elles on trouve des agences de consignation nationales et étrangères.

3.1.2 Quelle est la date de la création de votre agence ?

Figure N° 06 : Date de création de l'agence.

2. Question 2 : quelle est la date de création de votre agence ? -



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

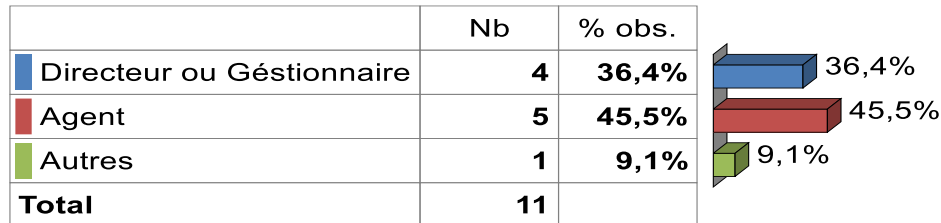
L'interprétation de ce graphe montre que la majorité des agences de consignation enquêtée qui représente (81,8%) ont créées durant la période de 1998 à nos jours .ce qui justifié que cette augmentation liée à la libéralisation des activités maritimes en Algérie par contre les (18,2%) qui reste représente les agences de consignation publique qui remonte à la période de monopole de l'État Algérienne sur l'activité maritime et la consignation.

3.1.3 Quel est le poste occupez-vous dans l'agence ?

Figure N° 07 : Le poste occupez-vous dans l'agence.

Question 03 : quel poste occupez-vous dans l'agence ?

Taux de réponse : 90,9%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

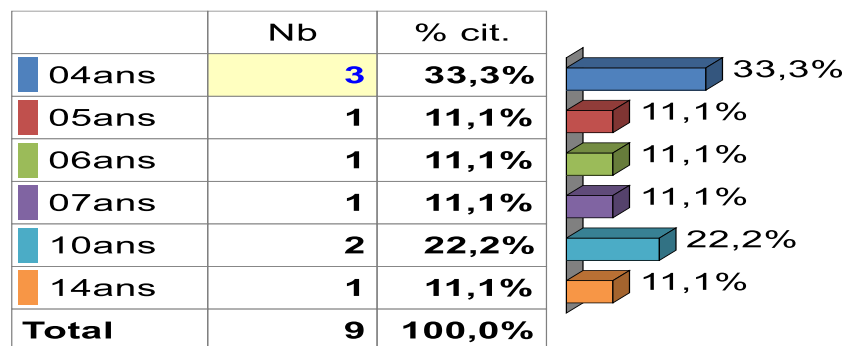
Ce graphe montre que la majorité écrasante (90.9%) des agences enquêtés répondent à cette question sur laquelle on trouve que (45.5%) des répondants sont suivis par des agents. Cependant on trouve que (36,4%) suivis par les directeurs et les gestionnaires .par contre une minorité de (9,1%) suivis par d'autres personnels.

3.1.4 Depuis combien de temps êtes-vous au sien de l'agence ?

Figure N° 08: Durée de travail au sein de l'agence.

Question 05 : Depuis combien de temps êtes-vous au sien de l'agence ?

Taux de réponse : 81,8%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

À partir de la lecture de ce graphe on remarque que (33.33 %) des travailleurs ont acquérir une expérience professionnelle qui dépasse 10 ans jusqu'un à 14 ans ce qui justifie la fiabilité et la pertinence des réponses. Tandis que (33.3 %) des travailleurs ont une expérience entre 05 ans à 07 ans, le reste il est de moins de 04 ans.

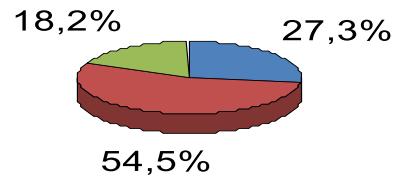
3.1.5 Quelle est la forme juridique de votre agence ?

Figure N° 09 : Forme juridique des agences de consignation.

Question 06 : quelle est la forme juridique de votre agence ?

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	% cit.
SPA	3	27,3%
SARL	6	54,5%
EURL	2	18,2%
SNC	0	0,0%
Total	11	100,0%



Source : *enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.*

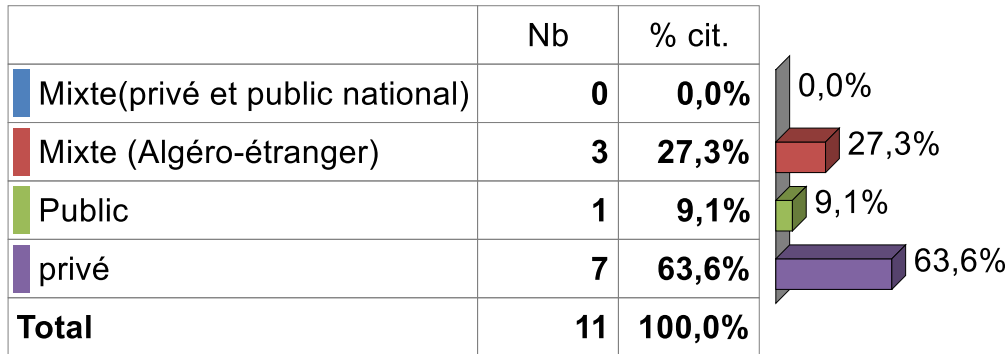
À travers notre analyse on remarque que la forme juridique prédominante est celle des Sociétés à Responsabilité limitée (S.A.R.L) qui est de (54.5%) suivie par les Sociétés par Actions (S.P.A) à (27.3%) puis les Entreprises Unipersonnelle à Responsabilité limitée (E.U.R.L) Qui représente la minorité avec un pourcentage de (18.2 %).

3.1.6 Quel est le statut juridique de votre agence ?

Figure N° 10: Statut juridique de l'agence.

Question 07 : quel est le statut juridique de votre agence ?

Taux de réponse : 100,0%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

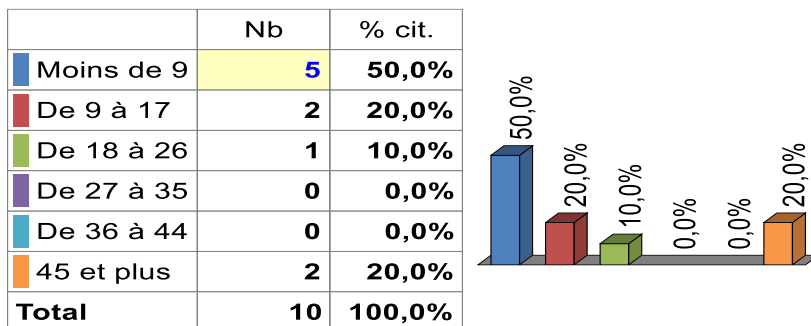
À travers ce tableau nous constatons que la plupart des agences de consignation enquêtées ont un statut juridique privé qui est de (63.6%), suivie par les agences Mixte (algéro-étranger) qui représente (27.3%) de notre échantillon à la fin on trouve les agences publiques qui est de (9.1%). Cette analyse justifie vraiment l'ouverture de secteur maritime et l'activité de consignation en Algérie.

3.1.7 Quel est le nombre du personnel employé dans votre agence ?

Figure N°11 : Nombre du personnel employé.

Question 08 : quel est le nombre du personnel employé dans votre agence ?

Taux de réponse : 90,9%
 'Moins de 9' (5 observations)
 Moyenne = 17,10
 Min = 3 Max = 55
 Somme = 171



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

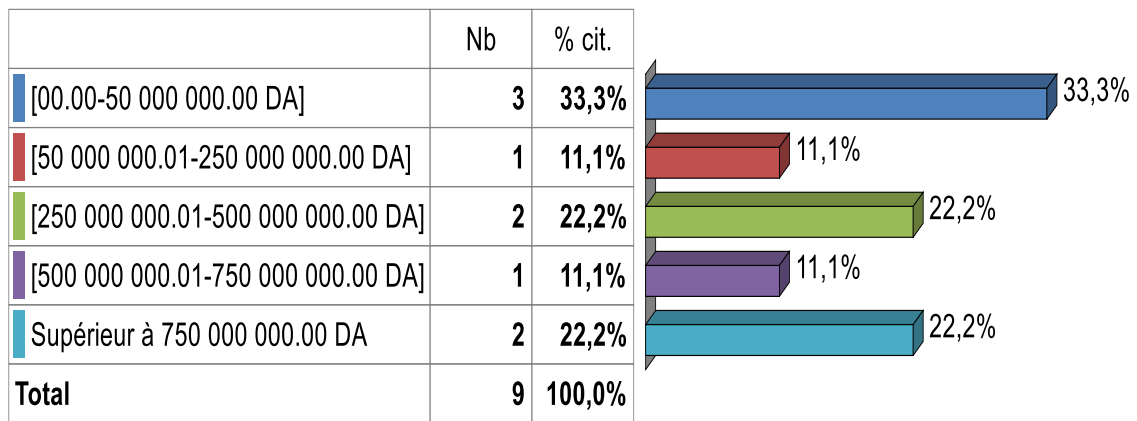
D’après les résultats de cette enquête elle nous montre que le nombre du personnel employé dans les agences de consignation se varie entre un intervalle de avec un taux de (50%). Tandis que (20%) des agences employées entre [9-17] et (10%) ont un nombre du personnel qui varie entre [18-26] , en fin en trouve des agences qui employer plus de 45 avec un taux de (20%), cette analyse montre que les agences de consignation enquêtée sont soit des petites ou moyennes entreprises en tenant compte du nombre de personnels employés.

3.1.8 Dans quel intervalle se situe le chiffre d’affaires de votre agence ?

Figure N°12 : Chiffre d’affaires des agences de consignation.

Question 09 : dans quel intervalle se situe le chiffre d’affaire de votre agence ?

Taux de réponse : 81,8%



Source : enquête de terrain, l’impact de la qualité de l’activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

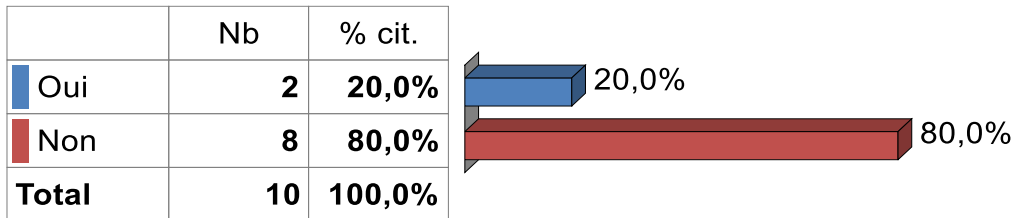
L’analyse de ce tableau montre que le chiffre d’affaires de la majorité des agences enquêtée se trouve dans l’intervalle de [00.00-50 000 000 00 Da] avec un taux de (33.3%) qui représente trois agences de consignation qui réfère les agences publiques et privées et comprises les autres intervalles, par contre la dernière rubrique qui représente le chiffre d’affaires supérieur à 750 000 000 00 Da réfère les agences de consignation étrangères .

3.1.9 Votre agence est- elle publique à l'origine ?

Figure N°13 : L'origine des agences de consignation.

Question 10 : votre agence est-elle publique à l'origine ?

Taux de réponse : **90,9%**



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

D'après le graphe ci-dessus, nous remarquons que la majorité des agences de consignation enquêtées sont pas d'origine publique qui réfère huit (8) agences avec un taux de (80%), ce pourcentage justifie qu'après la libéralisation de cette activité y'avait la naissance de certaines agences de consignation, ainsi l'implantation de plusieurs agences étrangères telles que CMA-CGM et MSCA , tandis que le reste des agences sont d'origine publique avec un taux de (20%) qui revient aux agences publiques qui sont GEMA, GLOBAL SHIPPING COMPANY.

3.2 Fonctionnement de l'activité de consignation :

Cette partie est répartie en dix questions dans le but d'expliquer et de présenter l'activité de consignation pratiquée parles agences enquêtées à Bejaia.

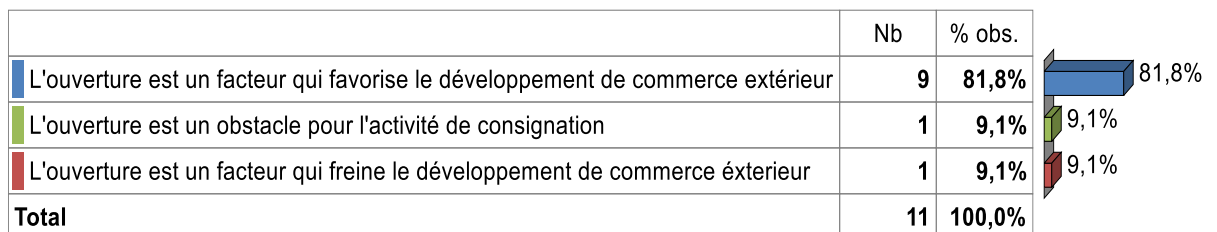
3.2.1 Que pensez-vous de l'ouverture des services maritimes (Consignation Transport, et activités annexes) aux privés nationaux et étrangers ?

Figure N° 14 : L'impact d'ouverture des services maritimes sur le commerce extérieur.

Question 11 : Que pensez-vous de l'ouverture des services maritimes (consignation transport et autres activités annexes)?

Taux de réponse : **100,0%**

'L'ouverture est un facteur qui favorise le développement de commerce extérieur' (9 citations)



Le résultat de ce tableau nous montre que la majorité des agences de consignation, qu'est (81.8%), favorise l'ouverture de secteur maritime, car ce passage de l'économie planifiée à l'économie de marché a mis fin au monopole de l'état sur ce secteur d'une part et d'autre part, les réformes initiées dans ce secteur à apporter un développement et une compétitivité remarquable des agences de consignation locales.

Tandis que les (18.2%) qui restent, on peut les interpréter comme suit : les agences de consignation locales pensent que cette ouverture est mal suivie par l'état, car les agences de consignation étrangères dominent cette activité ainsi elles détiennent la majorité de la part de marché national.

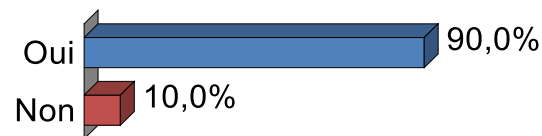
3.2.2 Est-ce que cette ouverture à apporter un plus pour les agences de consignation en terme de qualité ?

Figure N° 15: L'apport d'ouverture des services maritimes pour les agences de Consignation.

Question 12 : Est-ce que cette ouverture a apporté un plus pour les agences de consignation ? -

Taux de réponse : **90,9%**
'Oui' (9 observations)

	Nb	% cit.
Oui	9	90,0%
Non	1	10,0%
Total	10	100,0%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, wilaya de Bejaïa, avril 2017.

D'après ce tableau, on remarque que la majorité des agences de consignation avec un taux de (90%) confirme que l'ouverture de ce secteur a apporté un plus pour les agences de consignation en terme de qualité grâce à la confrontation directe avec les agences étrangères qui a permis à ces dernières d'améliorer ces activités d'une part pour assurer sa part de marché et être à la hauteur des exigences des armateurs et d'une autre manière, pour lever de ce secteur le plus dynamique dans l'économie nationale.

Par contre, on trouve que la minorité des agences de consignation enquêtées qui représentent un taux de (10%) trouve que cette ouverture n'a pas vraiment donné un

plus pour les agences, car elles sont mal encadrées par l'état d'une part et d'autre part, elle est envahie par la concurrence déloyale pratiquée par les agences de consignation étrangères.

Le tableau ci-dessous explique par détails ce que les agences pensent sur cette ouverture et son apport sur ces dernières.

Justification

Taux de réponse : **72,7%**
 9 valeurs différentes

connaître le reste du monde via le shipping.
extension des relations commerciales internationales
la concurrence est un facteur qui pousse les agences à améliorer leurs prestations.
La concurrence elle-même est un facteur de qualité
La concurrence oblige les agences de consignation pour améliorer les services offerts
ligne régulière_ tirée de rapidité (petite escale)
nombre de consignataires augmente
plus de professionnalisme né de la concurrence
sans cette ouverture pas d'agence de consignation et pas de marché à l'international pour les services maritimes

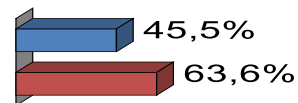
3.2.3 Quelle est la ligne d'activité pratiquez-vous ?

Figure N° 16: La ligne d'activité pratiquée par les agences enquêtées.

Question 13 : Quelle est la ligne d'activité pratiquez-vous ?

Taux de réponse : **81,8%**
 'Tramping' (7 citations)
 2 valeurs différentes
 Effectif moyen : **6,00**

	Nb	% obs.
Ligne régulière	5	45,5%
Tramping	7	63,6%
Total	11	



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le résultat de ce tableau nous montre que certaines agences de consignation pratiquent deux lignes d'activités, ce qui justifie que ces dernières améliorent leurs activités pour la satisfaction des armateurs et les importateurs par la diversification de leurs activités, on prend l'exemple de GEMA.

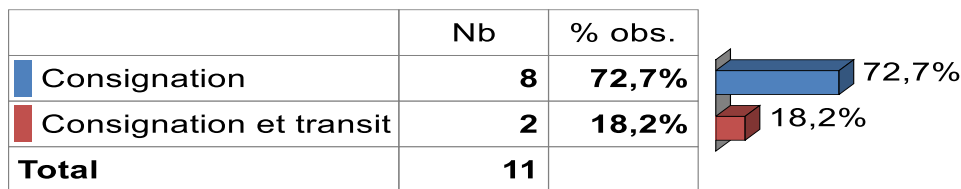
Cette enquête nous révèle que la plupart des agences de consignation pratiquent la ligne d'activité tramping avec un taux de (63.6%) qui réfère les agences privées et publiques, car elles ne demandent pas des exigences sur le plan logistique, par contre la ligne régulière représente uniquement (45.5%) de notre enquête, ce qui justifie que cette ligne demande beaucoup d'exigence et d'expérience, car elle est dominée par les grandes agences de consignation étrangères telles que CMA-CGM et MAERSK.

3.2.4 Quel(s) est (sont) le(s) domaine(s) d'activité de votre agence ?

Figure N° 17 : Domaine d'activité des agences enquêtées.

Question 14 : Quel (s) est (sont) le (s) domaine (s) d'activité de votre agence?

Taux de réponse : **90,9%**
 'Consignation' (8 citations)
 2 valeurs différentes
 Effectif moyen : **5,00**



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le résultat de cette enquête révèlent que la majorité des agences de consignation exercent l'activité de consignation avec un pourcentage de (72.7%), par contre (18.2%) qui reste exercent l'activité de consignation et transit, ce qui donne que la plupart des agences immergées dans ce domaine sont spécialisées dans l'activité de consignation uniquement.

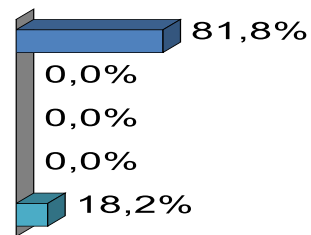
3.2.5 Quel est le nombre de conteneurs entrant et sortant par mois ?

Figure N° 18: Nombre de conteneurs entrant et sortant par mois pour chaque agence.

Question 15 : Quel est le nombre de conteneurs entrant et sortant par mois ?

Taux de réponse : **100,0%**
'Moins de 500' (9 observations)
 2 valeurs différentes
 Effectif moyen : **2,20**

	Nb	% cit.
Moins de 500	9	81,8%
De 500-1000	0	0,0%
De 1000-1500	0	0,0%
De 1500-2000	0	0,0%
2000 et plus	2	18,2%
Total	11	100,0%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le résultat de ce tableau montre que la plupart des agences de consignation enquêtées traitent moins de 500 conteneurs EVP avec un taux de (81.8%), ce pourcentage réfère les agences privées et publiques à titre exemplaire, on trouve : GEMA, NOLIS, par contre les (18.2%) qui restent, représentent les leaders dans le domaine de consignation qui domine cette activité en terme de conteneurisation telles que CMA-CGM, MEARSK.

L'émergence des grands armateurs mondiaux a été Grâce à la technique de conteneurisation qui domine la ligne régulière dans les ports par l'utilisation des grands navires.

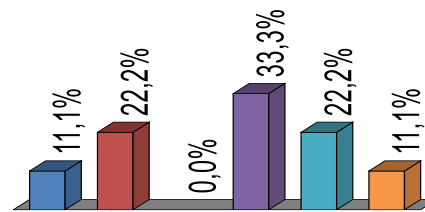
3.2.6 Quel est le nombre de navires que vous cosignez par mois ?

Figure N° 19: Nombre de navires consignés par agence chaque mois.

Question 16 : Quel est le nombre de navires que vous cosignez par mois ?

Taux de réponse : **81,8%**
 Effectif moyen : **1,50**
 Moyenne = **5,78** Ecart-type = **3,07**
 Médiane = **7,00**

	Nb	% cit.
Moins de 2	1	11,1%
De 2 à 3	2	22,2%
De 4 à 5	0	0,0%
De 6 à 7	3	33,3%
De 8 à 9	2	22,2%
10 et plus	1	11,1%
Total	9	100,0%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

L'analyse de ce tableau montre que (11.1%) des agences cosignent uniquement moins de deux navires par mois et nous avons (22.2%) des agences de consignation qui cosignent entre deux et trois navires, tandis que (33.3%) d'agences cosignent entre six et sept navires par mois. L'ensemble des agences réfèrent les agences de consignation publiques et privées, le reste qui est plus de dix navires représente les agences de consignation étrangères, à titre exemplaire CMA-CGM et MSC, car ces dernières possèdent elles-mêmes leurs propres consignataires et leurs propres navires, ce qui justifie leurs dominance sur l'activité de consignation au niveau national et même mondial.

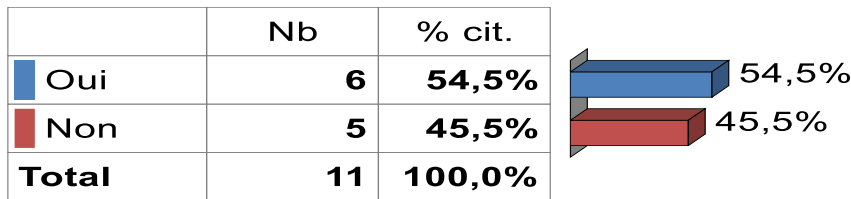
3.2.7 Disposez-vous des normes de certification « système de management de qualité » ?

Figure N° 20: Disponibilité du système de management de qualité au sein des agences.

Question 17 : Disposez-vous des normes de certification "système de management de qualité?"

Taux de réponse : **100,0%**

Effectif moyen : **5,50**



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le graphe de cette enquête montre que la majorité des agences de consignation dispose d'un système du management de qualité avec un taux de (54.5%), tandis que 45.5 ne disposent pas de ce système.

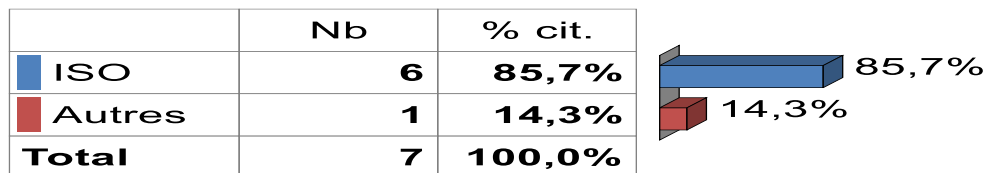
On constate que les agences de consignation nationales essayent d'adapter avec l'environnement externe pour améliorer leurs activités par l'acquisition de ce système, car les armateurs ainsi les importateurs exigent un tel système de sécurité.

Le tableau ci-dessous montre les différentes normes de certification détenues par les agences de consignation

Indication2

Taux de réponse : **63,6%**

Effectif moyen : **3,50**



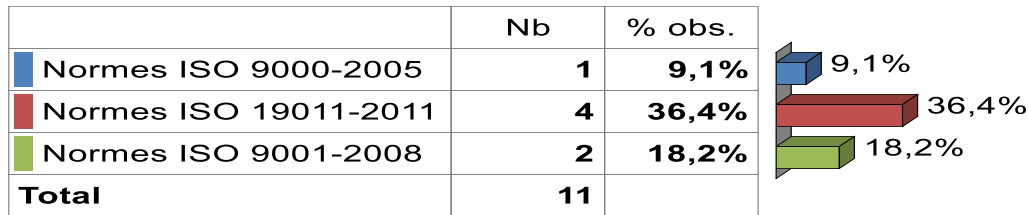
Le résultat de ce tableau montre que la plupart des agences de consignation disposent des normes de certification sur lesquelles on trouve que (85.7%) des agences de consignation utilisent le système de sécurité (ISO), car il est le plus utilisable au

niveau mondial et même il porte garantie pour les consignataires et les armateurs, tandis que (14.3%) des agences utilisent d'autres systèmes de management de sécurité.

Le tableau ci-dessous illustre les normes d'ISO utilisables par les agences de consignation de notre échantillon

Si c'est "ISO", quelle version?

Taux de réponse : **45,5%**



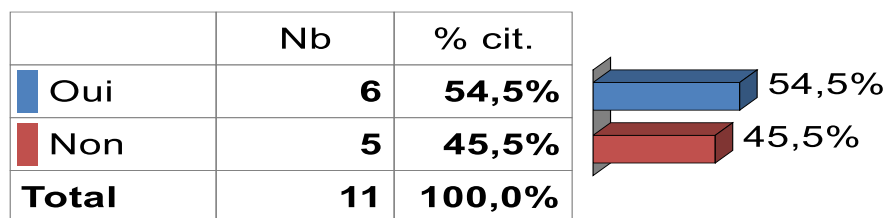
Ce tableau indique que la majorité des agences de consignation utilisent la norme ISO 19011-2011 avec un taux de 36.4%, car elle représente la dernière version de ce système et hautement sécurisée, tandis que 18.2% des agences utilisent la version de 2008, le reste qui est de (9.1%) et moins utilisable par les agences de consignation, car cette version est ancienne.

3.2.8 Est-ce que l'activité de consignation est bien encadrée juridiquement en Algérie ?

Figure N°21 : L'encadrement juridique de l'activité de consignation en Algérie.

Question 18 : Est-ce-que l'activité de consignation est bien encadrée juridiquement en Algérie?

Taux de réponse : **100,0%**



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le graphe montre que (54.5%) des agences de consignation enquêtées confirment que l'activité de consignation est bien encadrée juridiquement grâce à la libéralisation de cette activité et les réformes initiées pour lever de ce secteur, par contre (45.5%) disent que cette activité est mal encadrée juridiquement.

Le tableau ci-dessous montre que les agences de consignation indiquent des solutions pour l'encadrement juridique de cette activité.

Justification1

Taux de réponse : **45,5%**

	Nb	% obs.
Faut-il décréter des lois pour le bon déroulement de cette activité	2	18,2%
Faut-il créer un conseil national pour gérer les conflits entre les agences et les armateurs	5	45,5%
Autres	1	9,1%
Total	11	

Ce tableau indique que la majorité des agences de consignation, avec un pourcentage de (45.5%), proposent de créer un conseil national pour gérer les conflits entre les agences et les armateurs ; Nous avons (18.2%) qui incitent de décréter des lois pour le bon déroulement de cette activité, les (9%) qui restent, proposent d'autres alternatives, à titre exemplaire : comme il le montre le tableau ci-dessous.

Précision

	Nb	% cit.
faut-il aussi sensibiliser les autorités sur le rôle du consignataires et les tâches déterminées à savoir prestation de service	1	100,0%
Total	1	100,0%

3.2.9 Trouvez-vous que l'activité de consignation dans la wilaya de Bejaia est tendanciellement dominée par les consignataires étrangers qui traitent avec les armateurs ?

Figure N°22 : Dominance des agences étrangères sur l'activité de consignation au niveau de Bejaia.

Question 19 : Trouvez-vous que l'activité de consignation dans la wilaya de Bejaia est tendanciellement dominée par les consignataires étrangers qui traitent avec les armateurs ?

Taux de réponse : **100,0%**
Effectif moyen : **5,50**

	Nb	% cit.
Oui	7	63,6%
Non	4	36,4%
Total	11	100,0%

Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, wilaya de Bejaïa, avril 2017.

L'analyse de ce tableau montre que (63.6%) des agences enquêtées affirment que cette activité est vraiment dominée par certaines leaders telles que CMA-CGM et MSC qu'ont une place mondiale, ainsi qu'elles détiennent ces propres armateurs et consignataires qui dominent la ligne régulière.

Les (36.4%) restantes attestent que cette activité n'est pas dominée par les agences étrangères, ces dernières-là, réfèrent les agences de consignation nationales qui pratiquent la ligne tramping.

Le tableau ci-dessous révèle que les agences nationales pensent de cette dominance

Quelle serait la raison à votre avis ?

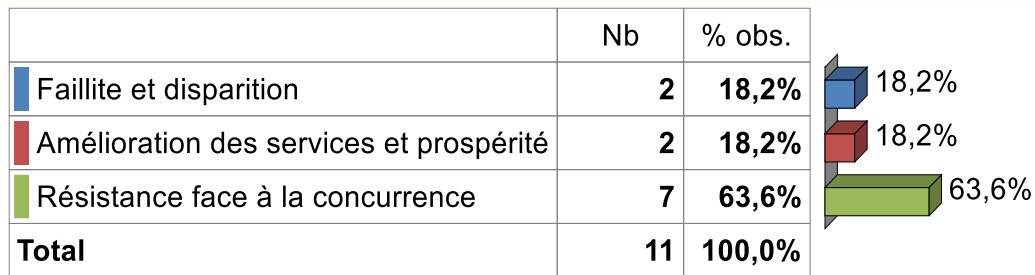
Taux de réponse : **27,3%**

	Nb	% cit.
Des facilités accordées aux représentants des armateurs étrangers	1	33,3%
les clients ont leurs poids dans la désignation de leurs agents consignataires	1	33,3%
les grands armateurs étrangers contiennent des agences de consignation à Bejaia	1	33,3%
Total	3	100,0%

3.2.10 Comment voyez-vous l'avenir des agences de consignation publiques si le marché est dominé par les armateurs étrangers ?

Figure N°23 : L'avenir des agences de consignation publiques et privées si le marché est dominé par les armateurs étrangers.

Question 20 : Comment voyez-vous l'avenir des agences de consignation publique et privée si le marché est dominé par les armateurs étrangers ?



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

L'interprétation de ce tableau révèle que (63.6%) des agences enquêtées pensent que les agences de consignation nationales résistent face à la concurrence rude pratiquée par les grands leaders de ce marché telles que CMA-CGM, MSC et cela par l'adaptation pour ce changement avec l'amélioration des services offerts dans ce secteur. Tandis que (18.2%) pensent que l'avenir des agences de consignation nationales est en danger, donc le résultat sera la faillite et la disparition à cause de plusieurs facteurs à titre exemplaire la concurrence.

3.3 L'effet de la qualité des services offerts par les agences sur le choix des armateurs

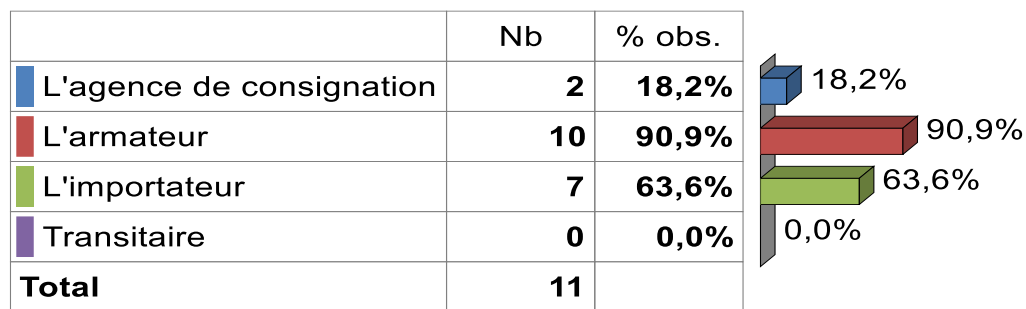
Cette partie est la dernière de ce questionnaire qui porte douze questions sur l'effet de la qualité des services offerts par les agences sur le choix des armateurs.

3.3.1 Qui fait appel à la consignation ?

Figure N° 24: Appelle à la consignation.

Question 21 : Qui fait appel à la consignation ?

Taux de réponse : 100,0%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

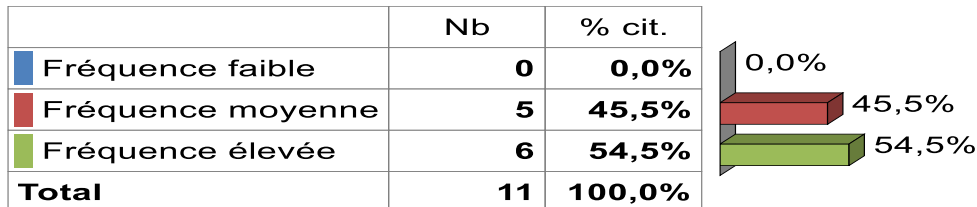
Le résultat de ce tableau indique que la majorité des agences enquêtées révèlent que (90.9%) qui font appel à la consignation, ce sont les armateurs, suivis par les importateurs avec un taux de (63.6%), donc ce résultat justifie que cette activité est dominée totalement par les armateurs et les importateurs, car c'est eux qui sollicitent les services auprès des agences ; Et nous avons aussi (18.2%) qui font appel à la consignation, cela est justifié par la bonne réputation et les conventions signées par les armateurs et les agences de consignation.

3.3.2 Est-ce que les prestations des services offerts par votre agence aux clients sont de :

Figure N° 25: Prestations des services offerts par les agences aux clients.

Question 22 : Est-ce-que les prestations des services offerts par votre agence aux clients est de:

Taux de réponse : **100,0%**



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

L'analyse de ce graphe montre que (54.5%) des agences enquêtées offrent des prestations avec une fréquence élevées, cela est justifié par la rapidité et la diffusion de l'information à temps dans le but de gagner la confiance des armateurs et les importateurs pour avoir leurs parts de marché face à cette concurrence.

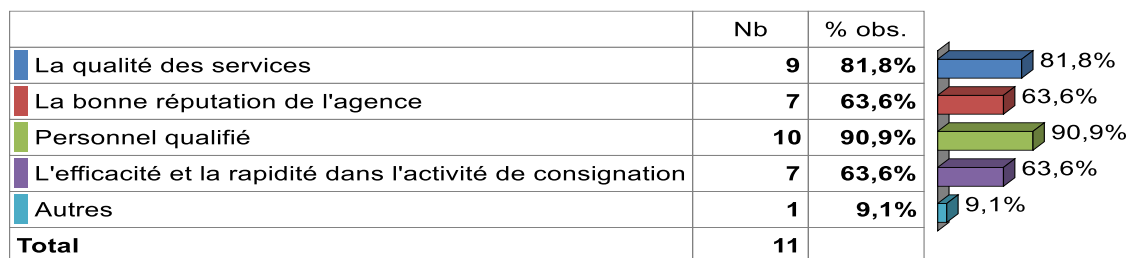
Tandis que (45.5%) des agences offrent des services avec des fréquences moyennes, cela est justifié par la dominance des grandes agences de consignation sur cette activité.

3.3.3 En quoi consiste la différence qui démarque le service que vous rendez et celui de vos concurrents ?

Figure N° 26 : Ce qui démarque la différence des services rendus par les agences de consignation et ses concurrents.

Question 23 : En quoi consiste la différence qui démarque le service que vous rendez et celui de vous concurrents?

Taux de réponse : **100,0%**



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Les résultats de cette enquête révèlent que (90.9%) des agences indiquent que parmi les facteurs qui influencent sur les armateurs et les importateurs pour choisir les agences de consignation, on trouve en première place le personnel qualifié, car les prestations des services offerts par des gens expérimentés à une garantie absolue par le biais de l'enceinté

En deuxième place, on trouve que les armateurs préfèrent les agences qui offrent les services de bonne qualité en terme de rendement et d'efficacité et en troisième place, on trouve la bonne réputation de l'agence qui influence positivement sur le choix des importateurs pour solliciter les services des agences de consignation et l'efficacité et la rapidité dans l'activité de consignation qui joue un rôle très important pour faire le choix des agences, car les armateurs préfèrent celles qui donnent l'information à temps.

3.3.4 L'ouverture du secteur maritime a-t-il apporté quelque chose de positif pour l'activité de consignation ?

Figure N° 27 : Effet positif de l'ouverture sur l'activité de consignation.

question 24 : L'ouverture du secteur maritime a-t-elle apporté quelque chose de positive pour l'activité de consignation?

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	% cit.
Oui	11	100,0%
Non	0	0,0%
Total	11	100,0%

A horizontal bar chart to the right of the table. The 'Oui' row has a blue bar extending to the right, labeled '100,0%'. The 'Non' row has a very short red bar, labeled '0,0%'. The 'Total' row is not represented by a bar.

Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

L'analyse de ce tableau montre que la totalité des agences enquêtées indiquent que l'ouverture de secteur maritime a apporté un plus pour l'activité de consignation en terme de rapidité et de prospérité pour les agences locales à cause de la concurrence pratiquée par les agences étrangères. Le tableau ci-dessous révèle que les agences enquêtées jouent un rôle considérable dans l'activité de consignation grâce à cette ouverture initiée dans le secteur maritime.

Précision2

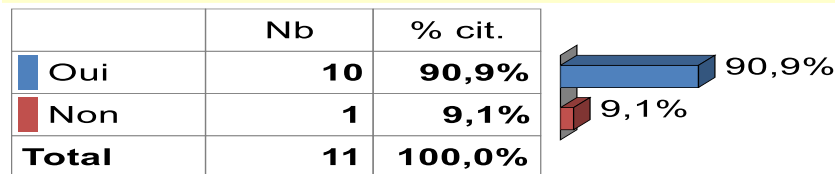
Taux de réponse : **63,6%**

	Nb	% cit.
Amélioration des prestations	1	14,3%
la consignation c'est de se développer d'une façon vertigineuse	1	14,3%
la facilité des tâches	1	14,3%
libre-échange d'infos	1	14,3%
qualité des prestations	1	14,3%
relation externe et savoir (échange)	1	14,3%
relations internationales très attachées	1	14,3%
Total	7	100,0%

3.3.5 Les armateurs sont-ils exigeants de quelques conditions particulières aux agences de consignation ?

Figure N° 28 : Exigences des armateurs vis-à-vis les agences de consignation.

Question 25 : Les armateurs sont-ils exigeants de quelques conditions particulières aux agences de consignation ?



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

L'analyse de ce tableau révèle que la majorité des agences concernées avec un taux de (90.9%) confirment que les armateurs et les importateurs exigent certaines conditions particulières pour les agences de consignation.

Le tableau ci-dessus montre les conditions indiquées par les agences de consignation

Si "Oui", lesquelles?

Taux de réponse : **81,8%**

Effectif moyen : **1,00**

Etre informé à temps
L'efficacité dans la transmission des infos.
l'information à temps
La commission d'agence.
La commission et l'information
La qualité de service
La qualité des services et les informations à temps.
La rapidités,La disponibilités et la transparence dans la gestion des dossiers.
Le transfert d'argent
les commissions d'agence demandées non honorables
les frais et les dépenses portuaires à minimiser
Total

3.3.6 Est-ce que le choix d'une agence de consignation par les armateurs se fait en fonction de :

Figure N°29 : Choix d'une agence de consignation par les armateurs.

Question 26 : Est-ce-que le choix d'une agence de consignation par les armateurs se fait en fonction:

Taux de réponse : **100,0%**

	Nb	% obs.
Du coût facturé par l'agence	9	81,8%
Des avantages offerts par l'agence(exemple: facilité de paiement)	9	81,8%
par apport à la convention signée par l'agence et l'armateur	4	36,4%
Autres	4	36,4%
Total	11	

Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le tableau montre que la majorité des agences indique que (81.8%) du choix des agences par les armateurs se fait en fonction des coûts facturés par l'agence et les avantages offerts par l'agence cela justifie que les armateurs préfèrent de travailler avec les agences qui accordent des délais et qui facilitent les moyens de paiement.

Les (36.4%) qui restent indiquent que le choix se fait par la convention signée par les deux parties, par contre certaines agences ont donnée d'autre suggestion résumée dans ce tableau ci-dessus :

Si "Autres", précisez ?

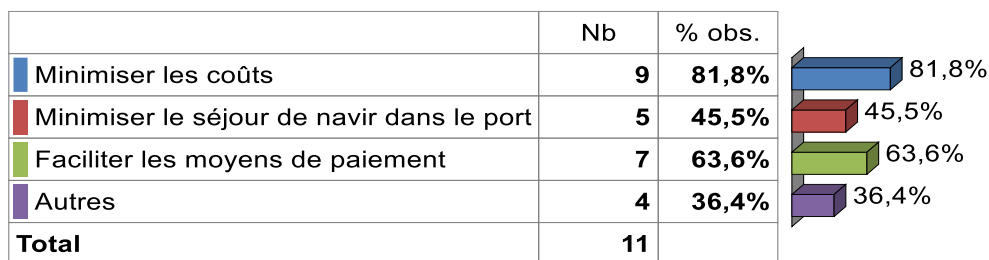
La prestation de qualité offerte par l'agence.
La qualité des services rendus
Le choix fait par l'importateur pour des raisons de facilitation et de confiance.
Total

3.3.7 Est-ce que la fidélité d'un armateur à une agence se réfère-il à :

Figure N° 30: Fidélité d'un armateur à une agence se réfère à :

Question 27 : Est-ce-que la fidélité d'un armateur à une agence se réfère-il à :

Taux de réponse : **100,0%**



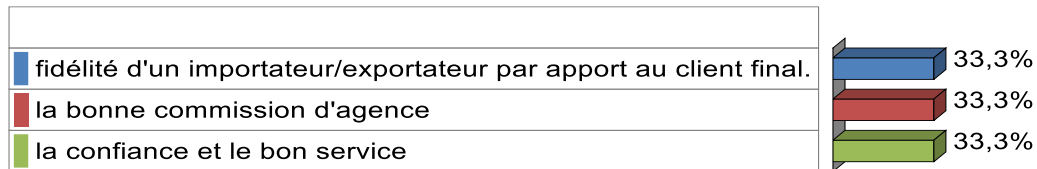
Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

D'après l'analyse de ce tableau, on remarque que (81.8%) des agences enquêtées révèlent que la fidélité d'un armateur à une agence se fait en fonction de minimiser les coûts, suivie par la facilitation des moyens de paiement qui est de (63.6%) à titre exemplaire accorder des délais de paiement, puis minimiser le séjour de navires dans le port avec un taux de (45.5%) pour éviter les frais de plus de surestarie, sur lesquelles on trouve deux types de surestarie le première est celle de conteneur qui ne dépasse pas 15 jours de franchise les coûts est de 20 000 dollars, pour le deuxième c'est celle de marchandise qui ne dépasse pas généralement 10 jours de franchise elle est négociable dans la charte-partie, aussi on trouve les surestarie s'appliquent selon la taille de conteneur.

Par contre, on trouve que d'autres agences proposent d'autres justifications sur lequel on le présente dans le tableau ci-dessus :

Si "Autres", précisez ?41

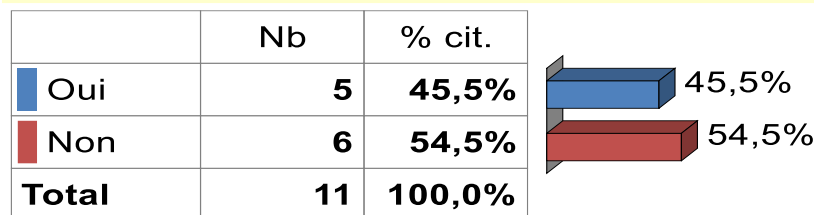
Taux de réponse : **27,3%**
Effectif moyen : **1,00**



3.3.8 Les services portuaires facilitent-ils la tâche pour les agences de consignation ?

Figure N°31 : Services portuaires et la tâche rendue aux agences de consignation.

Question 28 : Les services portuaires facilitent-ils la tâche pour les agence de consignation ?



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le résultat de ce tableau indiquent que (54.5%) des agences enquêtées annoncent que les services portuaires ne facilitent pas la tâche au niveau du port de Bejaïa à cause de l'insuffisance des moyens de manutention et les aires de stockage, par contre les (45.5%) qui restent, indiquent que les services portuaires facilitent pleinement cette activité au niveau de port.

Dans ce tableau les agences de consignation justifient l'insuffisance des moyens au niveau de port de Bejaïa.

Si "Non", Pourquoi ?

Taux de réponse : **54,5%**

	Nb	% obs.
Manque d'équipement	4	36,4%
Manque de personnel	3	27,3%
Autres	3	27,3%
Total	11	

Selon ce tableau on constate que la majorité des agences de consignation enquêtées confirment que le port de Bejaïa ne dispose pas des moyens de manutention et c'est le cas de tous les ports algériens à titre exemplaire lors d'une conférence de commission de placement des navires au port de Bejaïa, l'organisation de l'accostage du navire « TAHA » était programmée à 11h, suite à l'insuffisance des moyens de manutention. Et le problème c'est que notre pays ne s'oriente pas vers la réalisation des ports secs.⁸

Les (27.3%) qui restent, indiquent que le manque est au niveau du personnel du port de Bejaïa, ce qui empêche l'accélération des procédures administratives au bien le séjour de navire, car le port de Bejaïa dispose uniquement de 26 quais pour un tel port pétrolier. En revanche, certaines agences proposent d'autres justifications pour cette insuffisance qui seront présentées dans ce tableau :

Si "Autres", précisez ?44

	Nb
pas souvent et surtout d'autres facteurs à ne pas citer	1
Tarifcation	1
Total	2

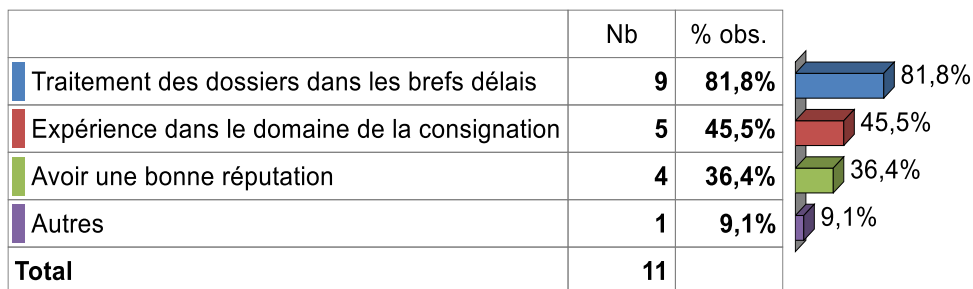
⁸ Port sec : ce sont des zones extra portuaire permettent le stockage des petite unités telles que les conteneurs plaines en marchandises ou vide.

3.3.9 La satisfaction des armateurs est réalisée à travers les services offerts par les agences en terme :

Figure N°32 : Satisfaction des armateurs se fait en terme de :

Question 29: La satisfaction des armateurs est réalisée à travers les services offerts par les agences en terme

Taux de réponse : **90,9%**

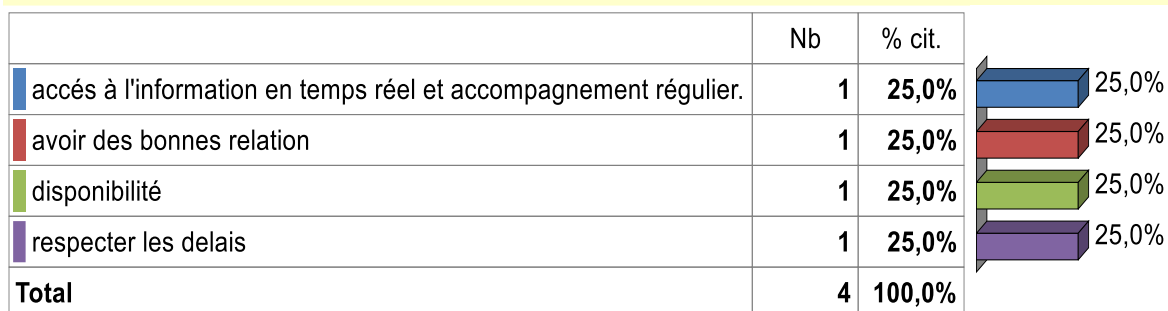


Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

D'après l'analyse de ce tableau on constate que la majorité des agences enquêtées, avec un taux de (81.8%), indique que la satisfaction des armateurs se réalise en fonction de traitement des dossiers dans les brefs délais et les mettre à temps et au courant de cette activité quotidiennement, par contre d'autres agences avec un pourcentage de (45.5%) révèlent que cette satisfaction est réalisée par l'expérience acquise dans ce domaine à travers le temps, cela donne la confiance aux armateurs pour travailler avec leurs agences.

Les (36.4%) qui restent, indiquent que les agences de consignation qui ont une bonne réputation influencent d'une manière prestigieuse sur le choix des armateurs en terme des services rendus par les agences. Par conséquent, d'autres agences proposent d'autres justifications propres à elles qui vont être présentées dans le tableau ci-après :

Si "Autres", Précisez ?46

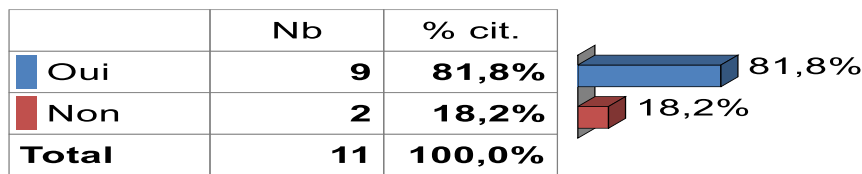


3.3.10 Les agences de consignation rencontrent-elles des difficultés liées à l'activité de consignation ?

Figure N° 33: Difficultés liées à l'activité de consignation.

Question 30 : Les agences de consignation rencontrent-elles des difficultés liées à l'activité de consignation ?

Taux de réponse : **100,0%**



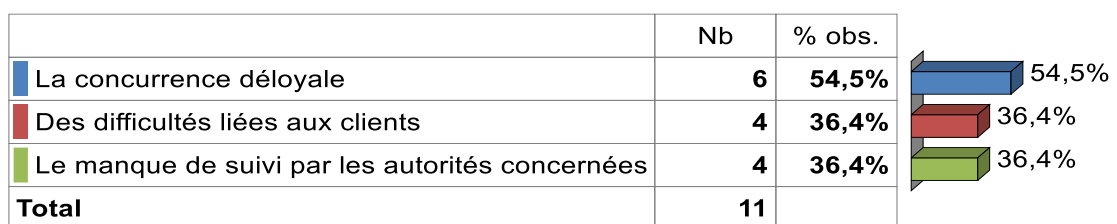
Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

L'analyse de tableau précédent révèle que (81.8%) des agences de consignation enquêtées indiquent que la majorité des agences rencontrent des difficultés liées à l'activité de consignation à cause des problèmes liés au service douanier, bancaire et les surestaries qui contiennent des frais très élevés pour les agences, ainsi les difficultés liées à la paperasse. Les (18.2%) qui restent supposent que les agences ne rencontrent pas des difficultés lorsqu'elles exercent cette activité.

Le tableau ci-dessous illustre les difficultés rencontrées par les agences de consignation

Si "Oui", les quelles?

Taux de réponse : **81,8%**



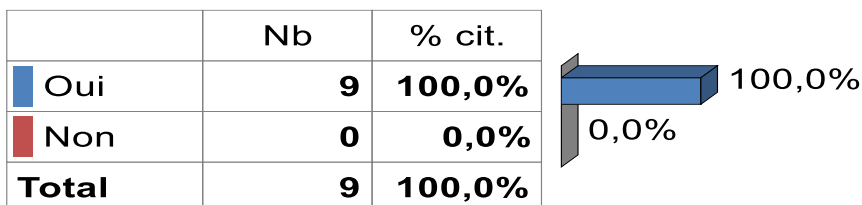
D'après cette analyse on constate que la plupart des agences de consignation confirment que cette activité est dominée par certaines agences à cause de la concurrence déloyale pratiquée dans ce domaine, tandis que (36.4%) des agences annoncent que les problèmes rencontrés sont liés aux clients qui ne respectent pas parfois les délais de paiement, plus que ça, les agences dénoncent que les autorités concernées ont un manque de suivi dans cette activité pour gérer les problèmes et les indifférences entre les agences et les armateurs.

3.3.11 Les opérateurs et les clients étrangers servaient-ils réellement l'intérêt de l'Algérie sur le plan économique ?

Figure N° 34: L'intérêt de l'Algérie vis-à-vis les opérateurs et les clients étrangers.

Question 31 : les opérateurs de consignation et les clients étrangers serviraient-ils réellement les intérêts de l'Algérie ?

Taux de réponse : **81,8%**



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

Le résultat de ce tableau révèle que la totalité des agences enquêtées avec un pourcentage de (100%) confirme que les opérateurs étrangers servent réellement l'intérêt de l'Algérie, car notre pays ouvre ce secteur aux étrangers pour alimenter leurs caisses.

Le tableau ci-dessus nous aide à déterminer les raisons qui laissent les agences enquêtées de confirmer que les opérateurs étrangers servaient réellement l'intérêt et l'économie de notre pays.

Justification4

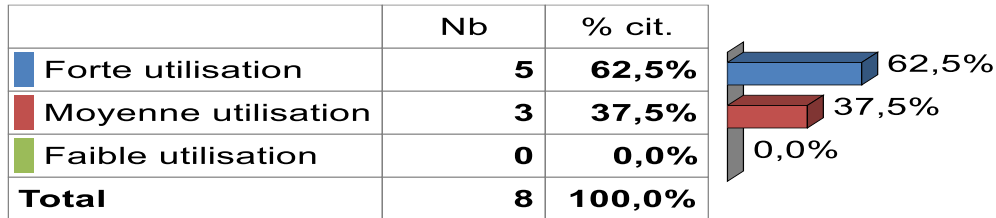
	Nb
faire connaitre les richesses de notre pays via l'agent et même pousser d'avoir des touristre et d'autre opérateurs.	1
la devise et son roulement	1
non et oui / import non / export oui (chaque un deffand ces intérêt)	1
Total	3

3.3.12 Quel est le degré d'utilisation des TIC dans votre agence ?

Figure N° 35: Degré d'utilisation de TIC dans les agences de consignation.

Question 32 : Quel est le degré d'utilisation des TIC dans votre agence?

Taux de réponse : 72,7%



Source : enquête de terrain, l'impact de la qualité de l'activité de consignation sur le transport maritime de marchandises, willaya de Bejaïa, avril 2017.

L'analyse de ce tableau indique que la majorité des agences de consignation enquêtées ont une forte utilisation des TIC avec un taux de (62.5%), ce qui justifie qu'elles s'adaptent facilement aux changements imposés par les agences étrangères, tandis que (37.5%) des agences ayant une moyenne d'utilisation des TIC.

Cette logique est justifiée uniquement, car les agences de consignation essayent d'accompagner les grands groupes mondiaux pour avoir leurs parts de marché.

Conclusion

L'observation effectuée sur l'activité de consignation au niveau des agences de consignation installées au port de Bejaïa porte à notre connaissance grâce à notre enquête effectuée dans cette région ; nous avons constaté certaines remarques sur cette activité dans laquelle on trouve que l'ouverture de secteur maritime par la nouvelle réforme de 1998 initié par l'État, qui consiste à la libéralisation et à l'ouverture des services maritimes aux privés nationaux et étrangers, dans le but de lever et développer ce secteur et d'autre part, augmenter le nombre d'agences (consignation, transit...etc.). Cette initiative a dé-monopolisé totalement les activités de la CNAN qui a provoqué son déclin et le désinvestissement de l'État dans ce secteur.

Cette ouverture adonné le levé de jour pour les agences de consignation privées et étrangères par l'émergence d'un nombre remarquable au niveau national, dans le but d'exercé cette activité, cette confrontation sur le marché national pour avoir sa part de marché a poussé les agences de consignation à améliorer leurs activités pour offrir des services adéquats aux clients. Sur ce point, nous constatons que les agences de consignation nationales et privées aujourd'hui contrôlent totalement le marché national en ligne tramping, tandis que les agences de consignation étrangères détiennent le monopole sur la ligne régulière par leurs expériences dans ce domaine.

A decorative graphic consisting of a blue wavy ribbon that flows from the top left towards the bottom right, curving and overlapping itself. The ribbon has a gradient from light blue to a darker blue and a slight 3D effect with shadows.

*Conclusion
générale*

Conclusion générale

À travers les éléments traités dans nos trois chapitres et en guise de conclusion, nous constatons que le commerce international constitue pour chaque nation un domaine d'intervention stratégique, selon la position qu'il occupe sur la scène internationale en matière de richesse dans le but de la concrétisation des échanges qu'il envisage de réaliser.

Nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général. Dans le premier chapitre nous avons parlé sur les généralités du transport maritime de marchandises. Le deuxième chapitre porte sur la présentation de l'agent consignataire et contrat de consignation. Le dernier chapitre porte sur l'analyse des résultats de questionnaire collectés auprès des agences de consignation installées au port de Bejaïa.

En premier lieu, nous avons confirmé que l'activité maritime joue un rôle essentiel dans les échanges commerciaux, elle s'agit d'identifier le type de produit à transporter, et de trouver le moyen le plus adéquat.

Le maritime reste toujours le premier moyen économique, utilisé dans le monde en matière de transport de marchandises parce qu'il assure un acheminement de grandes quantités des produits entre les pays éloignés, un tel déplacement sera couvert par un armateur dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping.

En deuxième lieu, on trouve le système portuaire algérien monopolisé par la **CNAN**, et il souffre de manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales étatiques. Jusqu'aux réformes de la **loi N° 98-05** portant sur le nouveau code maritime qui consiste à l'ouverture aux investisseurs nationaux et étrangers qui a donné la naissance et l'émergence d'un nombre considérable des agences de consignation au niveau national grâce aux réformes initiées par l'État dans ce secteur. On constate que la **CNAN** n'a pas les capacités d'offre suffisantes tout en souffrant d'une mauvaise image. Ce qui a favorisé le secteur privé qui détient une grande partie des agences en Algérie. Aussi, cette ouverture a amélioré la prise en charge du commerce extérieur algérien.

En troisième lieu, au cours de notre stage effectué au sein de l'agence maritime **GEMA**, cette dernière nous a permis d'offrir une mise à jour de l'environnement général de l'activité de consignation de marchandises et des navires. Cette agence intervient dans la chaîne de transport pour le compte du mandataire de l'armateur : préparé l'escale du navire, introduire le manifeste en douanes, encaisser les frais éventuels, le chargement et le déchargement des marchandises, entreposage des marchandises, réception et livraison des marchandises. On peut aussi faire appel à la douane pour vérifier les marchandises.

En quatrième lieu, l'activité de consignation occupe une place très importante dans la représentation des armateurs, ces derniers souhaitent dégager des différentes responsabilités causées par l'escale de leurs navires. On trouve que le service fourni par les consignataires est une manière idéale d'être à l'abri de toutes difficultés rencontrées par les armateurs. Aujourd'hui, avec la concurrence qui touche tout le domaine du transport maritime, le choix que prend l'armateur en termes de consignation dépend de la qualité de service rendu par l'agence, cela permet de gagner sa confiance accompagnée d'un maximum de garantie et de sécurité.

Certaines agences de consignation installées à Bejaïa confirment que les armateurs exigent certaines conditions à part la qualité par exemple : faciliter les moyens de paiement, accorder des crédits, minimiser le séjour de navire...etc. Cela confirme la première hypothèse.

Comme dans la deuxième hypothèse, après avoir effectué un stage pratique et dégager les résultats à partir de l'analyse de questionnaire distribuer sur les agences de consignation enquêtées, nous avons constaté que la communication avec les clients est un facteur indispensable qui influence directement sur les armateurs et les importateurs pour le choix d'une agence de consignation.



Bibliographie

Bibliographie

I. Ouvrages

- **EL Khalifa Mohamed EL Kamel**, « guide de transport international de marchandise », édition DAHLEB 1966, P30
- **Le Lamy transport**, tome 2 (Edition 2005), page 116 n° 182 (dictionnaire du transport).
- **MOHAMED-CHERIF, Fatima Zohra**, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU 2004.
- **M.J.LA CAMBA**, (2004), « perfectionnement en transport maritime », agent consignataire et son rôle, page 06.
- **Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI**: « transport logistique », 8ème édition, le génie des glaciers, 2010, P08.
- **Réné Rodière**, « traité général de droit maritime » tome III, édition DALLOZ, P87.
- **S.A.LAMY**. (2004). « Transport », tome 2 éditions LAMY S.A7590, P439.
- **Traité de Droit maritime**, MM. Bonassies et Scapel, page 475.

II. Mémoires et thèses

- **AMAROUCHE Sadik, BARACHE Yasmina**. (2015-2016). « l'activité de consignation de navires en Algérie depuis l'avènement de la libéralisation des activités maritimes », mémoire de master 2 de l'université Abderrahmane Mira Bejaia, P 62, 76.
- **DAGMOUNE.O, MESSAOUDENE.S**, (2008). « l'escale d'un navire commercial », mémoire de fin formation, institut national spécialisé dans la formation professionnelle de Bejaia.
- **HAYAT FETOUH**. (2010). « l'incidence du contrôle fiscal au niveau de l'entreprise en Algérie », mémoire master 2, université d'Oran, P40.
- **INNOCENT FETZE KAMDEM**. (1999). « la responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international », Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de l'université Laval pour l'obtention du grade de maître en droit (LL.M.), université Laval Québec, Canada, P09.
- **KERKOUR Nacerdine, IDIRE Yacine**. (2014-2015). « le rôle de la consignation dans le dynamique du transport maritime de marchandises », mémoire de master 2 université de Bejaia.

- **KHEYAR Mohamed, ZEROUKLANE Nourdine.** (2007-2008). « La politique maritime Algérienne après la libéralisation du commerce extérieur », licence en sciences économiques de l'université Abderrahmane Mira Bejaia, p 49.
- **Merzoug Slimane.** (2005), « la place du transport maritime des marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia », mémoire Magister, université de Bejaia.
- **MERZOUG Slimane.** (2014). « Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia, p214.
- **M.M.DAMIEN.** (2001). « Transport et logistique », mémoire de l'université de DAKAR, p118.
- **M. Papa Diabel DIOUF.** (2006-2007). « amélioration des conditions de consignations maritimes au port autonome de DAKAR », thèse de doctorat de l'université de DAKAR, p16.
- **SARAH BOUKERBOUT,** promotion (2008/2009). « L'agent consignataire de navire et l'agent maritime », mémoire de master 2 du CDMT (centre de droit maritime et des transports Marseille), p11.
- **TAKOURABT Zakaria, ZEGGANE Mourad.** (2014-2015). « Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN Cas des services maritimes au port de Bejaia », mémoire de Master 2 de l'université Abderrahmane Mira Bejaia.

III. Documents, rapports et presse

- Agence nationale de Développement de l'Investissement (ANDI)-2013.
- Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière.
- **A.J.WALDRON,** «The Harnburg Rules- A Boondoggle for Lawyers », (1991) The Journal of Business Law 305, 305 et C. LEGENDRE, loc. cil., note 8,388.
- **Conférence de Tunis,** REG-MED:09.11/10/2002.
- Direction de la marine marchande du ministère de transport.
- Document interne de la compagnie de GEMA, 2017.
- **EL Watan économie,** cession de 49% du capital de CNAN Med au groupe italien Dario Perioli. Quotidien national du 17 Mars 2008.
- Guide de l'entreprise portuaire de Bejaia.
- **Revu de presse,** « la question portuaire en Algérie », forum de chef entrepreneur, 13/02/2013.

IV. Articles

- **Article 5** de la loi n°66-420 du 18 juin 1966.
- **Article 27** de la loi 1966 du code maritime.
- **Article 609** du code maritime algérien, p167.
- **Article 609** de l'ordonnance n°76_80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- **Article 610** du code maritime algérien.
- **Article 613** du code maritime algérien.
- **Article 616** du code maritime algérien.
- **Article 617** du code maritime algérien, p169.
- **Article 621** du code maritime algérien, p169-170.
- **Article 621** de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- **Article 631** de l'ordonnance n°766-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, p398.
- **Article 748** de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- **Article 74** du code Civil algérien.
- **Article 124** du Code civil algérien, p170.
- **Article 586** du Code civil algérien.
- **Article 375-02**, illustration de la convention de Bruxelles, modifiée 1968. Transports maritimes, guide Lamy transports, tome 2, 4^{ème} partie, Ed Lamy aout 1999.
- **Article 860-01**, illustration de la convention de Bruxelles (convention originelle). Transports maritimes, guide Lamy transports, tome 2, 4^{ème} partie Ed Lamy aout 1999.
- **Loi n° 66-420** du 18 juin 1966.

V. Sites internet

- <https://fr.slideshare.net/rabahparadise2/responsabilit-du-transporteur>
- <http://gcbsourcing.com/Fr/Blog/transport-et-douane/transport/quest-ce-quun-incoterm/>.
- <http://mds-logistics.com/informations-pratiques/les-incoterms/>.
- <http://www.elwatan.com> «Fret maritime : nouvelle tendance du marché », publié par ROUMADI Melissa, le 03/02/2015.
- <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transport-233592.html>.
- <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/connaissance.html>.

- <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/lettre-de-transport-maritime-ltm.html>.
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Bateau-Types.htm>.
- <https://www.portdebejaia.dz>. (Entreprise portuaire de Bejaia).
- <http://mds-logistics.com/informations-pratiques/les-incoterms/>.



*Glossaire
maritime*

Glossaire maritime

Accostage : C'est une action qui consiste pour un navire ou une embarcation à venir sans erre parallèlement au quai ou un autre navire afin de s'y amarrer.

Acconage : L'acconage comprend les opérations tendant à assurer le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées. Ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance aux destinataires.

Agent maritime (consignataire) : Personne physique ou morale qui est chargée soit à titre permanent ou occasionnel, d'effectuer des opérations pour le compte de d'un affréteur ou un armateur d'un navire, tel que la négociation et la conclusion des contrats, la gestion des finances et la relation avec les autorités portuaires.

Amarrage : C'est l'action de tenir à son poste de quai d'un navire à l'aide des amarres ou chaînes.

Appareillage : Manœuvre d'un navire qui quitte le port.

Cabotage maritime : Sont des navires navigants sur des zones définies, en principe limité à un pays. Le cabotage se distingue de la navigation au long cours et de la navigation au bornage.

Canot : Est une embarcation de petite taille propulsé à la rame, la godille, la voile ou au moteur, sans usage n'est pas défini

Capitainerie : Est la résidence officielle des officiers du port et des fonctionnaires d'État comptants en matière de police portuaires. Son rôle principal est l'organisation de l'accueil et la sortie de navires.

Cargaison : Est l'ensemble des marchandises transportées via des les différents navires de commerce maritime.

Cargo : Désigne un navire de commerce ou navire marchand dont le rôle consiste à transporter des marchandises sous diverse forme en utilisant la voie maritime.

Charte partie : Contrat d'affrètement par lequel un propriétaire d'un navire loue celui-ci à d'autres personnes en vue de transporter une cargaison.

Commissionnaire en douane : Personnes physique ou morale qui accomplit pour le compte d'autrui les formalités en douane, tant à l'importation et l'exportation et notamment le dédouanement.

Conteneurisation : C'est le fait de transporter de la marchandise par conteneur.

Courtage : profits de courtier : qui désigne la personne qui sert comme un intermédiaire dans les opérations commerciales et autres.

Débarquement : Action de déchargement.

Dépotage : C'est une action qui consiste le déchargement des marchandises à l'extérieur des conteneurs.

Empotage : Cette action désigne le chargement des marchandises à l'intérieur de conteneur.

Équivalent vingt pieds (EVP) : Unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple de volume standard occupé par un conteneur de 20 pieds ou/et d'un 40 pied (2 EVP).

Feeder : Un navire de petit tonnage qui effectue le pré et les post transports de conteneur vers des ports où n'escale pas les navires mère de lignes régulières. On parle de « feeder » pour décrire cette activité de transport sur courte distance.

Flotte : est l'ensemble des appareils d'une compagnie aérienne comme la flotte de la CNAN.

Fret : Le prix à payé pour le transport maritime de marchandises par mer, il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

Gateway : Port utilisé comme port de principal d'un pays ou d'un continent.

Hinterland : Désigne l'arrière pays soit une zone d'influence d'attraction économique d'un port au-delà des mers.

Hub : Utilisé comme aéroport relais et centre de distribution, et qui assure souvent le relais entre courts et long courriers et l'inverse.

Infrastructure : Installation tels les aéroports, les ports.

Lamanage : Ensemble des opérations qui permettent d'assister un navire lors de son amarrage ou désamarrage à son entrée ou départ d'un port.

Lignes régulières : Services assurés par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés.

Manutention : L'action de manipuler de déplacer des marchandises, des colis dans un lieu de production ou de stockage tel un entrepôt.

Navigation : C'est l'ensemble des techniques et méthodes qui permettent au navire de déterminer sa position et de calculer la route à suivre pour se rendre à sa destination, en toute sécurité.

Pavillon : Terme désignant un drapeau que l'on hisse sur un navire pour indiquer sa nationalité, la compagnie de navigation à laquelle il appartient, ou pour faire des signaux.

Port de plaisance : Est un port situé en bord de mer ou de rivière, réservé aux bateaux de plaisance à voile et à moteur.

Quai : Structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Rade : Grand bassin, naturel ou artificiel, ayant issue libre vers la mer où les navires peuvent faire des mouillages.

Remorquage : Société fournissant au navire des remorquages pour lui permettre d'assurer de main œuvre dans les accès au fret.

Surestaries : C'est la somme à payé en exerçant sous le contrôle de la capitainerie du port.

Terminal : Quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vracs, on dit plutôt quai minéralier, céréalier... etc.


Tirant d'eau : Distance verticale entre la ligne de flottaison d'un navire et le bas de la quille.

Tracking : Emballage.

Transbordement : c'est le changement des moyens de transport d'une cargaison ou d'un chargent.

Transitaire : Consultant en logistique et en trafic international. Le transitaire aide l'exportateur à trouver les méthodes les plus économiques et les plus efficaces de transporter et d'entreposer le fret.

Vraquier : Navire possédant un seul pont destiné à transporter des marchandises en vrac, telles que des céréales ou du sucre par exemple.



*Liste des
annexes*

Liste des annexes

Annexe N° 01	Notice of readiness
Annexe N° 02	Connaissance (B/L)
Annexe N° 03	Manifeste
Annexe N° 04	Rapport d'escale (SOF)
Annexe N° 05	Facture proforma
Annexe N° 06	Information de départ
Annexe N° 07	Questionnaire d'enquête

Partie 02: Fonctionnement de l'activité de consignation

Question 11 : Que pensez-vous de l'ouverture des services maritimes (consignation, transit et autres activités annexes) ?

- L'ouverture est un facteur qui favorise le développement de commerce extérieur.
 L'ouverture est un facteur qui freine le développement de commerce extérieur.
- L'ouverture est un obstacle pour l'activité de Consignation.

Question 12 : Est-ce que cette ouverture a apporté un plus pour les agences de consignation en terme de qualité ?

- Oui
 Non

Justifier?

Question 17 : Disposez-vous des normes de Certification « système de management de qualité » ?

- Oui
 Non

Si "Oui", lesquelles?

- ISO
 Autres

Si "ISO", quelle version?

- Normes ISO 9000-2005
 Normes ISO 19011-2011
 Normes ISO 9001-2008

Si "Autres", précisez ?

Question 18 : Est-ce que l'activité de consignation est bien encadrée juridiquement en Algérie?

- Oui
 Non

Si "Non", pourquoi?

- Faut-il décréter des lois pour le bon déroulement de cette activité
 Faut-il créer un conseil national pour gérer les conflits entre les agences et les armateurs
- Autres

Question 13 : Quelle est la ligne d'activité pratiquez-vous?

- Ligne régulière
 Tramping

Question 14 : Quel (s) est (sont) le (s) domaine (s) d'activité de votre agence ?

- Consignation
 Consignation et transit

Question 15 : Quel est le nombre de conteneurs entrant et sortant par mois?

- Moins de 500
 De 500-1000
 De 1000-1500
 De 1500-2000
 2000 et plus

Question 16 : Quel est le nombre de navires que vous consignez par mois?

Question 19 : Trouvez-vous que l'activité de consignation dans la wilaya de Bejaïa est tendanciellement dominée par les consignataires étrangers qui traitent avec les armateurs ?

- Oui
 Non

Quelle serait la raison à votre avis?

Question 20 : Comment voyez-vous l'avenir des agences de consignation publique et privée si le marché est dominé par les armateurs étrangers ?

- Faillite et disparition
 Amélioration des Services et prospérités
 Résistance face à la concurrence

Partie 03 : L'effet de la qualité des services offerts par les agences sur le choix des armateurs

Question 21 : Qui fait appel à la consignation?

- L'agence de consignation L'armateur
 L'importateur Transitaire

Question 22 : Est-ce que les prestations de service offerte par votre agence aux client est:

- Fréquence faible Fréquence moyenne
 Fréquence élevée

Question 23 : En quoi consiste la différence qui démarque le service que vous rendez et celui de vos concurrents ?

- La qualité des services La bonne réputation de l'agence
 Personnel qualifié L'efficacité et la rapidité dans l'activité de consignation
 Autres

Question 24 : L'ouverture du secteur maritime à-t-elle apporter quelque chose de positif pour l'activité de consignation?

- Oui Non

Question 25 : Les armateurs sont-ils exigeants de quelques conditions particulières aux agences ?

- Oui Non

Si "Oui", lesquelles?

Question 26 : Est-ce que le choix d'une agence de consignation par les armateurs se fait en fonction:

- Du coût facturé par l'agence Des avantages offerts par l'agence (exemple: Facilité de paiement)
 par apport à la convention signée par l'agence et l'armateur Autres

Si "Autres", précisez ?

Question 27 : Est-ce que la fidélité d'un armateur à une agence se réfère-il à :

- Minimiser les coûts Minimiser le séjour de navir dans le port
 Faciliter les moyens de paiement Autres

Si "Autres", précisez ?

Question 28 : Les services portuaires facilitent-ils la tâche pour les agence de consignation ?

- Oui Non

Si "Non", Pourquoi ?

- Manque d'équipement Manque de personnel
 Autres

Si "Autres", précisez?

Question 29: La satisfaction des armateurs est réalisée à travers les services offerts par les agences en terme :

- Traitement des dossiers dans les brefs délais Expérience dans le domaine de la consignation
 Avoir une bonne réputation Autres

Si "Autres", précisez ?

Question 30 : Les agences de consignation rencontrent-elles des difficultés liées à l'activité de consignation ?

- Oui Non

Si "Oui", les quelles?

- La concurrence déloyale Des difficultés liées aux clients
 Le manque de suivi par les autorités concernées

Question 31 : les opérateurs de consignation et les clients étrangers serviraient-ils réellement les intérêts de l'Algérie ?

- Oui Non

Justifiez ?

Question 32 : Quel est le degré d'utilisation des TIC dans votre agence ?

- Forte utilisation Moyenne utilisation
 Faible utilisation

A decorative graphic consisting of a blue wavy ribbon that flows from the top left towards the bottom right. The ribbon has a gradient from light blue to a darker blue and is surrounded by a soft, semi-transparent glow.

*Liste des
figures*

Liste des figures

Figure N° 01	La répartition des frais et risques entre Acheteur et Vendeur (exemple d'incoterms)	P 12
Figure N° 02	Conclusion du contrat de transport maritime.	P 21
Figure N° 03	Types de la charte-partie.	P 23
Figure N° 04	L'organisation du système portuaire algérien conformément au nouveau code maritime.	P 30
Figure N° 05	Nom de l'agence de consignation.	P 68
Figure N° 06	Date de création de l'agence.	P 68
Figure N° 07	Le poste occupez-vous dans l'agence.	P 69
Figure N° 08	Durée de travail au sein de l'agence.	P 69
Figure N° 09	Forme juridique des agences de consignation.	P 70
Figure N° 10	Statut juridique de l'agence.	P 71
Figure N° 11	Nombre du personnel employé.	P 71
Figure N° 12	Chiffre d'affaires des agences de consignation.	P 72
Figure N° 13	L'origine des agences de consignation.	P 73
Figure N° 14	L'impact d'ouverture des services maritimes sur le commerce extérieur.	P 73
Figure N° 15	L'apport d'ouverture des services maritime pour les agences de consignation.	P 74
Figure N° 16	La ligne d'activité pratiquée par les agences enquêtées.	P 75
Figure N° 17	Domaine d'activité des agences enquêtées.	P 76
Figure N° 18	Nombre de conteneurs entrant et sortant par mois pour chaque agence.	P 77
Figure N° 19	Nombre de navires consignez par agence chaque mois.	P 78
Figure N° 20	Disponibilité du système de management de qualité au sien des agences.	P 79
Figure N° 21	L'encadrement juridique de l'activité de consignation en Algérie.	P 80
Figure N° 22	Dominance des agences étrangères sur l'activité de consignation au niveau de Bejaïa.	P 82
Figure N° 23	L'avenir des agences de consignation publique et privée si le marché est dominé par les armateurs étrangers.	P 83
Figure N° 24	Appelle à la consignation.	P 84

Figure N° 25	Prestations des services offerts par les agences aux clients.	P 85
Figure N° 26	Ce qui démarque la différence des services rendus par les agences de consignation et ses concurrents.	P 85
Figure N° 27	Effet positif de l'ouverture sur l'activité de consignation.	P 86
Figure N° 28	Exigences des armateurs vis-à-vis les agences de consignation.	P 87
Figure N° 29	Choix d'une agence de consignation par les armateurs.	P 88
Figure N° 30	Fidélité d'un armateur à une agence se réfère à :	P 89
Figure N° 31	Services portuaires et la tâche rendue aux agences de consignation.	P 90
Figure N° 32	Satisfaction des armateurs se fait en terme de :	P 92
Figure N° 33	Difficultés liées à l'activité de consignation.	P 93
Figure N° 34	L'intérêt de l'Algérie vis-à-vis les opérateurs et les clients étrangers.	P 94
Figure N° 35	Degré d'utilisation de TIC dans les agences de consignation.	P 95



*Table des
matières*

Table des matières


Remerciements	I
Dédicaces.....	II
Liste des abréviations	III
Sommaire	IV
Introduction générale	1
Chapitre I : Généralité sur le transport maritimes des marchandises	
Introduction.....	4
Section 01 : L’histoire du transport maritime de marchandises international.....	5
1.1 L’histoire du transport maritime de marchandises international	5
1.2 Définition et type du transport maritime de marchandises	6
1.2.1 Définition de transport maritime	6
1.2.2 Types du transport maritime	6
1.2.2.1 Les bateaux de transport de marchandises diverses.....	7
1.2.2.2 Les types de bateau deservice	7
1.2.2.3 Les bateaux de transport de produitsliquides et gazeux.....	8
1.3 Les conventions internationales.....	8
1.3.1 La convention de Bruxelles et ses modifications subséquentes.....	8
1.3.1.1 La convention initiale du 25 aout 1924 (Règles de La Haye)	9
1.3.1.2 La version subséquente de la convention de Bruxelles	9
1.3.2 La Convention des Nations Unies.....	10
1.4 Les principaux incoterms (International Commercial Terms).....	11
1.4.1 Définition d’incoterms	11
1.4.2 Les principaux incoterms	13
1.4.2.1 EXW (<i>Ex Works traduit par Départ usine</i>)	13
1.4.2.2 FOB (<i>Free on board traduit par Franco à bord</i>)	13
1.4.2.3 CIF (<i>Cost, insurance and freight traduit par Coût, assurance et fret</i>).....	13
1.4.2.4 DDP (<i>Delivered duty paid traduit par Rendu droits acquittés</i>).....	14
Section 02 : L’approche documentaire du transport maritime international	14
2.1 Les intervenants maritimes	14
1) L’agent maritime	14

2) L'armateur	15
3) Le courtier maritime	15
4) Le transitaire.....	15
5) Le pilote	16
6) Le transporteur	16
7) La douane	16
8) Le manutentionnaire	16
9) Le chargeur	17
2.2 Types de contrat du transport maritime de marchandises.....	17
2.2.1 Le contrat du transport maritime	17
2.2.2 Le contrat d'affrètement	18
2.2.3 Contrat de consignation	19
2.3 Les documents du transport maritime de marchandises	20
2.3.1 Le connaissement (<i>Bill Of Lading</i>).....	20
2.3.2 La lettre de transport maritime (<i>Seaway Bill</i>).....	21
2.3.3 La charte-partie (<i>Charter-Party</i>)	22
2.3.4 Le manifeste.....	23
2.3.5 Le document de transport multimodal	24
2.4 Les avantages et inconvénients du transport maritime.....	24
2.4.1 Les avantages.....	24
2.4.2 Les inconvénients	24
Section 03 : Présentation de l'aspect du transport maritime en Algérie	25
3.1 Le système portuaire en Algérie	25
3.2 L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie.....	26
3.2.1 Première étape 1962-1971	26
3.2.2 Deuxième étape 1971-1982	27
3.2.3 Troisième étape 1982-1998.....	27
3.2.4 Quatrième étape depuis 1998	27
3.3 Les réformes juridiques.....	28
Conclusion	31
Chapitre II : Présentation de l'agent consignataire et contrat de consignation	
Introduction.....	32
Section 01 : Évolution de la consignation en Algérie	33
1.1 Le monopole de l'État (CNAN) sur l'activité de consignation de navires	33

1.2 L'ouverture de secteur maritime consacrée par le nouveau code maritime algérien.....	34
1.3 La naissance de nouvelles agences de consignation algérienne et l'implantation des compagnies étrangères.....	36
1.3.1 L'ouverture du capital de laCNAN	36
1.3.2 Hyproc Shipping Company.....	37
1.3.3 La Générale Maritime « GEMA ».....	37
1.3.4 National Shipping Compagnie	38
1.3.5 L'implantation des compagnies étrangères.....	38
Section 02 : la consignation et l'agent consignataire	39
2.1 La consignation maritime	39
2.1.1 Définition de consignation.....	39
2.1.2 Types de consignation.....	40
2.1.2.1 La consignation des navires de ligne régulière	40
2.1.2.2 La consignation des navires de tramping.....	40
2.1.3 L'activité de la consignation	41
2.2 L'agent consignataire	41
2.2.1 Définition de l'agent consignataire.....	41
2.2.2 Types de consignataire	42
2.2.2.1 Le consignataire de marchandise.....	42
2.2.2.2 Le consignataire du navire.....	43
2.2.3 Activité de consignataire de navire	43
2.2.3.1 Les activités liées à l'escale du navire	43
2.2.3.2 Les activités liées à la marchandise	45
2.3 Le rôle de l'agent consignataire.....	46
Section 3 : Contrat et fonctionnement de la consignation.....	46
3.1 Formation du contrat	47
3.2 Cessation du contrat	47
3.3 Exécution du contrat de consignation.....	48
3.3.1 Les Obligations des parties	48
3.3.1.1 Les obligations du consignataire du navire.....	49
3.3.1.2 Les obligations de l'armateur vis-à-vis du consignataire	50
3.3.2 Responsabilité de l'agent consignataire.....	51
3.3.2.1 Responsabilité contractuelle du consignataire	52

3.3.2.2 Responsabilité liée aux comptes d’escalas	52
3.3.2.3 Responsabilité délictuelle du consignataire	53
3.4 Aspects économique et juridique de la consignation	53
3.4.1 L’aspect économique	53
3.4.2 L’aspect juridique	54
Conclusion	55
Chapitre III : Enquête du terrain sur les agences de consignation installée au port de Bejaïa	
Introduction.....	56
Section 01 : Présentation de la Société Générale Maritime (GEMA) de Bejaïa	57
1.1 Historique de l’entreprise GEMA	57
1.2 Le siège social	58
1.3 Domaine d’activité de GEMA.....	59
1.4 Organigramme de GEMA.....	60
1.5 Document de GEMA	61
1.6 Communication avec les clients	62
Section 02: La méthodologie de l’enquête	62
2.1 Le terrain d’investigation : La wilaya deBejaia.....	62
2.1.1 Géographie	62
2.1.2 Situation démographique	63
2.1.3 Réseau portuaire	63
2.1.4 L’étendu de l’échantillon.....	64
2.2 Présentation de l’enquête deterrain	64
2.2.1 Objectifs de l’enquête duterrain.....	65
2.2.2 Méthodologie de l’enquête de terrain	65
2.2.3 Les conditions de réalisation de l’enquête et les problèmes rencontrés.....	66
2.2.4 Analyse des résultats de l’enquête	66
2.2.5 Présentation du questionnaire	66
Section 03: Analyse et interprétation des résultats de l’enquête	67
3.1 Données personnelle de l’échantillon	68
3.2 Fonctionnement de l’activité de consignation	73
3.3 L’effet de la qualité des services offerts par les agences sur le choix des armateurs.....	84
Conclusion	96

Conclusion générale.....	97
Bibliographie	V
Glossaire maritime.....	VI
Liste des annexes	VII
Liste des figures.....	VIII
Table des matières	IX
Résumé.....	X



Résumé

Résumé

Le transport maritime de marchandises a connu un véritable bouleversement et changement ce qui a poussé les États à élargir leurs activités pour accompagner ce changement afin de répondre aux exigences des armateurs et les clients dans le but de bien menée cette activité.

Ce développement a donné la naissance à des nouvelles professions qualifiées tel que la consignation, le transit et les activités annexes, cette dernière assure le rôle d'agir dans l'intérêt du navire en effectuant des différentes tâches. Parmi les auxiliaires, on trouve l'agent consignataire du navire, qui joue un rôle très important non seulement parce qu'il représente le transporteur, mais aussi le recrutement du fret.

Les réformes initiées par l'état Algérienne dans ce domaine par la nouvelle loi du 25 juin 1998 a donné la naissance au nouveau code maritime consistant à la libéralisation de secteur maritime et toutes les activités annexes à l'égard des agences nationales et étrangères.

Abstract

The maritime transport of goods knew a true upheaval and changes what pushed the States to widen their activities to accompany this change in order to fulfill the requirements of the ship-owners and the customers with an aim of good carried out this activity.

This development gave rise to new professions qualified such as the consignment, the transit and the additional activities; the latter ensures the role to act in the advantage of the ship by carrying out various tasks. Among the auxiliaries, one finds the agent trustee of the ship, which plays a very important part not only because it represents the carrier, but also the recruitment of freight.

The reforms initiated by the state Algerian in this field by the new law of June 25th, 1998 gave rise to the new maritime law consistent to the maritime liberalization of sector and all the activities additional with regard to the national agencies and foreign.