

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université A/Mira de Bejaïa



Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de
Gestion

Département des sciences commerciales

Mémoire de fin de cycle

Pour l'obtention du diplôme de master en Sciences commerciales

Option : commerce International et Logistique

Thème :

L'Importance du commissionnaire de transport dans la logistique de
Transport international par voie maritime

Etude de cas SARL PARTNER SHIPPING AGENCY

Encadre par : Mr KHIDER Abdelkrim

Réalisé par :

- OUCHENE ANIS
- SADI TASSADIT

Année universitaire : 2022/2023



Remerciement

*Nous tenons à remercier Dieu le tout puissant de nous avoir donné le
Courage et la volonté d'accomplir ce modeste travail.*

*Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre
encadreur Mr **KHIDER** pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements,
sa compétence et sa disponibilité.*

*On désire également exprimer notre profonde gratitude à toute personne qui nous
a aidées dans notre stage pratique à*

SARL PARTNER SHIPPING AGENCY.

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

*Enfin, nous tenons à remercier également toute personne ayant participé de près
ou de loin à l'aboutissement de notre travail*





Dédicaces

Toute ma gratitude va à mes parents

. Mon père, un grand merci pour ton soutien tant que matériel, pour tes encouragements tout au long de ma scolarité, pour ta patience et surtout pour les qualités humaines.

Ma mère, un gros merci pour ton immense amour, ta grande tendresse, ta compréhension et ton dévouement.

Merci à vous deux d'avoir toujours cru en moi.

A mes frères : Amirouche, Azzouz, Samir, Khaled, Farouk, Fayçal,

*Et mes adorables sœurs, Karima, Dounia, Kafia,
Pour l'aide, le soutien qu'ils m'ont donné.*

A mes amis, et à mon binôme

Mes remerciements les plus sincères s'adressent à tous les membres de la famille Ouchene et à tous ceux qui m'ont aidée d'une façon ou d'une autre.

Anis





Dédicaces

*A ma mère la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours
à mes côtés dans la joie et la peine.
A la merveilleuse des mamans.*

*A mon père A l'homme de ma vie, mon exemple éternel, mon soutien moral, et
source de joie et de bonheur, et celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir
réussir*

A ma chère sœur Lydia

A mes chers frères : Cyphax et Massinissa

A mes amis et à mon binôme

Et a tous ceux qui m'ont encouragé

S.Tassadit



Liste des abréviations :

PIB : Produit Intérieur Brut
CT : commissionnaire du transport
EXW : Ex Works (à l'usine)
FCA: Free-Carrier
CPT: Carriage Paid To
CIP: Carriage Insurance Paid
DAP: Delivered to Place
DPU: Delivered at. place unloaded,
DDP: Delivered Duty Paid
FAS: **Free** Alongside Ship (Franco le Long du Navire)
CIF: Cost, insurance and freight.
CFR: Cost and Freight (Cout et Fret)
FOB : Free on board.
S.I.G.A.D : Système de gestion automatisée des douanes.
S.O.F: Statement of facts
ETA : Estimation de Temps d'Arrivée d'un navire.
BL: Bill of Lading
Les Incoterm : International Commercial Terms
Ro-Ro: Roll -On – Roll -Off
OMC : Organisation Mondiale du Commerce
TVA : Taxe sur la Valeur Ajouté
SARL : Société à Responsabilité Limitée.
T.S.P : taxe de séjour à quai et en rade
N.O.R: La notice of READINESS

Liste des figures :

Figure n°01 : Exportations de marchandises par habitant de certaines économies, 1840-1913

Figure n°02 : PIB par habitant de certains pays, 1840-2012

Figure n°03 : l'évolution de commerce international 1950-2021

Figure n°04 : les incoterm

Figure n°05 : navire « MV CELINE »

Liste des tableaux :

Tableaux n°01: les conventions maritimes

Tableaux n°02 : Les tarifs de remorquage à l'entrée et à la sortie du port

Tableaux n°03 : les tarifs de pilotage et mouillage

Tableaux n°04 : les tarifs de l'amarrage et désamarrage

Tableaux n°05 : Les tarifs des défenses d'accostage

Liste des schémas

Schéma N°1 : L'Organisme de Partner shipping agency Sarl

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Liste des abréviations | |
| Liste des figures et des tableaux | |
| Liste des schémas | |
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre 01 : transport maritime et commerce international | 5 |
| Introduction | 5 |
| Section 01 : aperçu sur le commerce international..... | 5 |
| Section 02 : présentation du transport maritime..... | 11 |
| Section 03 : les acteurs du commerce international par voie maritime ... | 24 |
| Conclusion..... | 28 |
| Chapitre 02 : commissionnaire du transport..... | 30 |
| Introduction..... | 30 |
| Section .01 : cadre juridique du commissionnaire de transport..... | 30 |
| Section 02 : fonction et rôle du commissionnaire du transport..... | 31 |
| Section 03 : contrat de transport et liner- termes | 36 |
| Conclusion..... | 43 |
| Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency...46 | |
| Introduction..... | 46 |
| Section 01 : présentation de l'agence | 46 |
| Section 02 : les charges portuaires | 48 |
| Section 03 : Traitement d'une escale d'un navire | 53 |
| Conclusion | 66 |
| Conclusion générale..... | 67 |
| Bibliographie..... | |
| Annexe | |
| Table de matière | |



Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale

Le commerce international a connu une expansion sans précédent ces dernières décennies, favorisant l'émergence d'un monde de plus en plus interconnecté. Au cœur de cette évolution se trouve le transport maritime, qui représente le principal mode de transport pour le commerce mondial. Cependant, derrière la facilité apparente de l'acheminement des marchandises à travers les océans se cachent une complexité logistique considérable.

Le commerce international comprend tous les échanges commerciaux de marchandises et de services entre des pays étrangers. Il peut agir sur toutes les activités de production, de commercialisation, d'exportation ou encore d'importation.

L'essor du commerce international a été alimenté par la libéralisation des échanges et les avancées technologiques, permettant aux entreprises d'étendre leurs activités au-delà des frontières nationales. Les marchandises sont désormais échangées à une échelle mondiale, avec des flux croissants entre les continents. Cependant, la distance géographique et les barrières logistiques peuvent constituer des défis majeurs à surmonter.

Le transport maritime est devenu le mode privilégié pour acheminer les marchandises à travers les océans, en raison de sa capacité à transporter de gros volumes de marchandises de manière économique. Les porte-conteneurs géants sillonnent les mers, reliant les principaux ports du monde entier et assurant la circulation des biens de consommation, des matières premières et des marchandises industrielles. Cette prépondérance du transport maritime souligne l'importance de maîtriser les opérations logistiques complexes qui y sont associées.

Introduction générale

Le transport maritime international présente des défis spécifiques, tels que la coordination des différentes étapes de la chaîne logistique, la gestion des formalités douanières et des réglementations internationales, ainsi que la planification et l'optimisation des itinéraires maritimes. Les enjeux financiers et juridiques sont également significatifs, avec des contrats complexes et des risques liés au transport des marchandises sur de longues distances.

Le but de notre travail est de répondre la problématique suivante « Quelle est l'importance du commissionnaire de transport dans la logistique du transport international par voie maritime, à travers l'étude de cas de la SARL PARTNER SHIPPING AGENCY ?

A partir de la problématique posée, nous pouvons formuler les hypothèses suivantes :

Hypothèses 1 : la présence d'un commissionnaire de transport dans la logistique du transport international par voie maritime, permet une gestion plus efficace des opérations et une réduction et une réduction des couts.


Hypothèses 2 : la collaboration avec d'un commissionnaire de transport dans le contexte de du transport international par voie maritime facilité la gestion des opérations douanières, et réglementaires, réduisant ainsi les risques de non-conformité et ceux associés aux opérations de transport.

Pour une présentation claire de notre travail nous allons adopter une démarche méthodologique double approche, théorique et pratique. Pour cela, notre travail est réparti en trois chapitres :


Le premier chapitre, dans lequel nous aborderons un aperçus générale sur le commerce international et transport maritime, et dans le second chapitre nous allons voir le rôle de commissionnaire de transport dans et pour le troisième chapitre il fera l'objet de présentation

Introduction générale

de l'organisme d'accueil .dans le dernier chapitre, nous essayons, également, d'expliquer les procédures Traitement d'une escale d'un navire au sein de l'agence SARL PARTNER SHIPPING AGENCY.



*Chapitre 01 : transport
maritime et commerce
international*



Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

Introduction :

Depuis des siècles, l'homme utilise les voies d'eau pour transporter des marchandises et des personnes. Donc Le transport maritime doit son évolution au développement du commerce international et aux échanges de marchandises toujours plus nombreux entre les pays. Le Transport Maritime est l'un des moyens les plus sûrs et moins onéreux de tous les autres modes. Concrètement il a connu une évolution surtout après l'apparition Des conteneurs et le développement des hydrocarbures. Le transport maritime est aujourd'hui le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international. Il assure 90 % du trafic mondial de marchandises Les marchandises transportées par mer et transitant par les ports maritimes du monde entier représentent plus de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur selon le CNUCED.

Section 01 : aperçu sur le commerce internationale

Avant 1800, le commerce entre les nations peut être expliqué par deux grands motifs, selon que l'on raisonne sur les importations ou sur les exportations. Le premier principe explicatif est celui de l'indisponibilité des biens : un pays importe ce qu'il ne peut pas produire, en général pour des raisons d'ordre climatique ou bien en l'absence de certains minéraux sur le territoire national. Le second est celui de la recherche des débouchés pour les productions nationales dans les deux cas, il n'est pas vraiment indispensable de construire une théorie pour expliquer les mouvements internationaux de marchandise

1.1 La notion du commerce internationale :

Au sens strict, le commerce international correspond aux opérations d'achats et de vente de marchandises réalisés entre espaces économiques nationaux. Au sens large, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) et de services entre au moins deux pays. Les flux de services sont pris en compte dans la mesure où leur part progresse rapidement dans les échanges internationaux (surtout le transport, le tourisme et les services aux entreprises).¹

¹ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/commerce-international.html>

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

Généralement sous l'appellation « commerce international » on trouve tout ce qui concerne l'organisation des échanges entre deux ou plusieurs pays : la logistique internationale , les techniques douanières, les solutions de financement (mode de règlement des opérations internationales), la gestion des risques liés à ce type d'échange (risque de change, fiscal, juridique, politique...)²

Le commerce international permet aux pays de se spécialiser dans ce qu'ils font de mieux. Cela conduit à une utilisation plus efficace des ressources et à une augmentation de la production. Et il peut également aider à réduire les coûts pour les consommateurs en offrant un plus grand choix de produits et en encourageant la concurrence entre les entreprises.

1.2 L'évolution du commerce international :

Pour étudier l'évolution du commerce dans la croissance et le développement , nous distinguons quatre périodes historiques que nous allons analyser à la suite . Les quatre périodes sont : la révolution industrielle jusqu' en 1913 ,entre les deux guerre, après la seconde guerre mondiale et la période à partir les années 1980.

1.2.1 Le commerce internationale dans la Révolution industrielle jusqu' en 1913 :

De 1830 à 1914, le taux de croissance annuel moyen du commerce international apparaît supérieur à celui de la production : le commerce international représente 1,9 milliard de dollars en 1820 pour atteindre 38 milliards en 1913, soit une multiplication par 20. Cette progression se traduit par une ouverture plus forte des économies : ainsi, le taux d'ouverture à l'exportation (défini comme le rapport exportation/PIB).

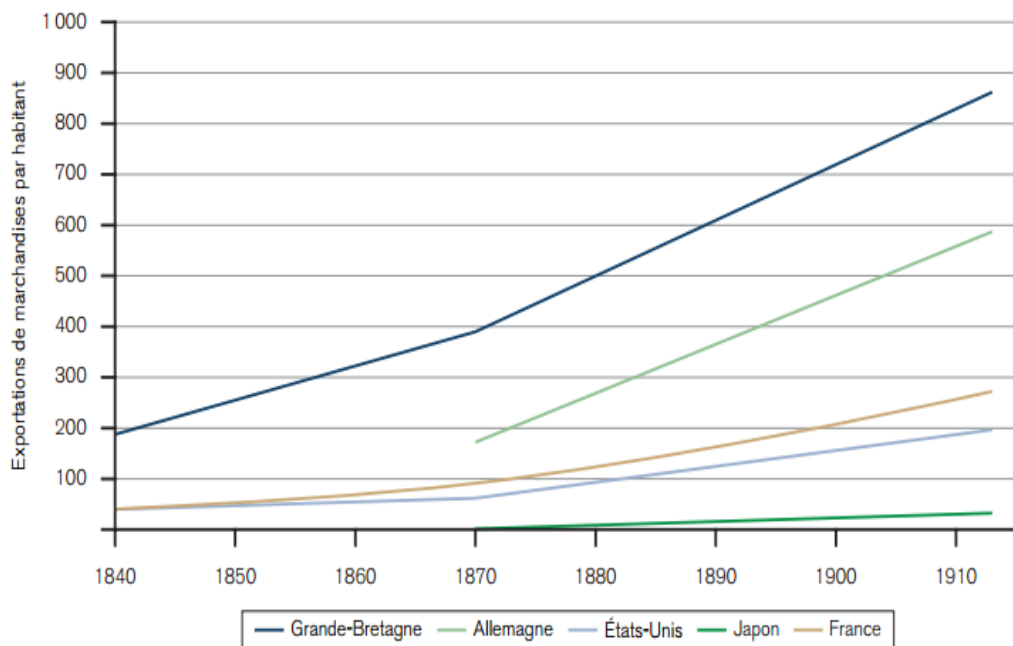
L'essor du commerce international ne s'effectue cependant pas de manière linéaire : les années 1880-1900 sont marquées par le ralentissement de la croissance du commerce international (1,8% de croissance par an en moyenne), en particulier sous l'impact de la récession économique de 1873-1896 et du retour au protectionnisme. Une forte reprise s'observe à partir de 1900, avec un taux annuel moyen d'accroissement de 7 %., les années 1910-1913 sont celles de l'expansion la plus forte.

² <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/commerce-international.htm> consulté le 05/01/2023

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

Pour expliquer cette progression des échanges, plusieurs arguments sont généralement invoqués : la relative stabilité politique après 1815, la croissance économique liée à la seconde révolution industrielle, la stabilité monétaire, les progrès dans les moyens de communications (chemin de fer, navires à vapeur), l'influence des idées libérales, favorables au libre-échange et mises en pratique par le Royaume-Uni dès 1846 ³

Figure n°01 Exportations de marchandises par habitant de certaines économies, 1840-1913



Source : Rapport sur le commerce mondial 2014 de l'OMC

Cette figure illustre l'évolution de l'exportation de marchandises par habitant dans certaines économies entre 1840 et 1913. On observe que la Grande-Bretagne se positionne en tête, suivie par l'Allemagne, la France, les États-Unis, et enfin le Japon

1.2.2 Le commerce international entre les deux guerres :

Entre 1914 et 1945, il y a inversion de l'intégration mondiale à la suite d'une série de chocs politiques pour le système international : la guerre, la dépression et le nationalisme économique. Cela a provoqué le ralentissement de la croissance économique des pays, l'arrêt du développement économique dans de nombreuses régions.

La Première Guerre mondiale (1914-1918) a été une catastrophe totale. Selon le rapport OMC (2014) sur le commerce mondial, cette guerre mondiale a fait 16 millions de morts et 20

³ Article : les grandes évolutions du commerce international au XIXE siècle. Consulte le 06 /01 /2022

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

millions de blessés. Après la guerre, l'Allemagne a dû verser des réparations importantes, la France a perdu les deux tiers de ses investissements étrangers, et la Grande Bretagne a subi des pertes considérables dans sa flotte marchande

La crise de 1929 et les politiques économiques qui l'accompagnent ralentissent l'expansion : le commerce mondial par tête ne croît que de 3 % entre 1913 et 1937. C'est aux Etats-Unis que la récession économique a été la plus sévère en raison de l'effondrement de leur système financier, mais l'impact de la dépression se fit sentir dans l'ensemble de l'Europe et des Amériques. Le PIB mondial a plus diminué pendant la dépression que pendant la première guerre mondiale ⁴

La Seconde Guerre mondiale (1939-1945) a été encore plus dévastatrice que la première, faisant plus de 80 millions de morts, détruisant une grande partie de l'Europe et certaines parties de l'Asie et laissant l'économie internationale en ruines. Elle a aussi conduit à la guerre civile en Chine et au démembrement des empires britannique, français et hollandais. Mais, dans d'autres régions, la situation était très différente. Aux États-Unis, par exemple, la production a augmenté de 25%, elle a stimulé en Amérique Latine, la demande de produit de base alimentée par la guerre, et elle a progressé également en Asie et en Afrique. Par la loi du prêts-bails de mars 1941, ils donnent la possibilité aux pays alliés de poursuivre leurs achats auprès des USA. Ils deviennent le pôle commercial du monde. L'Europe connaît des déficits commerciaux et est endettée vis à vis des USA.

1.2.3 Le commerce international après la seconde guerre mondiale :

Cette période appelée « âge d'or » de la prospérité. En revanche, après la Seconde Guerre mondiale, avec une augmentation du PIB mondial de 4,9% par an et une croissance encore plus spectaculaire de 7% du commerce mondial. Les États-Unis ont enregistré une croissance de plus de 2,5% par an, consolidant leur position de première puissance économique et industrielle du monde, mais les pays européens ont connu une croissance encore plus rapide, reflétant la marge de redressement importante après la dépression et la guerre et l'énorme potentiel de rattrapage technologique par rapport aux États-Unis

⁴ Wasiu DIHISSOU Thèse doctorat « la relation entre le commerce international et les investissements directs étrangers » l'Université Côte d'Azur 2017

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

Les taux de croissance sont impressionnants, supérieurs à ceux de la production : environ 6 % par an entre 1948 et 1960, 8,8 % par an entre 1960 et 1973 et 4 % par an entre 1973 et 1980.⁵

La prospérité d'après-guerre a connu quatre événements majeurs : un nouvel ordre économique international, la poursuite de la révolution technologique, l'ascension des entreprises multinationales et l'accroissement de la grande divergence. Nous examiner maintenant chacun de ces événements avant d'entamer la quatrième et dernière période historique de développement économique mondial.

Après la Seconde Guerre mondiale, une autre vague survient et voit les pays qui se développaient rapidement à l'époque, tels que le Japon et les nouvelles économies industrialisées, rattraper rapidement l'Occident qui était déjà développé, alors même que les pays industriels avancés creusaient encore plus l'écart par rapport aux pays pauvres et moins développés, qui traînaient. Enfin dans les années 1980, une dernière vague, a vu une grande partie du reste du monde en développement, notamment les deux géants, la Chine et l'Inde, engager leur processus d'industrialisation rapide⁶

1.2.4 La période à partir les années 1980 :

Le commerce international a connu une évolution significative à partir des années 1980. Cette période est marquée par l'émergence de nouvelles technologies et la libéralisation des échanges commerciaux. Cela a conduit à une augmentation du volume des échanges commerciaux entre les pays, ainsi qu'à une plus grande interdépendance économique entre les nations. Cette période a également été marquée par l'émergence de nouveaux acteurs sur la scène internationale, tels que les pays asiatiques qui ont connu une croissance économique rapide et ont commencé à jouer un rôle important dans le commerce mondial.

Au cours des années 1980 et 1990, les échanges de biens et de services ont considérablement augmenté dans le monde entier. Les progrès technologiques ont permis une meilleure communication entre les entreprises, tandis que la baisse des coûts de transport a facilité le commerce transfrontalier. Cependant, cette croissance des échanges n'a pas bénéficié à tous de manière égale, et certains pays ont été laissés pour compte. De plus, cette

⁵ Le commerce international (théories, politiques et perspectives industrielles) Par Emmanuel Nyahoho, Pierre-Paul Proulx · 2006

⁶ Wasiu DIHISSOU « La relation entre le commerce internationale et les investissements directs étrangers Cas des principaux pays de L'OCDE » thèse doctorat

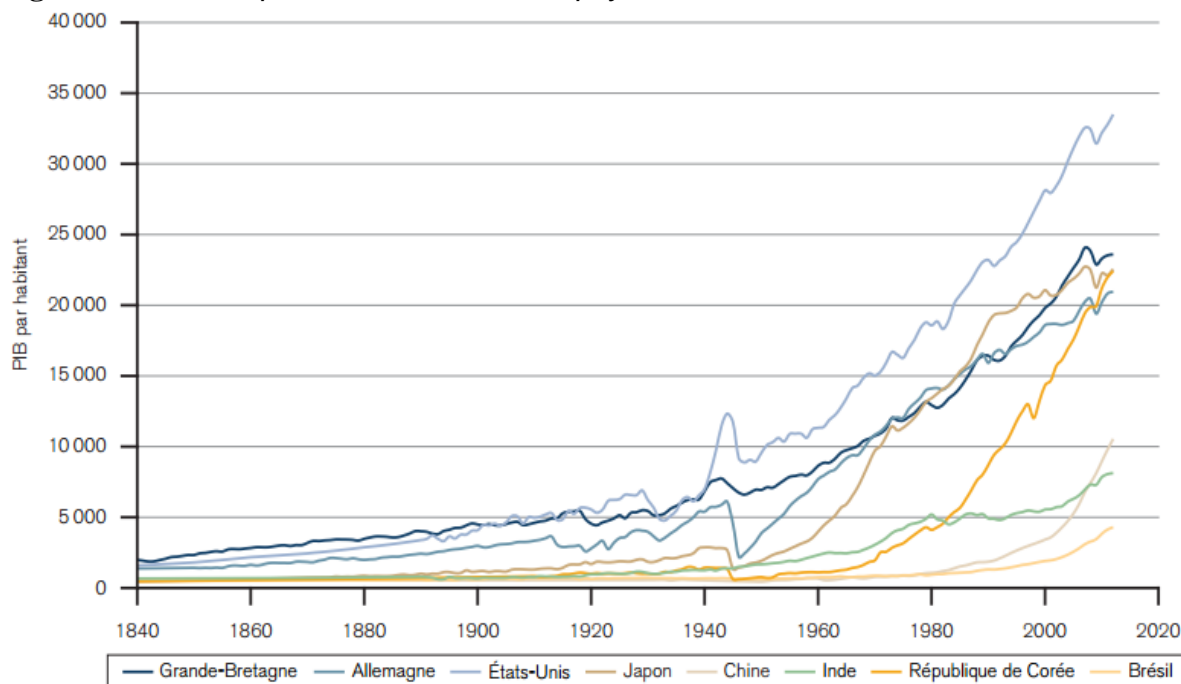
Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

augmentation des échanges a également eu des conséquences sur l'environnement, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre liées aux transports internationaux.

Entre 1980 et 2001, la production mondiale est multipliée par 1,6, le commerce mondial en valeur est multiplié par 3,3. Les économies nationales sont donc de plus en plus ouvertes aux flux commerciaux internationaux. La deuxième caractéristique de cette croissance est qu'elle se fait avec des variations significatives. En effet, alors qu'entre 1973 et 1980 les exportations mondiales ont crû, en moyenne, au rythme de 4 % par an de manière relativement régulière, la période ultérieure est plus chaotique.⁷

Les années 1990 ont été marquées par une vague de libéralisation du commerce. De nombreux pays ont réduit leurs barrières tarifaires et non tarifaires dans le cadre d'accords régionaux ainsi que dans le cadre des négociations de l'OMC. L'accord de libre-échange nord-américain (ALENA), signé en 1994 entre les États-Unis, le Canada et le Mexique. L'essor d'Internet et des technologies de l'information a révolutionné le commerce international. Le commerce électronique s'est développé de manière exponentielle, permettant aux entreprises de vendre des biens et des services à travers les frontières. Les plates-formes de commerce en ligne, telles qu'Amazon et Alibaba, ont facilité l'accès aux marchés mondiaux pour les petites et moyennes entreprises.

Figure n°02 : PIB par habitant de certains pays, 1840-2012



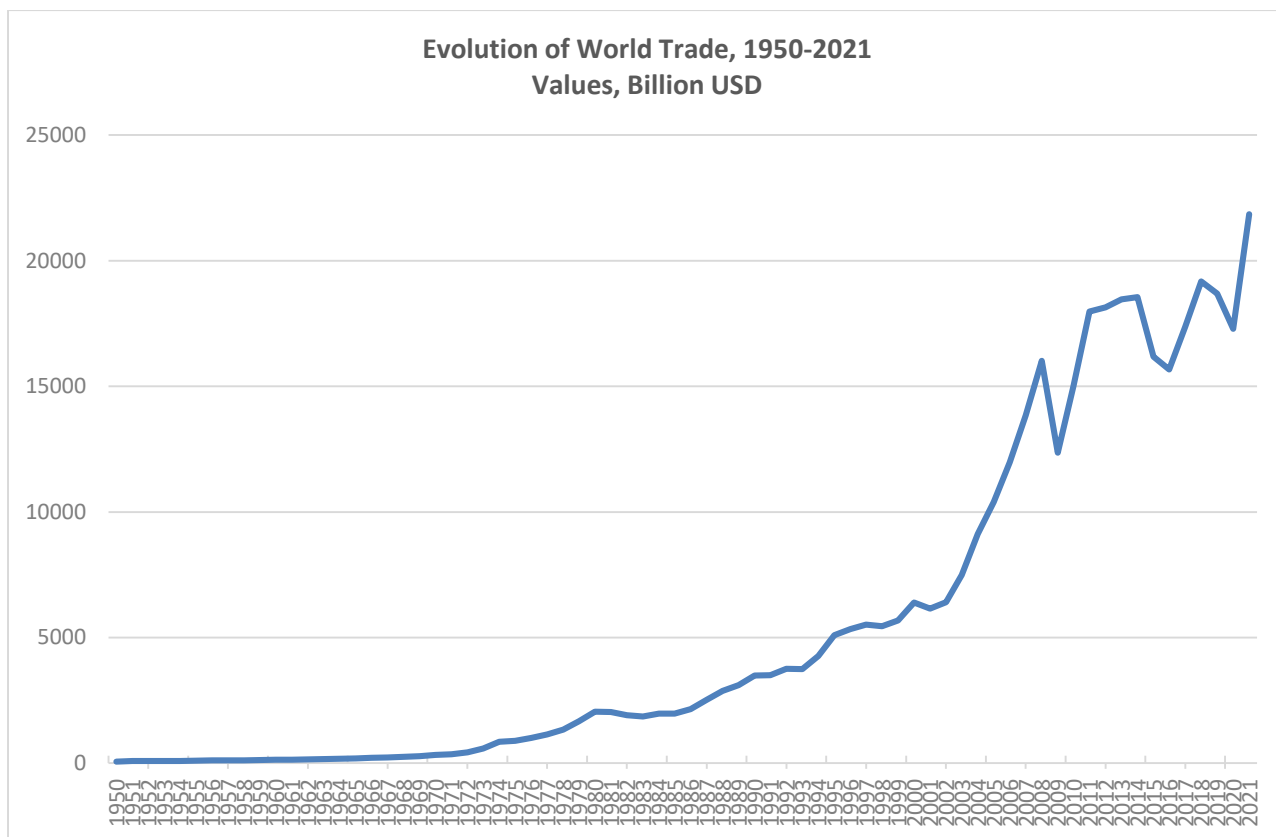
Source : Rapport sur le commerce mondial 2014 de l'OMC

⁷ Michel Rainelli « Le commerce international » Éditions La Découverte, Paris 2003

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

□ Cette figure illustre l'évolution de l'exportation de marchandises par habitant dans certaines économies entre 1840 et 1913. On observe que la Grande-Bretagne se positionne en tête, suivie par l'Allemagne, la France, les États-Unis, et enfin le Japon

Figure°03 : l'évolution de commerce international 1950-2021



Source : Rapport sur le commerce mondial de l'OMC

La figure représente l'évolution du commerce international de 1950 à 2021. De 1950 jusqu'à 1973, nous remarquons que l'évolution du commerce international est un peu stagnante. Cette stagnation peut être attribuée à divers facteurs tels que les séquelles de la Seconde Guerre mondiale, les restrictions commerciales imposées par certains pays et l'instabilité économique mondiale.

Cependant, à partir de 1973 jusqu'à l'année 2000, le commerce international connaît une évolution remarquable.

Depuis les années 2000 jusqu'à 2021, le commerce international a connu une forte progression dans son évolution. Cette augmentation significative peut être expliquée par plusieurs facteurs clés.

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

Section 02 : présentation du transport maritime

Le transport maritime a vu une évolution qui a causé une intensification des échanges de tous types de marchandises, et elle a causé également une modification profonde de la flotte mondiale. Vu le développement du transport par mer, et son rôle primordial dans la transportation des marchandises en très grandes quantités et à moindre coût par rapport aux autres modes de transport (terrestre, ferroviaire, aérien), les pays ont règlementé ce secteur, en mettant en œuvre des organismes spécialisés dans la gestion et la promulgation des lois et règles qui doivent être applicable dans tous les pays, ainsi que la mise en place d'un nombre de conventions maritimes à caractère international. A cet effet, dans cette section sera consacrée sur la présentation du transport maritime et d'une manière générale.

2.1 Historique et évolution de transport maritime :

2.1.1 Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et couteux :

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires.

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

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

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

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

2.1.2 L'évolution de transport maritime :

Soutenu par la reprise économique mondiale et l'amélioration du commerce mondial de marchandises, il était estimé à 10,7 milliards de tonnes, les vrac secs expliquant près de la moitié de l'augmentation des volumes. D'après l'analyse de la CNUCED, la progression du commerce maritime mondial se poursuit, car l'économie mondiale continue de s'améliorer. Conformément aux projections concernant la croissance du produit intérieur brut mondial, la CNUCED anticipe une augmentation du trafic maritime mondial de 4 % en 2018. Les volumes du commerce maritime mondial devraient progresser à un taux composé de croissance annuelle de 3,8 % entre 2018 et 2023.

Si les perspectives du trafic maritime sont positives, la prudence s'impose, compte tenu de l'incertitude entourant la pérennité de la reprise et ses conséquences sur le transport maritime. Cette incertitude tient essentiellement à la convergence de risques liés à la géopolitique, à l'économie et aux politiques commerciales, et aux changements structurels comme le rééquilibrage de l'économie chinoise, le ralentissement de la croissance des chaînes de valeur mondiales et l'évolution du panier énergétique mondial. Elle est en outre amplifiée par l'apparition de nouvelles tendances, notamment la numérisation, qui pourrait modifier le visage du transport maritime mondial et redéfinir les flux et les caractéristiques du commerce maritime. On ignore encore comment ces facteurs évolueront et dans quelle mesure ils soutiendront ou pénaliseront la reprise du trafic maritime.⁸

2.2 La solution pour améliorer le transport maritime :

2.2.1 La création des canaux :

L'invention des canaux développée de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires. Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Permettant de gagner un temps considérable, 9 heures contre plusieurs semaines, on peut donc expliquer sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès. Malgré cela, quelques bateaux trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les « overpanamax » étant obligé de passer par le sud et le

⁸ Etude sur transport maritime 2018 CNUCED

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le Pacifique depuis l'Atlantique. Aujourd'hui on prévoit d'approfondir le canal de Panama afin de permettre le passage de plus grands cargos.

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

En 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport. C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renonceront à la force humaine (galériens) et les remplaceront par les fameuses machines à vapeur. La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant. La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits. Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire : les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.

2.2.3 L'invention des conteneurs :

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à 1 semaine. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger. De nos jours de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Au-delà de permettre un temps de déchargement moins long et la conservation des marchandises, l'invention du conteneur a permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols. On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises notamment dans les pays asiatiques qui ont vraiment développé et exploité les conteneurs, les ports européens comme Dunkerque sont aujourd'hui très en retard dans ce domaine. On peut noter que la taille des conteneurs est variable les plus petits mesurant deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos jours les plus gros cargos peuvent contenir jusqu'à 20 000 conteneurs (150 000 tonnes environ)⁹

⁹ <https://etudeslogistiques.sergebillconsulting.com/historique-du-transport-maritime/>. Consulté le 10 /01/2023

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

2.3 Choix de solution de transport :

Le choix de la solution de transport est une décision cruciale dans la logistique de transport international par voie maritime. Différents facteurs doivent être pris en compte pour déterminer la solution la plus appropriée en fonction des besoins spécifiques de l'expédition.

Tout d'abord, la nature des marchandises à transporter joue un rôle déterminant. Certains types de marchandise Ensuite, la distance et l'itinéraire jouent également un rôle dans le choix de la solution de transport

Le choix d'une compagnie maritime fiable et expérimentée est essentiel pour garantir des délais de livraison respectés et une manipulation soignée des marchandises. Des recherches approfondies et des références peuvent aider à évaluer la réputation et la performance des transporteurs maritimes.

En conclusion, le choix de la solution de transport dans la logistique de transport international par voie maritime est un processus complexe qui nécessite une évaluation minutieuse de plusieurs facteurs. La nature des marchandises, la distance, l'itinéraire, la fiabilité du service et les considérations économiques sont tous des éléments essentiels à prendre en compte. En combinant ces éléments et en faisant preuve de diligence dans la sélection des transporteurs maritimes, il est possible de choisir la solution de transport la plus adaptée pour garantir des opérations

2.4 Définition de transport maritime :

Le transport maritime désigne un mode de transport se résumant au déplacement de marchandises (ou de personnes) par la voie maritime. Dans certains cas, le transport maritime peut englober les activités de pré et post-acheminement des marchandises.

Depuis des siècles, l'homme utilise les voies d'eau pour transporter des marchandises et des personnes. Le transport maritime ne doit son évolution qu'au développement du commerce international et aux échanges de marchandises toujours plus nombreux entre les pays. Par définition, le transport maritime est d'ailleurs international (sauf à longer les côtes d'un seul et même pays). Aujourd'hui, le transport maritime est le principal mode de transport

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

utilisé pour acheminer des matières premières (pétrole, charbon, céréales, etc.) sur de longues distances.

Il existe deux types de transport maritimes :¹⁰

➤ **Transport irrégulier (tramping):** C'est un type de transport maritime à la demande où les navires ne sont pas exploités en ligne régulière, il s'agit plutôt d'un affrètement. Le tramping concerne le transport de minerais de fer, de pétrole brut, de bois, de charbon, etc., toute sorte de marchandise volumineuse qui remplit facilement le navire et qui peut donc être transportée en une fois. Les navires se concentrent donc dans les ports où les matières premières sont abondantes, attendent d'être remplis pour quitter leur port d'origine. Dans ce type de service, les frais sont irréguliers car l'organisation des expéditions est centrée autour de la charge.

➤ **Transport régulier (Linéaire):** Contrairement au tramping, le transport linéaire est un type de transport où l'organisation des expéditions est centrée sur la régularité du service. Les navires suivent des itinéraires prédéterminés fixes, et naviguent à intervalles réguliers entre des ports prédéterminés. Les expéditions se font indépendamment du fait que les navires soient remplis ou non. Le trafic de type « ro-ro » et les expéditions de container font partie de ce type d'expédition.

2.5 Législation de transport maritime :

Le transport maritime est l'un des modes de transport les plus importants pour le commerce international. La législation sur le transport maritime est essentielle pour garantir la sécurité des navires, des équipages et des cargaisons.

¹⁰ <https://www.esalco.com/fr/differents-types-de-transport-maritime/>. Consultez le 15 /01 /2023

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

| | |
|---|--|
| <p>La convention Bruxelles 25 aout 1924 dite aussi « Règles de La Haye» Les règles de Visby du 23 février 1968, et le protocole modificatif du 21 décembre 1979 sont les deux protocoles modificatifs ratifiés par respectivement 22 et 19 pays,</p> | <p>signé à Bruxelles le 25 aout 1924, dite « Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance » Ratifiée par 78 Etats dont la France (qui à également ratifié ses deux protocoles modificatifs) S'applique aux transports internationaux à l'occasion desquels un connaissance est établi dans l'un des états signataires (même si la destination est située dans un état non signataire) elle exclut de son champ d'application les contrats d'affrètement, les transports en pontée, les transports d'animaux vivants et les opérations de chargement et de déchargement qui relèvent de la loi du pays concerné.</p> |
| <p>La convention des Etats Unis sur le transport maritime de marchandises du 31 Mars 1978</p> | <p>Ratifiée par 25 Etats seulement, elle risque cependant de concerner un grand nombre de contrats de transport du fait de son champ d'application très large ; non ratifiée par la France</p> <p>- Elle s'applique à tout contrat :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Dont le lieu d'exécution déchargement, émission du BL) est dans un état signataire➤ Dont le document de transport prévoit l'application des règles de Hambourg.➤ Y compris les transports en pontée, les transports d'animaux vivants et toutes opération intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison à partir du moment où la marchandise est sous la garde de la compagnie (directement ou sous celle de ses sous-traitants) |

Source : tableau réalisé par nos soins à partir de :

Livre droit des transports maritimes de Jean-Claude Dakouri 2015 page 12

2.6 Les caractéristiques générales du transport maritime :

2.6.1 Les avantages du transport maritime :

- En matière de cout, c'est le mode de transport le mieux adapté aux produits lourds ou volumineux par exemple : les céréales et les hydrocarbures.
- Il existe de nombreuses catégories de bateaux, conçus selon la marchandise à transporter par exemple : vraquier, porte-conteneurs, méthanier.
- L'utilisation du conteneur qui constitue une unité de chargement, permet de réduire les couts de la manutention et le risque de dommage que pourrait causer une rupture de charge.
- Adapté aux expéditions lointaines.¹¹

¹¹ L'essentiel des techniques du commerce international Désiré Loth , édition Publibook ,2009 page 28

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

- il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents. Il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements de marchandises.
- il a une faible consommation d'énergie à la T km. Pour mémoire, on estime que 80 % de la pollution maritime est d'origine terrestre : rejets d'eaux souillées dans les rivières, émissions atmosphériques de l'industrie... Le transport maritime est aujourd'hui le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Il ne représente qu'une faible part de la pollution des mers et océans et moins de 3% des émissions dans l'air. Il émet 5 fois moins de CO2 que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien. Depuis 15 ans, le transport maritime a considérablement réduit son impact environnemental, malgré une augmentation massive du commerce mondial transitant par la mer. Le nombre de pollutions par hydrocarbure a été diminué de 90%.¹²

2.6.2 Les inconvénients du transport maritime :

- Les délais de livraison sont parfois aléatoires.
- Certaines lignes maritimes ne font pas le transport par conteneur.
- Les couts de l'emballage et de l'assurance sont généralement plus élevés que ceux des autres modes de transport¹³

2.7 Les types de navire de transport maritime :

Du point de vue économique, le navire est considéré comme un outil de transport par voie maritime à usage essentiellement commercial.

Avec le développement du commerce international nous assistons à une plusieurs sorte de navire qui ont pour objectif de répondre aux besoins des opérateurs du commerce d'où l'avènement des navires spécialisés et des navires non spécialisées.

2.7.1 Les navires spécialisés :

¹² « Essai d'analyse de l'état des lieux et perspective du transport maritime urbain des voyageurs en Algérie assuré par l'ENTMV » ; UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU en 2017

¹³ L'essentiel des techniques du commerce international Désiré Loth .2009 page 28

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

Ce sont uniquement réservés au transport d'un type particulier de marchandises bien précis. Les caractéristiques des navires spécialisés sont l'exclusivité et la spécificité de marchandises transportées, ses dimensions portant sur la longueur, sa largeur. On peut citer

- **Les vraquiers** : Les vraquiers sont des navires de transport maritime qui transportent des marchandises en vrac telles que le charbon, les minerais ou les céréales. Ils ont souvent des trappes sur leur pont pour charger et décharger la marchandise en vrac rapidement et efficacement, Les vraquiers totalisent 40% de la flotte mondiale. Ils sont plus de 8 000 et transportent d'énormes quantités de cargaison
- **Les navires polythéisme** : Ce sont des navires qui assurent le transport des marchandises sous température contrôlée, et destinée au transport de denrée périssables. Ce type de navire tend à disparaître au profit des conteneurs reefers (frigorifique). Ils sont généralement rapides et de taille assez modeste, transportant par exemple : bananes, poisson ou viandes congelés.
- **Les navires spéciaux** : Ils ont également une fonction ciblée comme les car-ferries, transporteurs des marchandises très précises par exemple le pipeline pour le transport de canalisation des hydrocarbures à longue distance

2.7.2 Les navires non spécialisés :

Ils sont amenés à transporter toutes sortes de marchandises diverses (général cargo), emballée et conditionnée (en sac, cartons, caisses, fûts, mais aussi cadres, conteneurs, etc.). Ces navires sont classés en fonction de leur mode de manutention principal.

- **Les cargos conventionnels** : disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, plans) Les marchandises sont chargées en cale. Ils sont en perte d'importance
- **Les Porte-conteneur** : sont des navires de grande capacité dont certains peuvent transporter jusqu'à 3000 d'EVP (équivalent 20 pieds). Les conteneurs descendent dans des puits et sont arrimés entre eux sur le navire. Ils contiennent leur propre moyen de manutention (navire grée ou matés) ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans les ports non équipés de moyen de manutention.
- **Les rouliers** : sont équipés de rampes arrière ou latérales relevables qui prennent appui sur les quais du port. On les appelle les Roll-On Roll-Off. Ils permettent la manutention de tous les types de marchandises. On y charge des roulants (voitures, engins...) ou des

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

marchandises diverses à l'aide de roulants. Les opérations de manutention et d'arrimage sont longues donc coûteuses ; les Ro-Ro permettent de les abrégées, donc d'en réduire le coût.

On distingue deux types de roulages : ¹⁴

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

➤ **Les navires mixtes Ro-Ro et porte-conteneurs** : aujourd'hui on recherche la souplesse. Ceci pousse les compagnies à s'équiper de navires mixtes afin d'allier les différentes techniques de manutention. Certains navires proposent des possibilités de transport de conteneurs, de roulants et de marchandises diverses manutentionnées en conventionnel.

➤ **Les navires porte-barge** : peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift-On Lift-Off) ou de flot-Tage (Float-On Float-Off) des barges ou des péniches de capacité variables. On se sert de ces navires sur les ports en surcharge ou pour réaliser du transport fluvio-maritime.

➤ **Les cargos polyvalents** : Un cargo polyvalent, aussi appelé cargo de divers, est un navire de charge destiné au transport de marchandises. Contrairement aux porte-conteneurs ou aux vraquiers par exemple, ils sont peu spécialisés et sont plutôt caractérisés par leur polyvalence : ils emportent des marchandises diverses, emballées ou non, en sacs, en vrac, en conteneurs, des voitures, des produits manufacturés, etc. ainsi que des marchandises emballées dans des formats non conventionnels (break-bulk en anglais, par exemple les rouleaux de papier ou les caisses) et des marchandises transportées à l'unité (neo-bulk en anglais, par exemple les voitures ou les grumes).¹⁵

¹⁴ Mémoire La logistique dans le transport maritime international des marchandises par Nouridine sahiyoudine , Ecole internationale des affaires (EIA) Dakar Sénégal .2012

¹⁵ <https://www.etudier.com/dissertations/Les-Navires-Polyvalents> Consulte le 02 /02 /2023

2.8 Les principaux documents dans le transport maritime :

➤ Le connaissement (bill of lading):

Il apparaît souvent pour les opérations de commerce international comme un document qui présente de multiples facettes et son utilisation requiert une certaine expérience. Il matérialise le contrat de transport établi entre un « chargeur » qui peut être l'exportateur ou l'importateur. C'est une pièce maîtresse dans les procédures de paiement international car il représente la marchandise dont il précise la description et permet d'en transférer la propriété.¹⁶

➤ L'attestation de prise en charge :

Cette attestation, émise lors de la remise de la marchandise à l'agent de la compagnie maritime avant l'embarquement des marchandises, permet d'éviter le long processus d'obtention du connaissement et les problèmes liés au dédouanement.

➤ Le charter party :

Une charte-partie (*charter-party* en anglais) 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, etc...¹⁷

➤ La facture pro forma

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

¹⁶ Transport internationale de marchandise, Jean Belotti, 5ème édition, page 271

¹⁷ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/charte-partie.html> Consulté le 10/02/2023

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

➤ **La notice of READINESS (N.O.R) :**

c'est le document émis par le commandant du navire à l'attention des intéressés de la cargaison (affréteurs, chargeurs et réceptionnaires) pour les informer que celui-ci est bien arrivé ou rade et qu'il est à leur disposition et prêt à charger ou décharger la cargaison¹⁸.

➤ **Rapport d'escale (S.O.F STATEMENT OF FACTS) :**

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

➤ **Le compte d'escale :**

Un compte d'escale est un document établi par le consignataire regroupant toutes les factures des prestations fournies au navire durant son escale au port, il est divisé en deux parties :

Partie crédit : correspondant aux provisions reçues de l'armateur « avis de crédit » ainsi que toutes les recettes encaissées pour le compte de l'armateur.

Partie débit : correspondant à toutes les factures, et frais des différents services fournis au navire durant son escale.¹⁹

➤ **Annexe A 40 :**

Un document reprenant le nom du navire, nom de l'armateur, provisions reçues de l'armateur, et total des dépenses engagées, et le solde final de l'escale adapté par voie règlementaire.²⁰

➤ **Le manifeste cargo :**

C'est un document récapitulatif des marchandises embarquées par le navire. Il reprend les indications de chaque connaissance « le BL » sont les documents les plus importants, car ils déterminent le mouvement de la marchandise.²¹

¹⁸DENIS. Chevalier et FRANCOIS. DUPHIL, «Transporter à l'international»,4^{ème} Edition, Foucher 2009, Page165

¹⁹ Journal officiel de la république algérienne. Page 05

²⁰ Journal officiel de la république algérienne N°74 DE 25/12/2014 page 11

²¹ DENIS. Chevalier et FRANCOIS. DUPHIL, «Transporter à l'international»,4^{ème} Edition, Foucher 2009, Page165

Section 03 : les acteurs du commerce international par voie maritime

Le transport maritime est un secteur clé de l'économie mondiale, qui permet d'acheminer des marchandises à travers les océans du monde entier. Les intervenants du transport maritime sont les différents acteurs qui interviennent dans la chaîne logistique, depuis le chargement des marchandises jusqu'à leur livraison à destination.

3.1 Les armateurs :

Il s'agit d'un opérateur qui arme ou exploite un navire dont il peut être propriétaire, mais parfois seulement locataire. Il doit assurer la coque du navire, Armer un navire, c'est l'avitailer en lui fournissant les provisions de bouche (eau, nourriture, etc.) et les provisions de soute (mazout, charbon, etc.). Il doit recruter l'équipage et fournir des équipements spécifiques (radars, câbles, etc.).²²

Ils investissent dans la construction et l'entretien des navires, et louent leurs services aux chargeurs. Les armateurs sont responsables de la sécurité des navires et de leurs équipages, ainsi que du respect des règles environnementales et des normes de qualité.

3.2 Le propriétaire (true owner) :

Il peut être un simple investisseur ayant acheté des parts dans une société d'investissement en navires. Il est alors totalement étranger à l'exploitation des navires dont il détient en partie la propriété

3.3 Les chargeurs :

«Le chargeur est un négociant qui affrète un navire, y fait charger des marchandises et les expédie. » [Petit Larousse]²³

Les chargeurs sont les entreprises ou les particuliers qui confient leurs marchandises aux transporteurs maritimes. Ils peuvent être des producteurs, des distributeurs, des importateurs ou des exportateurs.

²² Les outils et les moyens de la logistique internationale Par Robert Noumen · 2019

²³ Les outils et les moyens de la logistique internationale Par Robert Noumen · 2019 p74

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

Les chargeurs doivent s'assurer que leurs marchandises sont correctement emballées, étiquetées et déclarées en douane. Ils doivent également respecter les réglementations en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

3.4 L'affréteur :

C'est un armateur «qui s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affréteur, lequel utilisera celui-ci moyennant une somme appelée fret ». Est l'intermédiaire entre des clients qui ont des marchandises à expédier et les transporteurs. Technicien de l'organisation des transports, il recherche le meilleur moyen de transport (coût, temps, trajet) pour son client.²⁴

3.5 Les transitaires

Le transitaire considère comme l'un des principaux auxiliaires des transports. Il intervient pour charger des formalités nécessaires relatives à la cargaison importée, comme il devient intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire, recevoir la marchandise de la consignation, et il est tenu d'accomplir les formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qui l'a mandaté²⁵

Les transitaires doivent avoir une connaissance approfondie des réglementations douanières et fiscales, ainsi que des procédures de transport international. Ils doivent également être capables de gérer les imprévus et les situations d'urgence.

3.6 Les commissionnaires de transport :

C'est un intermédiaire qui se charge d'organiser, en son nom propre mais pour le compte d'un expéditeur, un transport de marchandises (expédition, réception et stockage) moyennant un prix convenu avec ce dernier. Le commissionnaire choisit librement les transporteurs ou les autres intermédiaires auxquels il fera appel pour accomplir sa mission.²⁶.

Les commissionnaires de transport doivent avoir une bonne connaissance du marché du transport maritime, ainsi qu'une expertise en matière de réglementation et de

²⁴ <https://www.cidj.com> Consulte le 20 /02 /2023

²⁵ Mémoire La place du transport maritime des marchandises dans le développement du commerce bejaia 2016/20

²⁶ <https://www.qualitairsea.com/newsroom/guide-du-transport-international/articles/commissionnaire-de-transport-definition-et-role>

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

documentation douanière. Ils doivent également être en mesure de fournir des solutions de transport adaptées aux besoins spécifiques des clients.

3.7 Courtier maritime :

Cet officier ministériel conduit les opérations que doit accomplir le capitaine pour entrer ou sortir d'un port. Il constate les cours de fret dans les ports, assure le courtage des affrètements. Cet intermédiaire spécialisé accomplit les actes juridiques pour son propre compte. Ce n'est pas un mandataire.²⁷

Il joue un rôle notarial pour mettre en forme les contrats et rédiger les clauses. Sa responsabilité est celle de répondre à des fautes dans l'exercice de son mandat. Il peut Cumuler ses activités avec celles de l'agent consignataire.²⁸ Interprète, conducteur de navires, il "conduit" les navires en douane, donc effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français. Il s'appelle à présent "conducteur en douanes de navires".

3.8 L'agent maritime :

C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc.), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc.) et de la gestion de la cargaison. Profession correspondant à ce statut : shipping clerk, agent de consignation²⁹

3.9 Les opérateurs portuaires

Les opérateurs portuaires sont les entreprises qui gèrent les installations portuaires, telles que les quais, les terminaux et les entrepôts. Ils assurent les opérations de manutention des marchandises, de chargement et de déchargement des navires, ainsi que le stockage et la distribution des marchandises.

Les opérateurs portuaires doivent avoir une connaissance approfondie des équipements portuaires et des procédures de manutention des marchandises. Ils doivent également se

²⁷ Les outils et les moyens de la logistique internationale Par Robert Noumen · 2019

²⁸ Mémoire La place du transport maritime des marchandises dans le développement du commerce, bejaia 2016 /2017

²⁹ article les différents intervenants de la chaîne du transport par Lucette THOMAS

Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale

conformer aux normes de sécurité et de protection de l'environnement, ainsi qu'aux réglementations douanières et fiscales.

3.10 groupeur-dégroupeur de marchandises :

Toute personne physique ou morale chargée de regrouper plusieurs expéditions de faible importance, de les réunir dans un même conteneur, palettes ou remorques et de les charger, pour ensuite procéder à la démarche contraire pour les remettre aux destinataires.³⁰

3.11 L'agent consignataire :

On distingue deux catégories de cosignataires :

- Le consignataire du navire, qui agit sur le compte du transporteur ;
- Le consignataire de marchandise, désigné par le propriétaire de celle-ci

Consignataire de navire :

Personne physique ou morale qui est chargée, soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer au nom et pour le compte de son mandant, qui est un armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte, les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même. Le consignataire peut être également agent maritime. Pour cette fonction, il est notamment chargé de la négociation et la conclusion des contrats, de la gestion des finances, de la recherche de fret, de la mise en place d'une politique commerciale, de contracts avec la clientèle, de relations avec les autorités en charge des problèmes maritimes et ce, dans la zone qui le concerne.³¹

Consignataire de cargaison :

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.³²

³⁰ Journal officiel de 3 décembre 2020 page 19

³¹ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/consignataire-de-navire.html> Consulté le 05 /03/2023

³² Art 621ode maritime algérienne

3.12 La banque :

La banque adresse les documents et les instructions nécessaires à la banque chargée de l'encaissement. La banque présentatrice informe l'acheteur de l'arrivée des documents et les conditions de leur levée. Elle reçoit le paiement ou l'acceptation de l'acheteur et lui remet les documents. La banque présentatrice transfère le montant et l'encaissement à la banque remettante qui inscrit cette somme au crédit de l'exportateur

3.13 L'assurance

Aux intervenants du transport lui-même (le transitaire, le commissionnaire, en douane, Le transporteur, ext...) il faut ajouter les principaux intervenants en assurance transport, soit l'assuré et la compagnie d'assurance.

Dans l'assurance, on distingue deux (02) types :


- Une assurance qui s'applique aux navires « assurance corps »
- Une assurance qui s'applique aux marchandises « assurance sur faculté »

Les marchandises transportées doivent être transportées par l'importateur et l'exportateur afin d'éviter tous conflits concernant les pertes, les vols, ext...) ³³


Conclusion :

Au fil du temps, les échanges commerciaux entre les nations ont connu une expansion considérable grâce à la mondialisation, à la libéralisation des marchés et aux avancées technologiques. Ces facteurs ont favorisé l'ouverture de nouvelles opportunités commerciales, stimulé la croissance économique et encouragé la spécialisation des pays dans des industries spécifiques. Et le transport maritime en tant que pilier du commerce international. Le transport maritime est devenu le mode de transport privilégié pour acheminer de grandes quantités de marchandises à travers les océans de manière efficace et rentable. Les progrès technologiques tels que les navires porte-conteneurs et les systèmes de suivi ont amélioré la vitesse, la sécurité et la fiabilité du transport maritime, permettant ainsi d'atteindre des marchés éloignés.

³³Kasmi Yanis, Kandi Rabah « analyse de la fonction du commissionnaire de transport/transitaire dans la chaîne logistique internationale. »Bejaia 2018/2019



*Chapitre 02 :
commissionnaire du transport*



Chapitre 02 : commissionnaire du transport

Introduction :

Le commissionnaire de transport est la personne chargée d'organiser le transport d'une marchandise donnée. Il travaille en tant qu'intermédiaire en son nom, mais pour le compte d'un expéditeur. Le commissionnaire de transport assure à la fois l'expédition, la réception et le stockage de la marchandise. Il choisit lui-même le prestataire devant réaliser le transport, ainsi que tous les intervenants prenant part aux autres étapes de l'acheminement de la cargaison. L'expéditeur fait appel à ce professionnel afin de se libérer des tâches fastidieuses liées au transport national ou international de marchandises. Plusieurs réglementations doivent être respectées dans ce secteur d'activité. Le commissionnaire doit par exemple disposer d'une assurance pour se couvrir de tout éventuel problème durant la mission.

Section 01 : cadre juridique du commissionnaire de transport

La cour de cassation donne de la commission de transport le statut suivant :

Le commissionnaire de transport s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et les moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout. De cette définition dense mais concise, il convient d'en extraire certains éléments déjà mis en évidence lors de l'étude sur l'intermédiation et qui apparaissent décisifs dans la manière d'identifier le commissionnaire de transport (CT).³⁴

Et selon la législation algérienne le commissionnaire du transport maritime est « Toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat, s'engage à transporter une marchandise par tout mode de transport pour le compte d'un client. »³⁵ Et comme intermédiaire de transport spécialisé. Dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues »³⁶

³⁴ Kasmi Yanis , Kandi Rabah « Analyse de la fonction du commissionnaire du transport dans la chaîne logistique internationale » Mémoire fin de cycle Bejaia 2018/2019

³⁵ Décret exécutif 20 – 348 , 2020 page 19

³⁶ Lamy transport, tome 2 (édition 2005), p 116.

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

Le commissionnaire de transport maritime doit respecter certaines obligations et devoirs, tels que la confidentialité des informations commerciales de ses clients, la souscription d'une assurance et le respect des règles de concurrence.

Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier de la circonscription de compétence d'un même bureau ou d'un bureau de douane à un autre bureau de douane, par voie terrestre ou aérienne en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique.³⁷

Section 02 : fonction et rôle du commissionnaire du transport :

Dans le domaine de la logistique et du transport, le commissionnaire de transport occupe une place centrale. Sa fonction principale est de faciliter et de coordonner les opérations logistiques liées au transport des marchandises, en agissant en tant qu'intermédiaire entre le chargeur et les différents acteurs du transport. Dans cette section, nous examinerons de plus près la fonction et le rôle du commissionnaire de transport, ainsi que son importance dans la gestion efficace des opérations de transport.

2.1 Les fonctions du commissionnaire de transport :

En tant que commissionnaire de transport maritime, les fonctions et activités principales consistent à organiser et coordonner le transport de marchandises par voie maritime pour le compte de ses clients. Voici une description des principales fonctions et activités du commissionnaire de transport maritime :

2.1.1 Opérations de groupage :

Expéditions pour lesquelles le commissionnaire de transport regroupe plusieurs expéditions individuelles de marchandises (en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires) en un lot unique en vue de leur transport. Les marchandises sont dégroupées à l'arrivée et livrées aux destinataires.

³⁷ art 125 de code douane algérienne , (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998 et l'article 61 de la loi n°17-04 du 16 février 2017)

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

2.1.2 Opérations d'affrètement :

Par lesquelles des envois sont confiés sans groupage préalable à des transporteurs publics. L'affréteur recherche le meilleur moyen de transport en fonction des besoins de ses clients, des contraintes de transport, des caractéristiques des marchandises et des délais impartis.

2.1.3 Organisation du transport :

Le commissionnaire de transport maritime est responsable de l'organisation complète du transport maritime des marchandises. la réservation d'espaces de chargement, la planification des itinéraires et des délais, ainsi que la coordination avec les différents intervenants du transport maritime tels que les armateurs, les compagnies maritimes, les agents portuaires, etc.

2.1.4 Documentation et formalités :

Le commissionnaire de transport maritime est chargé de préparer et de traiter les documents nécessaires au transport maritime des marchandises. Cela peut inclure la préparation des connaissements (bill of lading), des listes de colisage, des certificats d'origine, des documents douaniers et des autres documents requis par les réglementations maritimes internationales et nationales.

2.1.5 Suivi et traçabilité :

Le commissionnaire de transport maritime assure le suivi et la traçabilité des marchandises pendant toute la durée du transport maritime. Il fournit des informations régulières à ses clients sur l'état d'avancement du transport, la localisation des cargaisons et les éventuels retards ou problèmes rencontrés.

Il convient de noter que les fonctions et activités spécifiques d'un commissionnaire de transport maritime peuvent varier en fonction de la nature de l'entreprise et des besoins des clients.

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

2.2 Le rôle de commissionnaire du transport :

Le commissionnaire de transport est un acteur essentiel du monde du transport, tout d'horizon de son rôle, des différentes opérations qu'il exécute, et des règles qui conditionnent son exercice. Le commissionnaire de transport est un organisateur de transport ou un intermédiaire de commerce qui agit en son nom pour le compte d'autrui. Il organise l'acheminement de marchandise par les moyens de transport les plus appropriés.

Voici le rôle d'un commissionnaire de transport :

➤ **Documentation et formalités douanières :**

Le commissionnaire de transport se charge de la préparation de tous les documents nécessaires pour le transport des marchandises, tels que les connaissements, les factures, les documents douaniers, etc. Il assure également le respect des réglementations douanières et des formalités administratives liées au transport international.

➤ **Gestion des opérations logistique :**

Le commissionnaire de transport coordonne les différentes étapes du processus logistique, y compris le chargement, le déhanchement, le stockage temporaire, la consolidation des marchandises pendant leur transport et fournit des mises à jour régulières à ses clients.

➤ **Sélection des transporteurs et négociation des tarifs :**

Le commissionnaire de transport évalue les transporteurs en fonction de leur fiabilité, de leur expérience, etc. il négocie également les tarifs et les conditions de transport avec les transporteurs au nom de ses clients, afin d'obtenir les meilleures offres et de garantir des coûts compétitifs.

➤ **Gestion des problèmes et des litiges :**

En cas de retard, de perte, de dommage ou d'autres problèmes liés au transport des marchandises, les commissionnaires de transport interviennent pour résoudre les problèmes et

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

trouver des solutions appropriées. Il s'agit en tant qu'intermédiaire entre le client et les transporteurs pour régler les litiges éventuels.

➤ Suivi des expéditions :

Le commissionnaire de transport assure le suivi des expéditions tout au long du processus de transport. Il communique avec les expéditeurs et les transporteurs pour s'assurer que les marchandises sont collectées, transportées et livrées dans les délais convenus.

En résumé, le rôle du commissionnaire de transport est d'assurer la coordination efficace du transport des marchandises, en prenant en charge tous les aspects logistique, administratifs et opérationnels. Il agit en tant qu'intermédiaire entre les clients et les transporteurs, offrant ainsi des services complets et personnalisés pour répondre aux besoins spécifiques de chaque expédition. ³⁸

Le commissionnaire de transport assure la gestion de toute la chaîne logistique de transport de fret maritime. Il assure également toutes opérations de gestion des stocks et d'entreposage. Il est amené à conduire des missions de commissionnaire en douane. Il surveille le conditionnement et la livraison des marchandises et est en mesure de faire un suivi précis de celles-ci. Il garantit de proposer à son client les solutions les plus adaptées pour l'expédition de ses marchandises. Il possède le libre choix des transporteurs et autres intervenants annexes. Le commissionnaire de transport est lié à son client par un contrat de commission. Il a des obligations de résultat. ³⁹

- il s'occupe de la gestion des relations avec tous les collaborateurs (douanes, compagnies d'assurances, transporteurs) ;
- il assure la liaison entre les différents types de transport si besoin (maritime, routier, aérien) ;
- il garantit la continuité du transport des marchandises afin que celles-ci arrivent à destination dans les délais prévus et dans les meilleures conditions ;
- il procède au suivi du transport du fret et tient informé son client ;
- il s'occupe de toutes les démarches administratives en lien avec le transport et les changements.

³⁸Lamy transport-tome 2 –aout 1999 – partie 01 chapitre 01 numéro 01.

³⁹ <https://afagegroup.com/types-transport-maritime/transitaire-international/> Consulte le 25 /04/2023

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

Le commissionnaire de transport, quant à lui, agit en tant qu'intermédiaire indépendant entre le chargeur et le transporteur. Il joue un rôle clé dans la gestion et la coordination des opérations logistiques liées au transport des marchandises. Le commissionnaire de transport n'est pas un transporteur en lui-même, mais il intervient en tant que mandataire du chargeur pour organiser et superviser toutes les étapes du transport, de la prise en charge des marchandises jusqu'à leur livraison à destination

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

Section 03 : contrat transport et liner- terms :

Dans le domaine de la logistique et du transport international, le contrat de transport joue un rôle fondamental dans la gestion des opérations d'acheminement des marchandises. Deux concepts importants liés au contrat de transport sont les termes de liner et les incoterms.

3.1 Le contrat de transport :

3.1.1 Définition de contrat de transport maritime :

Dans le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret.⁴⁰

Dans le domaine de la logistique de transport, le contrat de transport est une composante fondamentale qui régit les relations entre les parties impliquées dans l'acheminement des marchandises. Parmi ces acteurs, le commissionnaire de transport occupe une place prépondérante en agissant en tant qu'intermédiaire entre le chargeur et le transporteur

3.1.2 Les types de contrat de transport :

Dans le secteur des transports maritimes, on distingue principalement deux types de contrats : Le contrat de transport et le contrat d'affrètement

➤ Le contrat de transport (Connaissance maritime) :

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié.⁴¹ Il est :

- A titre onéreux (il y a un prix à payer)
- Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur)
- Synallagmatique (obligations de parts et d'autres)

Les différents types de connaissances Ils sont :

- Le connaissance à ordre : l'échange se fait par donation (remise)
- Le connaissance nominatif : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant)

⁴⁰ Art. 738 codes maritimes algériens 1998

⁴¹ Art. 738 codes maritimes algériens 1998

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

- Le connaissement « Reçu pour embarquement » (Received for shipment)
- Le connaissement dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire)⁴²

➤ Le contrat d'affrètement : Charte-partie

Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue.»⁴³

Il existe 3 types d'affrètements :

- **L'affrètement coque nue** : l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps L'affrètement coque nue : le fréteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le loyer. (Art 724 CMA 98)
- **L'affrètement au voyage** : 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.(Art 650 CMA 98)
- **L'affrètement a temps** : le fréteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le fret. (Art 695 CMA 98)

3.1.3 Le commissionnaire de transport et contrat de transport :

Le commissionnaire de transport est directement impliqué dans le contrat de transport en agissant en tant qu'intermédiaire entre le chargeur et le transporteur. Son rôle est de faciliter et de coordonner les opérations logistiques liées au transport des marchandises, en veillant à ce que toutes les parties respectent les termes et les conditions du contrat. Et Le chargeur donne au commissionnaire l'autorisation d'agir en son nom pour organiser et gérer le transport des marchandises

3.2 liner-terms

3.2.1 Définition de liner terms :

« LINER » est un mot qui désigne un navire de ligne régulière alors que « TERMS » signifie « conditions ». Les LINER TERMS sont donc les conditions des connaissements

⁴² art.758, codes maritimes algériens 1998

⁴³ Art. 640, ,codes maritimes algériens 1998

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

maritimes de lignes régulières. Ils concernent la gestion des frais de manutention à l'embarquement ou au débarquement des marchandises. Les frais de manutention introduit dans le calcul du taux de fret par le transporteur seront par la suite imputés au chargeur, ou au destinataire de la marchandise en fonction l'incoterm choisi. Les frais liés à chacune des ses opérations de manutentions à l'embarquement et au débarquement sont supporté dans des proportions variables par le chargeur, le transporteur ou le destinataire. Ces sont les conditions LINER TERMS qui déterminent cette répartition.

3.2.2 Les principaux Liner Termes :

➤ De bord à bord :

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire. Au débarquement, le navire supporte uniquement les frais de désarrimage. Le destinataire de la marchandise ou son représentant s'occupe des autres frais jusqu'à la mise à quai.

➤ De bord à sous palan :

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire. Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur

➤ De sous palan à sous palan :

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage. Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur.

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

➤ De sous palan à quai :

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage. Au débarquement, le destinataire de la marchandise ne supporte en principe aucun frais de manutention. Sauf éventuellement les frais de magasinage s'il procède à l'enlèvement de ses marchandises après le délai prévu par le connaissement maritime.

➤ De quai à quai :

A l'embarquement, la seule obligation du chargeur est de mettre à disposition la marchandise à quai. Tous les frais de manutention pour la mise à bord sont à la charge du transporteur. Au débarquement, la seule obligation du destinataire est de procéder à l'enlèvement de sa marchandise dans les délais prévus par le connaissement maritime. Il ne supporte donc en principe aucun frais.⁴⁴

La relation entre les contrats de transport et liner terms :

Les liner terms précisent les opérations intégrées dans une offre de transport maritime. L'objectif du liner terms est de préciser quelles charges de manutention sont intégrées au contrat de transport maritime (BL) et lesquelles feront l'objet d'une facturation distincte, potentiellement par une autre entreprise.⁴⁵

3.3 Les incoterms :

Il ne faut pas se confondre entre Incoterms et liner terms, les premiers concernent le contrat de vente et le deuxième le contrat de transport par mer.

3.3.1 Définition des Incoterms :

Les Incoterms sont des règles créées par la Chambre de Commerce Internationale dont la finalité est de délimiter avec précision les obligations des vendeurs (exportateurs) et des acheteurs (importateurs) dans une vente internationale. L'objet de cette publication est de fournir aux professionnels et à l'entreprise liée au commerce international un guide pratique

⁴⁴ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Liner-terms.htm>

⁴⁵ <https://www.eurofiscalis.com/lexiques/liner-terms/> consulté le 28/05/2023

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

leur servant à utiliser correctement les Incoterms dans leurs trois versants : juridique, logistique et commercial.⁴⁶

Les Incoterms définissent qui, entre l'acheteur et le vendeur, est responsable des coûts, des risques et des formalités à chaque étape de la transaction. Ils spécifient également le point précis où la responsabilité de chaque partie commence ou se termine.

3.3.2 Les utilisations de les incoterms :

Pour utiliser les Incoterms, il est nécessaire de bien le préciser dans le contrat de vente, afin de limiter tout risque de recours. Choisir un Incoterm pour le transport fait partie intégrante de la négociation commerciale entre acheteur et vendeur.

Le choix doit se faire en fonction des possibilités d'organisation de l'entreprise, du transport utilisé, de la nature des marchandises transportées, du risque inhérent au transport et au lieu choisi, du niveau de service souhaité par le vendeur et l'acheteur, mais aussi des pratiques du marché et des usages de la concurrence. Acheteur comme vendeur, on ne choisit pas son Incoterm au hasard.

3.3.3 La liste des incoterms :

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

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

CPT : La marchandise est livrée au premier transporteur à l'étranger, frais payé par le vendeur, sans assurance pour le transport. L'acheteur assume les risques et tous les autres frais encourus par la marchandise dès la remise de la marchandise au premier transporteur. L'acheteur prend en charge toutes les opérations qui ont lieu à l'arrivée.

⁴⁶ Un livre réalisé par de GLOBAL NEGOTIATOR « INCOTERMS 2020: Obligations, Coûts et Risques » en – 13 décembre 2019 en France

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

CIP : Règle Incoterms identique au CPT avec comme seule différence l'assurance : le vendeur prend en charge l'assurance du transport.

DAP : Le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu. Il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. L'acheteur supporte le déchargement et le dédouanement import.

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

DDP: Le vendeur livre la marchandise à l'acheteur en ayant tout pris en charge, y compris les formalités douanières import et le paiement des droits et taxes (Obligation maximal pour le vendeur).

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

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

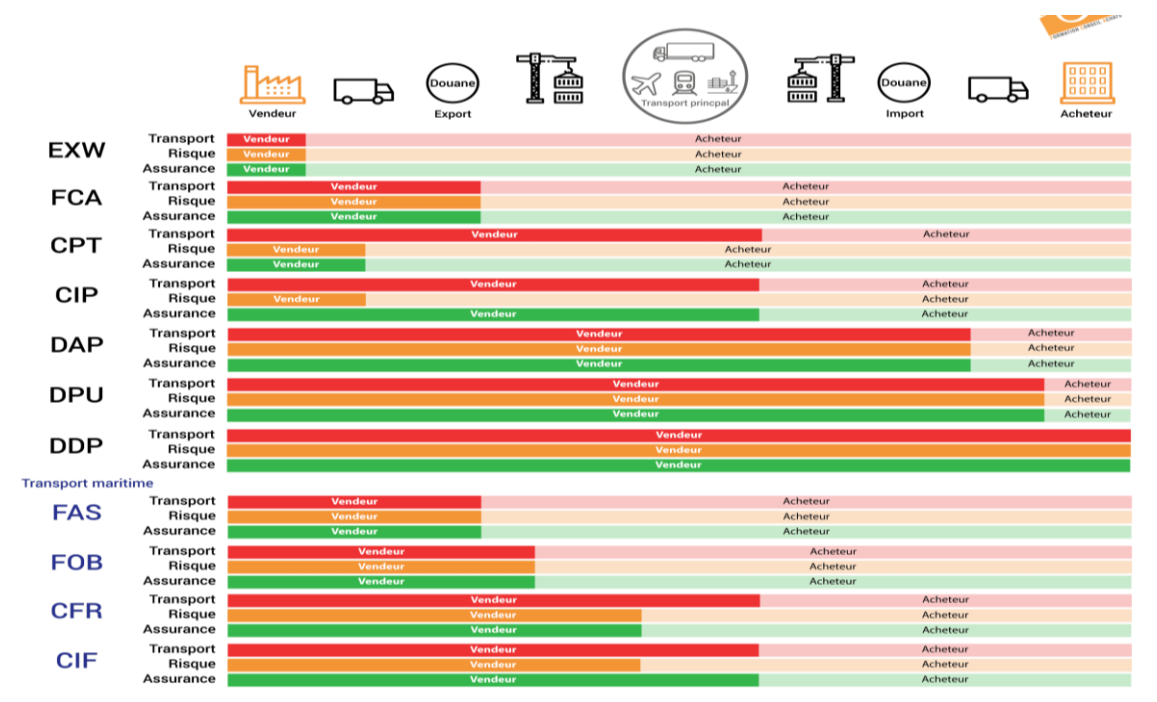
CFR : Le vendeur se charge du transport principal jusqu'au port de destination. Il se charge des formalités d'export et doit s'acquitter des droits et taxes liés. Le transfert de frais a lieu à l'arrivée des marchandises au port d'arrivée, mais le vendeur n'est plus responsable de la marchandise dès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

CIF: Le vendeur livre la marchandise sur le navire au port d'embarquement convenu. Le vendeur se charge des formalités d'export et règle les droits et taxes liés. Le transfert des frais se fait au port de destination mais le transfert des risques a lieu au port de départ. L'acheteur prend en charge les frais à l'arrivée des marchandises au port de destination, et les formalités à l'import.⁴⁷

⁴⁷ <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/> consulté le 29/05/2023

Chapitre 02 : commissionnaire du transport

Figure n°06 : les incoterm



La source : <https://formation-achats.fr/incoterm-2020/incoterms-2020/>


Deux variantes d'Incoterms liées aux « Liner Terms » :

- L'acheteur dans le FOB arrimé, ne veut supporter ou payer aucun des frais de passage portuaire au port d'embarquement (alors qu'en principe, dans le FOB incoterms, il supporte les frais à partir du passage du bastingage du navire au port de départ). C'est donc, le vendeur qui a quitte la totalité des frais d'embarquement y compris après le bastingage du navire.
- l'acheteur dans CIF débarqué, ne veut supporter aucun des frais de passage portuaire au port d'arrivée. C'est le vendeur qui prend à sa charge les frais de débarquement du navire. Il pourra donc les inclure dans son prix de vente.
- Et une bonne connaissance des « Liner Terms » aidera les négociateurs dans la définition des coûts liés à l'incoterm retenu au contrat.⁴⁸


⁴⁸ Mémoire « Le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international I » Bejaia 2016 /2017

Conclusion :

Le commissionnaire de transport joue un rôle essentiel dans la gestion des opérations de transport et dans la sélection de l'Incoterm approprié. Il doit également comprendre les liners terms applicables au transport maritime et négocier les conditions du contrat de transport avec la compagnie maritime. Son expertise dans ces domaines contribue à assurer une exécution fluide et efficace des opérations de transport pour les parties impliquées.



*Chapitre 03 : étude de cas
pratique sarl Partner
shipping agency*



Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

Introduction :

La consignation maritime des navires évolue de plus en plus en Algérie, les agences de consignation se multiplient parallèlement avec l'évolution des échanges internationaux par voie maritime. Et comme cas pratique, nous aborderons l'étude d'un cas concret portant sur le traitement d'une escale d'un navire, qui démontre clairement le rôle très important joué par l'agent consignataire à travers les différentes étapes enregistrées par l'agence « PARTNER SHIPPING AGENCY SARL ».

Section 01 : présentation de l'agence

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

1.1 Historique de l'agence :

Partner shipping AGENCY SARL Bejaia est une société privée créé en novembre 2011 pour les activités d'auxiliaires au transport maritime, après l'attestation d'un agrément d'exercice de cette activité auprès du ministère des transports, sou inscription auprès du centre du registre du commerce elle s'est donnée pour but la consignation des navires. Ceci Apres 20 ans d'exercice dans divers métiers de logistique, avec un intérêt spécifique à la consignation, et ce grâce à l'appui d'un ensemble de clients armateurs, fournisseurs de renommée mondiale et clients réceptionnaires.

1.2 Missions et les activités de PARTNER SHIPPING AGENCY SARL.

- Participer au développement de l'activité maritime en général.
- Suivi méticuleux des escales du début jusqu'à la fin
- Mettre l'armateur au courant de tous les détails liés a l'escale, durant le séjour du navire au port
- Assurer la liaison entre le port et les différents clients, quel que soit importateur ou bien exportateur
- Etre à la disponibilité permanente du commandant afin de subvenir à ses besoins journaliers à bord du navire
- Conseiller les armateurs et clients sur l'organisation optimale des escales des navires

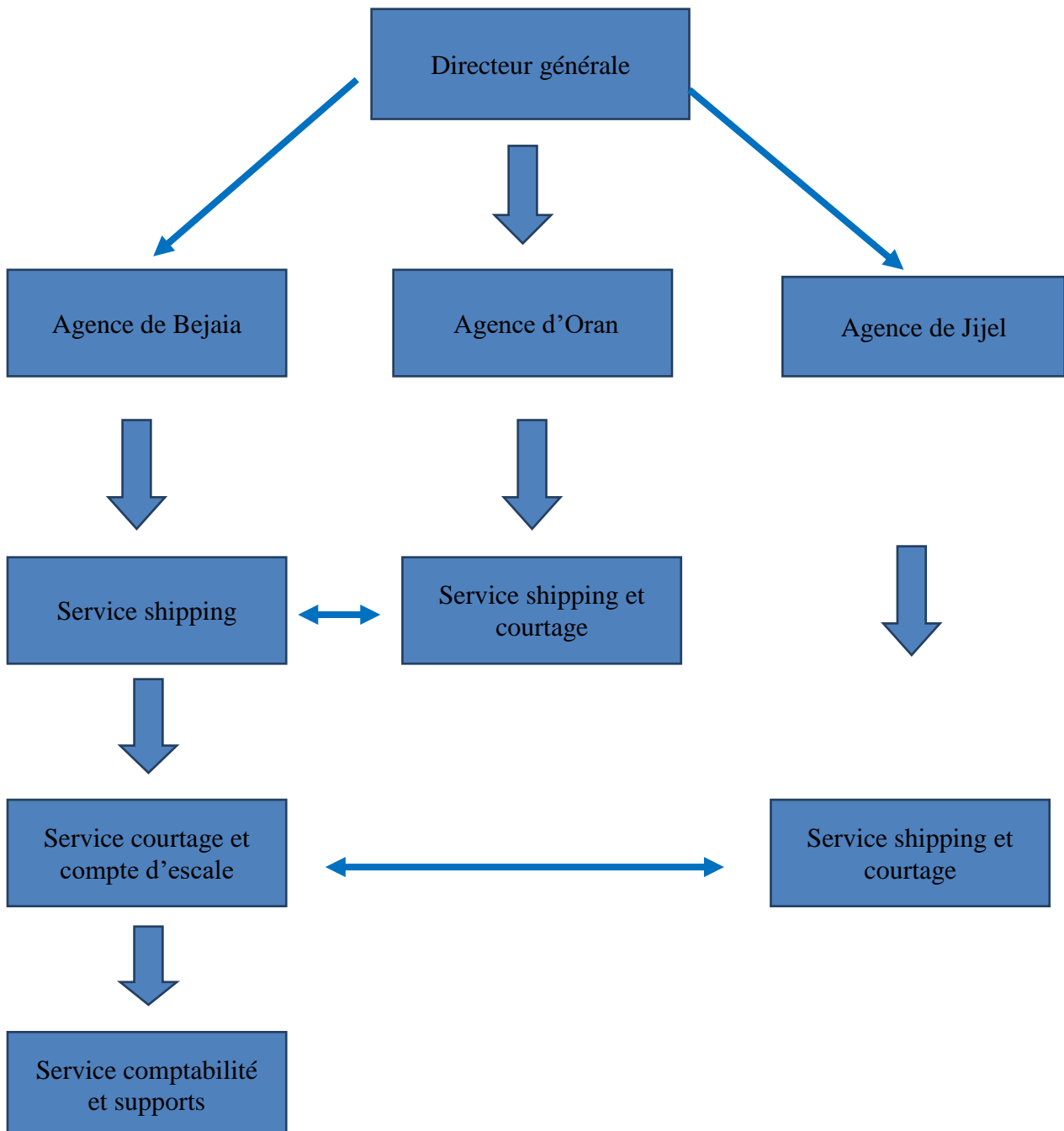
Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

1.3 Les offres de PARTNER SHIPPING AGENCY SARL a ses clients

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

1.4 L'organigramme de Partner shipping agency Sarl

Schema N°1: L'organigramme de Partner shipping agency Sarl



Section 02 : les charges portuaires

2.1 Présentations du port de Bejaïa :

Le port de Bejaia joue un rôle moteur dans les transactions internationale vu sa place et son position géographique. Aujourd'hui, il est classé 2eme port d'Algérie en marchandises générales et 3eme port pétrolier Il est également le 1^{er} port de bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses présentations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité cela constitue une étape dans processus d'amélioration continue de ses présentations au grand bénéfice de ces client .le port a connue d'autres succès Depuis, il est notamment certifié à la norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS.18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

2.1.1 Historique :

Bejaia, une ville, un port, au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10000ans ainsi que de nombreux archéologique. Recelant des objectifs d'origine remontant à l'époque néolithique. Bejaia joue un grand rôle dans la transaction du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce du dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers Bejaia à attirer beaucoup de puissants marchands . Le soldat romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'aux XI éme siècle que le Bejaia, devenue ENNACERIA, pris une place très important dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987 c'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie. Le port de Bejaia aujourd'hui est réputé mixte, hydrocarbure et marchandises générale Y sont traitées l'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de technologie des navires et enfin ses outils de la gestion moderne, ont fait évoluer le port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classée Aujourd'hui second port d'Algérie.

2.1.2 Situation géographique :

Le port de Bejaia est situé à une Latitude Nord 36°45'24'' et une longitude Est 05°05'50''. Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne présente une originalité économique et une place de choix sur les routes

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

maritimes. Le port de Béjaïa jouit d'une situation géographique privilégiée. Bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres.

Le port de Bejaia est délimité par :

- au nord par la route national n°29.
- au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industriel de Bejaia.

2.1.3 Caractéristiques techniques :

- **Accès du port :**

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

- **Bassins du port**

Le port est composé de trois bassins :

- Bassin de l'Avant-Port : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 13,5 m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassin du Vieux Port : sa superficie est de 25 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 8 et 9 m.
- Bassin de l'Arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 12 m.

- **Mouillage**

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

- **Donnes physiques**

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

- Vents dominants de Nord-Est à Est, en été et d'Ouest à Nord-Ouest en hiver.
- Marrée inexistante, mais des différences de niveau peuvent atteindre 50 cm.
- Ressac : jusqu'à 50 cm par gros temps d'Ouest à Nord-Ouest (Port pétrolier).
- Visibilité excellente.

2.1.4 Les missions de port de Bejaia :

Le port de Bejaia a comme objectif, à l'instar des différents ports à travers le monde, de traiter, dans les meilleures conditions de délais, de cout et de sécurité, l'ensemble des passages, des navires et des marchandises. Ses domaines d'activités se résument dans les points suivants :

- la gestion et l'exploitation de l'infrastructure et de la superstructure.
- la manutention et l'acconage des marchandises.
- le transit des passagers et de leurs véhicules par la gare maritime.
- la mise à disposition des infrastructures nécessaires aux activités relatives aux hydrocarbures.
- le marquage, et le lamage des navires dans les limites de pilotage du port de Bejaia.
- sécurité et le lamage des navires dans les limites de pilotage du port de Bejaia.
- le sécurité et la sureté dans les limites terrestres et maritimes du domaine portuaire.⁴⁹

2.2 Les différents types de services maritimes

2.2.1 Les services aux navires :

Les services aux navires : sont des navires et bateaux dont le rôle est de fournir un service soit à d'autres navires, soit à une activité humaine quelconque, que ce soit directement (comme lors d'un remorquage) ou indirectement (lors des dragages). En particulier, ces navires ne sont pas destinés à transporter du cargo ou des passagers. Les types de Navire : Les dragues ; Les pilotins ; les remorqueurs, et sautage, réparations navale, gestion des déchets.

⁴⁹ L'impact de commissionnaire de transport sur la chaine logistique international étude de cas SARL transit raouf, universitaire Bejaia 2022

2.2.2 Les services administratifs :

Ils se composent à la fois de l'autorité portuaire qui a en charge la gestion des installations et des équipements portuaire et des autres administrations qui représentent l'autorité de l'Etat (douane, police aux frontières, santé, assistance sociale, les services d'incendie et de sécurité etc.).

2.2.3 Les services à la marchandise :

Ils regroupent l'ensemble des intermédiaires et courtier qui ont pour objectif d'assister, d'assurer la logistique (physique, informationnelle et financière) de la marchandise (les transitaires, les consignataires de marchandise, les commissionnaires en douane, sociétés de groupage, de stockage, les sociétés de contrôle d'analyse d'échantillons, de surveillance-gardiennage).

2.2.4 Les services de manutention :

C'est ce qu'on appelle le (STEVEDORING ou acconiers) qui désigne l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands, dans les ports de commerce, l'opération de manutention s'effectue par des acconiers des entreprises portuaire qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, elles effectuent aussi des opérations de réception, reconnaissances et gardiennage des marchandises.⁵⁰

2.3. Les définitions des termes maritimes :

➤ Mouillage (Anchorage):

Zones définies en dehors des voies navigables pour permettre aux navires de s'ancrer⁵¹

➤ Remorqueur (tug boat) :

Navier de petite taille, mais doté d'une puissante motricité lui permettant de tracter ou de pousser des navires et des barges. Sa force de traction (bollard pull en anglais) est exprimée en tonnes.⁵²

⁵⁰« le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international », Bejaia 2016 /2017

⁵¹ Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p 13

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

➤ **Pilote (pilot) :**

Personne assistant le capitaine d'un navire pour le conseiller sur les manœuvres à réaliser dans des zones désignées.⁵³

➤ **Amarrage:**

Consiste à relier de manière fixe un navire à un navire à un quai ou un poste terrestre ou un autre navire en utilisant des cordages ⁵⁴

➤ **Accostage :**

Manœuvre qui consiste, pour un navire ou une embarcation, à venir sans erre parallèlement à quai ou à un autre navire afin de s'y amarrer.⁵⁵

➤ **Ancre :**

Pièce de fer munie de deux ou plusieurs pattes la fixant sur le fond, et reliée au navire par une chaîne ou un câble. On laisse tomber l'ancre pour immobiliser le navire en un point donné et on la relève au moment du départ.⁵⁶

➤ **Quai :**

Longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement ou de déchargement. ⁵⁷

⁵² Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p15

⁵³ Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p14

⁵⁴ Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p 01

⁵⁵ ⁵⁵ Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p 01

⁵⁶ Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p 01

⁵⁷ Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p 15.

➤ Défense :

Dessus de la flottaison, pour amortir les chocs ou empêcher le frottement lors de l'accostage, les boudins pneumatiques, les ballons et souvent même les pneus sont des types de défense⁵⁸.

Section 03 : Traitement d'une escale d'un navire :

Le traitement d'une escale de navire est une étape cruciale dans les opérations maritimes et portuaires. Lorsqu'un navire fait escale dans un port, il est essentiel de mettre en place un processus efficace pour garantir le bon déroulement de toutes les activités liées à cette escale. Cette section se concentre sur le traitement d'une escale de navire, en examinant les différentes étapes. Et dans ce cas nous allons suivre le déroulement de l'escale du navire « MV CELINE » par les différentes étapes mentionnées ci-dessous :

Figure n°07 : navire « MV CELINE »



⁵⁸ Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre 2011.p 07.

3.1 La nomination de l'agent consignataire :

C'est la première opération de traitement d'une escale d'un navire et dans cette étape nous assisterons aux échanges des emails entre les différentes parties.

Avant toute opération, un armateur a besoin d'une agence située dans le port destination, afin de faciliter et prendre en charge l'escale de son navire, cette agence lui établit un « **pro-forma** ». (annexe 01) et dans cette étape la communication joue un rôle très important.

3.2 Etablissement et calcul d'une facture pro -forma:

L'armateur du navire «**MV CELINE** » envoie un (e-mail). (annexe 02) Accompagné d'une (fiche complémentaire) (annexe 03) représentant les caractéristiques de son navire « **MV CELINE** » au « **Partner shipping Agency** » agissant au port de déchargement (port de Bejaïa), afin de leur demander d'établir une (facture pro forma) concernant l'escale de ce dernier. Les caractéristiques qui figurent sur cette fiche, sont :

➤ Les informations du navire :

- Le nom du navire : **MV CELINE;**
- Le pavillon : **Liberia ;**
- Le port de chargement : **FOS-SUR-MER PORT / France**
- La nature et la quantité de la cargaison : **1900 T, Bobines LAC**
- La jauge nette : 3556 MT
- la jauge brute : 1594 MT
- L.O.A : **89.95**
- BEAM : **15.4**
- SUMMER DRAFT : **6.320**
- Port de déchargement : port de Bejaïa

Le calcul de la pro forma s'effectue sur la base du cahier des tarifs du port de Bejaïa, Pour l'application des tarifs concernant les prestations aux navires, l'assiette tarifaire est le volume du navire. Celui-ci est calculé selon la formule $V = L * i * TE$ par laquelle :

- **V** (volume) est exprimé en m^3 ;

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

- **L** (L.O.A), **I** (Beam) et **TE** (Summerdraft) représentent respectivement la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximum, exprimé en mètres et en décimètres.

Le volume est utilisé dans le calcul des différents frais qui composent la facture pro forma.

La facture pro forma est un document qui fait office d'évaluation du montant qui sera facturé à l'armateur et se calcule comme suit :

Le **volume (V)**

$$V = L * I * TE$$

V = 89.95 * 15.4 * 6.320

$$V = 8755$$

les charges portuaires.

- **Anchotage (mouillage):**

$$[(v * \text{tarif}) + 19\% \text{ TVA}]$$

$$= (8755 * 0,016) + \text{TVA (19\%)}$$

$$= 140 + \text{TVA (19\%)}$$

$$= 167 \text{ usd}$$

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

Ce tarif est calculé sur la base du volume du navire **MV CELINE** ; à partir du cahier des tarifs, notre navire se situe dans la 2^{ème} colonne ; de 60001 m³ à 12000 m³ navire ordinaire : puis on prend en compte le **LOA = 89.95**, qui est situé <110m,

$$\text{Donc : } (870 * 2) + 19\% \text{ TVA}$$

$$= 2071 \text{ usd}$$

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

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

| Volume navire | Tarifs par opération (Entrée ou sortie) Dollars \$ |
|---|---|
| De 3 000 à 6 000 m ³ | 672 |
| De 6 001 à 12 000 m ³ <110 m >110 m< 130 m Navires hydrocarbures <110m | 870 1.738 1.738 |
| De 12 001 à 18 000 m ³ <110m >110 m<130 m > 130m Navires hydrocarbures <110m | 964 2.004 2.894 2.006 |
| De 18 001 à 24 000 m ³ <130m >130 m | 2.402 3.602 |
| De 24 001 à 30 000 m ³ | 4.002 |
| De 30 001 à 36 000 m ³ | 4.548 |
| De 36 001 à 42 000 m ³ | 5.596 |
| De 42 001 à 48 000 m ³ | 5.758 |
| De 48 001 à 54 000 m ³ | 6.243 |
| De 54 001 à 60 000 m ³ | 7.834 |
| Au de-la 60001 m ³ +300 par tranche 2000 m ³ | 7.834 |

Source : cahier des tarifs de L'EPB. Page 27

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

$$= [(v * \text{tarif}) + \text{pilotin}] * 2 + 19\% \text{TVA}$$

$$= ((8755 * 0,0370 + 165) * 2) + \text{TVA (19\%)}$$

$$= 1358 \text{ usd}$$

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

Tableau N°1 : les tarifs de pilotage et mouillage

| Prestations | Tarifs | |
|---------------------------------------|----------------|-------------|
| | Conventionnels | Spécialisés |
| Entrée au Port | 0,047 | 0,050 |
| Sortie du Port | 0,047 | 0,050 |
| Mouillage, Mvt poste rade, rade poste | 0,016 | 0,017 |
| Mouvement dans le Port | 0,0135 | 0,0135 |
| Pilotage SPM* | - | 0,0370 |

Source : cahier des tarifs de L'EPB. Page 03

- **Mooring- unmooring (amarrage- désamarrage) :**

$$= [(volume * tarif) * 2 + 19\% TVA]$$

$$= (8755 * 0.320) * 2 + 19\%$$

$$= 677 \text{ usd}$$

Tableau N°3 : les tarifs de l'amarrage et désamarrage

| Prestations | Tarifs | |
|---------------------------------------|----------------|-------------|
| | Conventionnels | Spécialisés |
| Amarrage | 0.0320 | 0.0360 |
| Désamarrage | 0.0320 | 0,0360 |
| Mouvement dans les bassins portuaires | 0,0162 | 0,0198 |
| Amarrage SPM et poste sur mer* | - | 0,0950 |

Source : cahier des tarifs de L'EPB. Page 04

- **Fenders (les défenses d'accostages) :**

Le nombre de défense d'accostage = $LOA / (20 \text{ mètres})$

$$= 89.95 / 20 = 5$$

$$= (\text{nombre de défense d'accostage} * \text{tarif} * \text{nombre de jours à quai}) + 19\% TVA$$

$$= (5 * 15 * 2) + 19\%$$

$$= 179 \text{ usd}$$

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

Tableau N°4 : Les tarifs des défenses d'accostage

| Défenses d'accostage | Montant (en US Dollar/Unité/Jour) |
|----------------------|-----------------------------------|
| Poste conventionnel | 15 USD |
| Poste spécialisé | 25 USD |

Source : cahier des tarifs de L'EPB. Page 10

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

Au-delà d'un délai de franchise de 03 jours, les navires séjournant dans un port doivent être assujettis au paiement d'une redevance de stationnement.

Le navire « **MV CELINE** » stationne 2 jours à quai et 1 jours à rade donc on obtient :

$$= \{[(\text{tarif} * \text{GRT} * \text{nombre de jours à quai}) + (\text{tarif} * \text{GRT} * \text{nombre de jours a rade})] + 19\% \text{TVA}\} \text{ \ cours en USD (141) USD}$$

$$= (0.365 * 3556 * 2) + (0.275 * 3556 * 1) + 19\% / \text{TC}$$

$$= 4254 / 130$$

$$= 33.00$$

usd

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

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

- Navires à quai 0,365 DA/TJB/Jour.
- Navires en rade 0,275 DA/TJB/Jour.

Source : cahier de tarifs de L'EPB. Page 29

- **Quay dues (Redevances portuaires) :** ceux sont des taxes suite au tonnage.

$$= \{[(\text{GRT} * 10) + (\text{tonnage} * \text{tarif} * \text{redevances sur marchandise (constante selon la nature de la cargaison))}] + 19\% \text{TVA}\} / 130 \text{ taux de change en USD}$$

$$= ((3556 * 10) + (1900 * 15.03)) + 19\% / 130$$

$$= 587 \text{ usd}$$

Tarif redevances portuaires

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

- Redevances portuaires sur le navire perçues à l'entrée uniquement : 10,00 DA / TJB.
- Redevances portuaires sur les marchandises :
 - A l'embarquement : 5,11 DA / Tonne
 - Au débarquement : 15,03 DA / Tonne

Source : cahier des tarifs de l'EPB. Page32

- **Les commissions de l'agent consignations :**

Dans cette partie de la facture proforma, les frais et rubriques varient selon chaque agence de consignation.

Et dans le cas « MV Céline » totale de la pro forma =8036 USD

Et pour décharger la cargiso « la bobine » le port utilise la grue

Le calcule les frais de la grue : (annexe 04)

Les heures de travail de port :

- N / T de 07h00 a 19h00
- O/ T Au delà de 19h00

Et 3 shifts par jour :

07h00 a 13h00

13h00 a 19h00

19h00 a 01h00

Et prix pour 1 shift c'est 140 dollar par shift in N/T et 172 dollar par shift in O/T

Dans le cas de navire « Céline » l'estimation de l'utilisation de la grue c'est :

- 2 shift N/T et 1 shift O/T

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

Donc :

| | | |
|--------------|---------|----------|
| Shift in N/T | 140*6*2 | 1680 |
| Shift in O/T | 172*6*1 | 1032 |
| | | 2712 usd |

3.3 Recevoir les documents du navire de la part du commandant armateur/affréteur du navire par gmail :

Recevoir toute les informations sur le navire (nom de navire, caractéristique du navire, nature et tonnage de la marchandise), prévisions d'arrivée en rade ETA...etc.

3.4 Déclarations et Signalisation du navire sur la plateforme APCS :

La plateforme communautaire portuaire d'échanges de données numériques (APCS) est une solution digitale à 100% algérienne, développée par une équipe pluridisciplinaire composée exclusivement des cadres du Groupe SERPORT (ingénieurs en informatique et cadres dans les métiers de la logistique portuaire).

Mise en place en 2020, elle a été lancée officiellement le 07 juin 2021 à la faveur de la publication au Journal officiel N°31 du 27 avril 2021 du décret exécutif N°21-147 portant sa mise en place et fixant les règles de son fonctionnement.

Une société chargée de la mise en place et du suivi de la plateforme a été créée. Les statuts de cette filiale du Groupe SERPORT ont été signés le 27 mai 2021.

L'APCS est un service qui permet aux parties concernées par les échanges commerciaux et par le transport maritime de déposer des informations, des données, des messages et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique, en vue de satisfaire à toutes les exigences requises à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises, à l'exclusion des formalités douanières. La plateforme couvre l'ensemble des ports de commerce.⁵⁹

⁵⁹ <https://www.dzentreprise.net/apcs-plateforme-communautaire/> consulté le 10/05/2023

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

1. Déclaration préalable à l'entrée dans le port : Avant d'entrer dans un port, le navire doit effectuer une déclaration préalable à l'entrée sur la plateforme APCS. Cette déclaration comprend des informations telles que l'identité du navire, le port d'origine, le port de destination, la cargaison transportée et les informations sur l'équipage. Cela permet aux autorités portuaires de préparer l'accueil du navire et de faciliter les contrôles douaniers et de sécurité.
2. Déclaration de cargaison : Le navire doit également effectuer une déclaration de cargaison sur la plateforme APCS. Cette déclaration comprend des détails sur la nature, la quantité et les caractéristiques de la cargaison transportée. Cela permet aux autorités portuaires de prendre les mesures appropriées pour le stockage, la manutention et la sécurité de la cargaison à bord du navire.
3. Déclaration d'escale : Lorsqu'un navire fait escale dans plusieurs ports, il doit effectuer une déclaration d'escale sur la plateforme APCS pour chaque port visité. Cette déclaration fournit des informations sur la durée prévue de l'escale, les opérations prévues (comme le chargement ou le déchargement de marchandises), les besoins en services portuaires (comme le ravitaillement en carburant) et d'autres informations pertinentes.
4. Déclaration de départ : Avant de quitter un port, le navire doit effectuer une déclaration de départ sur la plateforme APCS. Cette déclaration comprend des informations sur la date et l'heure de départ, la destination suivante et tout autre détail nécessaire. Cela permet aux autorités portuaires de gérer le trafic maritime et de planifier les opérations de départ.
5. Signalisation des incidents ou des accidents : En cas d'incident ou d'accident à bord du navire, l'équipage peut utiliser la plateforme APCS pour signaler l'incident aux autorités compétentes. Cela permet une réponse rapide et coordonnée pour assurer la sécurité des personnes à bord, la protection de l'environnement et la gestion des risques.

La plateforme APCS facilite la communication et la coordination entre les différents acteurs impliqués dans les opérations maritimes, tels que les compagnies maritimes, les autorités portuaires, les douanes et les agences de sécurité. Elle contribue à améliorer l'efficacité, la transparence et la sécurité des opérations maritimes en automatisant les processus administratifs et en facilitant l'échange d'informations entre les parties concernées.

3.5 L'arrivée du navire « M/V CELINE » en rade :

Dès l'arrivée du navire « M/V CELINE » En rade, le commandant doit notifier son arrivée en envoyant la notice of rediness (annexe 05) montrant qu'il est prêt à décharger,

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

dans laquelle il mentionnera le nom du navire ainsi que la date et l'heure de son arrivée en rade, puis attendra les instructions d'accostage.

Par la suite l'agent consignataire informe directement l'amateur et le client (importateur) de l'arrivée du navire et assiste à la conférence de placement des navires qui se tient chaque jour à 10h (sauf le samedi et les jours fériés) au niveau de la capitainerie de l'EPB, la CPN est présidée par le directeur de la capitainerie en présence :

- De consignataires ;
- De transitaires ;
- Des experts ;
- Des manutentionnaires.

Et ce afin de procéder à la programmation d'entrée des navires.

Dès que l'accostage du **M/V CELINE** est fixée « date, heure d'accostage et poste à quai affecté », le consignataire informe le commandant, l'armateur, le client (importateur), transitaires, ainsi que toutes les autres parties concernées (affréteurs, fournisseurs.....)

3.6 L'accostage (Entrée à quai) et saisie du manifeste douane :

L'agent consignataire doit se présenter au commandant à bord du navire dès son accostage, pour l'assister durant l'échange documentaires avec les autorités locale (police émigration, douane, garde cotes, officier du port....), puis remplir un rapport d'accostage qui concerne les informations suivants :

- **Date et heure arrivée en rade** : 04/02/2022 à 22H50
- **Date et heure arrivée en quai** : 04/02/2022 à 23H45
- **Date ou le navire est fixe et il est en bonne position** : 05/02/2022

D'autre part il reçoit un dossier d'accostage qui comprend plusieurs documents qui sont nécessaires pour les formalités d'usage de chaque escale :

- **Fiche technique de navire (Ship's particular)**
- **Last ports of call** (ce qui concerne les infos sur le parcours du navire, donc toutes les stations par lesquelles il est passé en touché par son voyage) ;
- **Crew List** (nous donne d'une façon détaillée la liste de l'équipage, nom, prénom, date de naissance et le N° de passeport, lieu d'embarquement) ;
- **Crew's effects & money declaration** (déclaration de l'équipage de tous leurs effets personnelle ainsi que leurs argent) ;
- **Registry Certificate** (certificat d'enregistrement du navire a son port d'attache) ;

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

- **Ship's stores déclaration** (qui consiste à déclarer toutes les provisions transporté dans le navire sans exception) ;
- **Ship's money déclaration** (déclaration de l'argent du navire) ;
- **le connaissement (Bill of lading) (annexe 06)**

L'agent doit également communiquer au commandant tous les détails de l'escale (temps de travail par shift, les moyens de déchargements, le nombre d'équipes prévues) ;
Puis doit envoyer un rapport d'accostage par e-mail a toutes les parties concernées (armateur, client, transitaire, affréteur, fournisseur)

Ensuite procéder à la déclaration douanière de la cargaison, l'agent consignataire rédige (un nouveau manifeste) en entrant les caractéristiques du navire, le type et le poids de la cargaison, ainsi que le nom et adresse du client (importateur) dans un système informatique des douanes appelé (S.I.G.A.D après l'avoir validé , imprimer et signée, le manifeste sera dispatché comme suit :

- une copie sera remise au service commercial de la douane.
- une copie au pointeur de l'EPB.
- une copie au service facturation de l'EPB.
- Une copie au service manutention.

Et ce pour permettre à toute partie d'effectuer sa tâche (dédouanement, facturation, manutention, pointage

3.7 Déchargements de la cargaison (suivi des Operations de déchargement) :

Lors du déchargement des marchandises, plusieurs machines sont indispensables comme les grues, les chariots élévateurs, les tracteurs, le Vigan et plusieurs d'autre type de machines.

Elles sont conduites par des professionnelles formées à cet effet, ils se chargent de vider les cales du navire sur le port, une équipe d'une petite dizaine de personnes est alors nécessaire sans compter les inspecteurs qui supervisent les opérations pour s'assurer que tout se passe bien.

Ces inspections concernent notamment la détermination de la quantité et du poids, la vérification des emballages des marchandises, le contrôle de la température, la traçabilité des conteneurs, le contrôle opérationnel du déchargement ainsi que l'écriture de rapport et de documents de suivi des Opérations.

Après cela l'agent consignataire est tenu de suivre le déroulement de l'escale et l'état de déchargement de la cargaison chaque fin de shift, et de communiquer l'état d'avancement réalisé à l'armateur, l'affréteur et au client, Aussi faire des visites régulières au commandant du navire pour subvenir à tous ses besoins.

3.8 La sortie du navire Et saisie de manifeste douane :

Une fois le déchargement terminé, l'agent établit un état des faits (S.O.F), comportant toutes les informations concernant le déroulement de toutes l'escale du navire «**M/V CELINE**» depuis son arrivée en rade jusqu'à sa sortie du port de Bejaia.

En parallèle, l'entreprise portuaire de Bejaia établit et remet au commandant pour signature les documents suivant :

- **le time sheet** (documents qui mentionne tous les moyens engagés durant l'escale, équipes, engins, grues, ainsi que les différents arrêts enregistrés)
- **le bordereau de réserve** (qui confirme le nombre de FDX débarques)
- **Différentiel** : (document établis en cas de non-conformité du nombre de FDX débarques avec la manifeste douane « soit excédent, soit manquant »)
- **D1** : un document qui on va donner à la douane pour autorisé la sortie. annexe 7)

Le commandant signe le Manifeste de sortie (D1, la clearance) qui déclare la sortie du navire (nom du navire, date de sortie, prochain port, confirmation de sortie sur lest « cales vides »).

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

Puis vient la fouille de la police, qui intervient à la demande de l'agent consignataire pour effectuer une fouille du navire et vérifier qu'il n'y a pas de clandestins à bord.

Au final l'agent contacte la station de pilotage après que le commandant termine de préparer son navire pour la sortie, pour demander un pilote afin de faire sortir le navire.

Le pilote doit sortir de navire «M/V CELINE» vers la rade avec les Remorqueur après pour sa destination.

Après la sortie du navire, l'agent envoie par e-mail le rapport de sortie indiquant : la date et les horaires de fin de déchargement, signature des documents, fouille, pilote, et sortie du navire) joint de tous les documents de sortie (sof , time Sheet , D1, bordereau de réserves, différentiel.....)

3.9 Établissements du compte d'escale :

Après la sortie du «M/V CELINE», l'agent consignataire entame l'ouverture et l'établissement d'un compte d'escale pour le compte de l'armateur, pour cela il doit :

- Collecter les factures des différents services engagées et fournies au navire durant son escale auprès des différents prestataires (EPB, Avitailleurs, Experts).
- Etablir la facture d'agence avec les commissions conclues avec l'armateur sur la PROFORMA.
- Récupérer depuis la banque du consignataire l'avis de crédit correspondant aux fonds reçus de l'armateur.

A la fin le solde du compte d'escale est calculé en additionnant le montant de toutes les factures et dépenses, et les soustraire du montant des provisions reçues de l'armateur, le solde final peut être débiteur ou créditeur ;

Le compte d'escale établi imprimé et signé, l'agent l'envoie à l'armateur par e-mail ou courrier, dans le cas où le compte d'escale est débiteur, l'agent demande le règlement du débit auprès de l'armateur, et si le solde final est créditeur l'agent entame les formalités pour le Transfer du solde à l'armateur.

3.10 Dépôt du CE auprès du comité portuaire.

A chaque escale d'un navire dans un port algérien, l'agent consignataire ouvre un compte d'escale pour le compte de l'armateur qui doit être déposé à un comité technique composé de :

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

- Un Agent des Douanes.
- Un Agent du Commerce.
- Un Agent des impôts.
- Un Agent des transports.

Dans un délai ne dépassant pas 90 jours a compté de la date d'entrée du navire.

Le dossier du compte d'escale du «M/V CELINE» qui sera déposé au Comité Technique du Port de Bejaia se compose de :

- Compte d'escale.(annexe 8)
- Annexe A40.(annexe 9)
- Toutes les factures insérées sur le compte d'escale.
- L'avis de Crédit.
- Bordereau d'envois.

Un accuse de réception sur le bordereau d'envois sera remis à l'agent, confirmant le dépôt du compte d'escale du «M/V CELINE».

Le Compte d'escale déposé, sera alors vérifier et contrôlé par tous les membres du comité technique, qui se soldera par la signature de l'annexe A40 par le président du comité (douane) si le dossier est conforme.

Le Transfer du solde créditeur à l'armateur par l'agent consignataire se fait à la demande de l'armateur via la banque du consignataire, après seulement avoir obtenu l'aval du comité technique et récupéré l'annexe A40 signée.

3.11 Demande rapatriement de Balance / Transfer de fonds.

Après que l'armateur communique à l'agent ces coordonnées bancaires, l'agent consignataire établit un dossier constitué de :

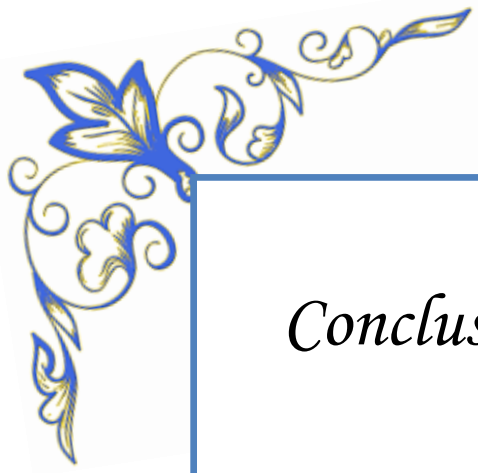
- 1- ANNEXE A 40 original dûment signée par le comité technique.
- 2- Compte d'escale complet incluant toutes les factures.
- 3- Copie de l'avis de crédit.
- 4- Attestation de transfert.
- 5- Déclaration de Transfert.
- 6- Transfert de solde.
- 7- Ordre de Virement.

Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency

Qui seront remis à la banque pour procéder au transfert du solde créditeur au compte de l'armateur.

Conclusion :

En conclusion, le traitement d'une escale d'un navire est une procédure complexe qui implique plusieurs étapes et acteurs. Du début à la fin, de nombreuses activités sont nécessaires pour assurer le bon déroulement de l'escale et garantir une transition fluide du navire d'un port à un autre. Les différentes parties prenantes, y compris le commandant, l'armateur et l'affréteur du navire, jouent des rôles essentiels dans la coordination des opérations et la gestion des documents.



Conclusion générale

Conclusion général

En conclusion, il est indéniable que le commissionnaire de transport joue un rôle crucial dans la logistique du transport international par voie maritime. L'étude de cas de la SARL Partner Shipping Agency a démontré les nombreux avantages et l'importance de faire appel à un commissionnaire de transport compétent et expérimenté dans ce domaine.

Tout d'abord, le commissionnaire de transport possède une connaissance approfondie des réglementations et des procédures spécifiques liées au transport maritime international. Cela lui permet de gérer efficacement toutes les formalités douanières, administratives et logistiques nécessaires à l'acheminement des marchandises d'un point A à un point B. Grâce à cette expertise, le commissionnaire de transport peut garantir une conformité totale aux exigences légales et minimiser les risques de retard ou de litige.

Ensuite, le commissionnaire de transport dispose d'un vaste réseau de partenaires et de contacts dans l'industrie du transport maritime. Cela lui permet de négocier les meilleurs tarifs et conditions auprès des compagnies maritimes, des transporteurs terrestres et des prestataires de services connexes. Grâce à cette capacité à obtenir des tarifs compétitifs, le commissionnaire de transport peut aider les entreprises à réduire leurs coûts de transport et à optimiser leur chaîne d'approvisionnement.

Tout d'abord, nous avons constaté que la présence d'un commissionnaire de transport dans la logistique du transport international par voie maritime permet une gestion plus efficace des opérations et une réduction des coûts. Le commissionnaire de transport joue un rôle clé dans la coordination et l'optimisation des différentes étapes de la chaîne logistique, contribuant ainsi à une meilleure planification des itinéraires maritimes, à la consolidation des cargaisons et à la gestion des formalités douanières. Cela se traduit par une amélioration de l'efficacité opérationnelle et une réduction des dépenses liées au transport maritime.

De plus, notre étude a démontré que la collaboration avec un commissionnaire de transport facilite la gestion des opérations douanières et réglementaires dans le contexte du transport international par voie maritime. Le commissionnaire de transport possède une expertise approfondie des réglementations internationales en matière de transport et peut

Conclusion général

garantir la conformité des marchandises aux exigences légales. Cela réduit les risques de non-conformité et les problèmes associés, tels que les retards et les sanctions financières.

De plus, le commissionnaire de transport offre un service personnalisé et adapté aux besoins spécifiques de chaque entreprise. En tant qu'intermédiaire entre les expéditeurs et les transporteurs, il coordonne et organise l'ensemble du processus logistique, de la planification initiale à la livraison finale. Cette gestion complète de la chaîne d'approvisionnement permet aux entreprises de se concentrer sur leur cœur de métier tout en ayant l'assurance que leurs marchandises seront livrées en toute sécurité et dans les délais impartis.

Enfin, la SARL Partner Shipping Agency a démontré que le recours à un commissionnaire de transport spécialisé dans le transport maritime international peut être particulièrement bénéfique pour les petites et moyennes entreprises qui n'ont pas les ressources internes nécessaires pour gérer efficacement ces opérations complexes. En externalisant la logistique du transport à un expert, ces entreprises peuvent gagner du temps, réduire leurs coûts et accéder à des services professionnels de haute qualité.

En conclusion, le commissionnaire de transport joue un rôle essentiel dans la logistique du transport international par voie maritime. Son expertise, son réseau de partenaires, son service personnalisé et sa capacité à optimiser la chaîne d'approvisionnement font de lui un acteur incontournable pour les entreprises souhaitant garantir l'efficacité, la fiabilité et la rentabilité de leurs opérations de transport maritime.

➤ **les ouvrages :**

- DENIS. Chevalier et FRANCOIS. DUPHIL, 2009, «Transporter à l'international»,4^{ème} Edition, Foucher,
- Désiré Loth , « L'essentiel des techniques du commerce international » édition publibook
- Jean-Claude « droit des transports maritimes » Dakouri 2015
- Jean belotti « Transport internationale de marchandise » ,5eme édition
- Par Emmanuel Nyahoho « Le commerce international (théories, politiques et perspectives industrielles) » Pierre-Paul Proulx · 2006
- GLOBAL NEGOTIATOR « incoterms 2020: Obligations, Coûts et Risques » en – 13 décembre 2019 en France
- Michel Rainelli , « Le commerce international Éditions La Découverte », Paris 2003
- Robert Noumen , « Les outils et les moyens de la logistique internationale » édition JFD INC· 2019

➤ **Revues :**

- codes maritimes algériens 1998
- code douane algérienne
- article les différents intervenants de la chaine du transport par lucette thomas..
- Article : les grandes évolutions du commerce international au XIXE siècle.
- Cahier des tarifs
- Document, comité sectoriel de main d'œuvre de l'industrie maritime, « lexique des termes usuels dans le transport maritime » édition novembre
- Etude sur transport maritime 2018 CNUCED.
- Décret exécutif 20 – 348, 2020 pages 19.
- Lamy transport, tome 2 cd-rom (édition 2005), p 116.
- Lamy transport-tome 2 –aout 1999 – partie 01 chapitre 01 numéro 01.

➤ **Mémoire et thèse :**



- wasiu dihissou Thèse doctorat « la relation entre le commerce international et les investissements directs étrangers » thèse doctorat. l'Université Côte d'Azur 2017.

- Kasmi Yanis, Kandi Rabah « analyse de la fonction du commissionnaire de transport/transitaire dans la chaine logistique internationale. »Bejaia 2018/2019
 - « Essai d'analyse de l'état des lieux et perspective du transport maritime urbain des voyageurs en Algérie assuré par l'ENTMV » ; UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU en 2017.
 - Le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international : Cas de NASHCO-Bejaia, Bejaia 2016 /2017.
 - la logistique dans le transport maritime international des marchandises par Nouridine Sahiyoudine, école internationale des affaires, dekar sénégal 2012.
 - Harivony Brunella orlane « importance de la consignation dans la chaine du transport maritime cas auximad » en 2009 université de mahajanga (u.mg.)
 - Mémoire La place du transport maritime des marchandises dans le développement du commerce, Bejaia 2016 /2017.
 - Mémoire « Le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international l » Bejaia 2016 /2017.
 - L'impact de commissionnaire de transport sur la chaine logistique international étude de cas SARL transit raouf, universitaire Bejaia 2022.
- **Sites :**
- <https://etudeslogistiques.sergebillconsulting.com/>
 - <https://www.esalco.com/fr/differents-types-de-transport-maritime/>
 - <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/charte-partie.html>.
 - <http://logtrans-services.fr/index.php/2021/06/11/article-4/>
 - <https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/connaissance.php>
 - <https://www.qualitairsea.com/newsroom/guide-du-transport-international/articles/commissionnaire-de-transport-definition-et-role>
 - <https://afagegroup.com/types-transport-maritime/transitaire-international/>
 - <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Liner-terms.htm>
 - <https://formation-achats.fr/incoterm-2020/incoterms-2020/>
 - <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/>
 - <https://www.portdebejaia.dz/situation-geographique/>



Annexes

Annexe 01 :

|  | | PARTNER Shipping Agency Sarl <i>Ship's agent and maritime services .</i> | | | |
|---|----------|--|-----------------|-----------|----------|
| PARTNER SHIPPING AGENCY SARL | | Bejaia, on | | | |
| 0,00 | | PROFORMA DISBURSEMENT ACCOUNT | | | |
| UNIT: (M) | | UNIT: (MT) | | | |
| LOA | 0 | GRT | 0 | CARGO | 0 |
| BEAM | 0 | NRT | 0 | QUANTITY | 0 |
| Max/DRAFT | 0,000 | SDWT | 0,00 | PORT | BEJAIA 0 |
| TOTAL VOLUME | 0,00 | SBT | | | |
| THEORETICAL MAX DRAFT | 0,000 | Rate / Cours : 1 \$ = DZ | 0,00 | | |
| Nbre DAYS ALONGSIDE | 0 | Nbre DAYS ROAD | 0 | ANCHORAGE | N / T |
| Manouevers Time | Berthing | N / T | Sailing | N / T | BEJAIA |
| Hours Used | Berthing | 0 | Sailing | 0 | |
| ANCHORAGE | | | | | 0,00 |
| TUGS IN & OUT compulsory | | | | | |
| PILOTAGE IN & OUT | | | | | |
| MOORING/UNMOORING | | | | | |
| FENDERS DUES ABOUT | | | | | |
| STATIONARY TAX "TSP" | | | | | |
| QUAY DUES | | | | | |
| PILOT BOAT SANITARY FREE PRATIC | | | | | |
| VSL'S DESINFECTION COMPULSORY | | | | | |
| 0 | | | | | 0,00 |
| BANK FEES | | | | | 0,00 |
| CUSTOMS Clearance Formalities Fees | | | | | 0,00 |
| Communication Fees | | | | | 0,00 |
| CAR FEES | | | | | 0,00 |
| AGENCY FEES | | | | | 0,00 |
| VAT 19% COMPULSORY ON OUR FEES | | | | | 0,00 |
| Total PDA in USD | | | | | |
| FROM 01/01/2018 ALL Owners/Charterers in ALL CONTRIES ARE CONCERNED BY VAT 19% FOR ALL SERVICES . | | | | | |
| Shore Crane Estimation Fees | | TYPE SHORE CRANE | GRUES PORTUAIRE | | |
| SHIFTS IN N/T | 0 | | | | |
| SHIFTS IN O/T | 0 | | | | |
| Total PDA (Shore Crane) in USD | | | | | |
| G Total PDA in USD | | | | | |
| <p>No Overtime & Percentage at Bejaia Port :</p> | | | | | |
| <p>_____</p> | | | | | |
| <p>_____</p> | | | | | |
| <p>_____</p> | | | | | |
| <p>00:00 0 0 at BEJAIA Port</p> | | | | | |
| <p>_____</p> | | | | | |
|  | | | | | |

Annexe 02 :

24/05/2023 12:44

Gmail - MV CELINE M/M 3,213/3,350 MTS HRC(NON RAIN SENSITIVE MIN/MAX UW 10/25 MTS/ACCT A&M) FOR BEJA...



partner Shipping <partner.shipping80@gmail.com>

MV CELINE M/M 3,213/3,350 MTS HRC(NON RAIN SENSITIVE MIN/MAX UW 10/25 MTS/ACCT A&M) FOR BEJAIA(M/M 1,835/1,9 K) PLUS DJEN DJEN(M/M 760/800 MTS) PLUS M/M 618/650 MTS) FOR SKIKDA FM FOS WITH BEST ETA 26TH/27THJAN 22 WPIAGW

1 message

Gemini Ship - Coaster <coaster@geminiship.com>

19 janvier 2022 à 11:33

À : "partner.shipping80@gmail.com" <partner.shipping80@gmail.com>, "bejaia@partnershiping-dz.com" <bejaia@partnershiping-dz.com>

Cc : Gemini Ship - Coaster <coaster@geminiship.com>

Dear Mr Hamamouche Saad/General Manager ,

Gd Aftnn,

We will be plsd to work with you for Her Where Vsl expect to arrive to Fos on Thu/Fri the 26TH/ 27TH JAN 22 To load Min/Max

3,2/3,35 K HRC(Non Rain Sens. Min/Max UW 10/25 Mts/Acct A&M) for Bejaia+DjenDjen+Skikda and Owns would like to know;

1-)Your best PFDA(incl Best discount on the applicable fees) for Her said part Cgo Disch Ops of M/M 1,835/1,900 Mts/UW

M/M 10/25 Mts only(Dets below) Ops At Bejaia and also considering that Her Next port of Call is another Algerian Port

of Djendjen bss Eta 30th/31st Jan 22 WPIAGW?

- total min 3.213 mt chopt upto max 3.350 mt hot rolled steel coils min 10/max 25 mt u.w. whereof:

- Bejaia = min/max 1835 mt/1900 mt HRC 10-25 mt u.w.
- Djen-Djen = min/max 760/800 mt HRC 15-19 mt u.w.
- Skikda = min/max 618/650 mt HRC 14-19 mt u.w.

2-)Prospects of Berth/Disch bss Eta 30th/31st of Jan 22 WPIAGW ?

3-)Any Technical Restriction for Her size at the intended Berth of Disch(LOA/BM/Draft/Airdraft)Etc ?

4-)She has Bowthruster/250 KW incl Becker Rudder on board to exlude the tugboat where pls adv if Tugboat is compulsory or not ?

5-)Any extra COVID 19 Restrictions for her(Such as any Waiting time For Quarantine/extra regulation in Force etc)?

6-) Working time periods/weekends is it 7/24 Hrs bss or ?

7-) Any Restriction to Supply FW/Bunkers/Sludge (and cost/Price of same, if any) At Her Disch Berth?

24/05/2023 12:44

Gmail - MV CELINE M/M 3,213/3,350 MTS HRC(NON RAIN SENSITIVE MIN/MAX UW 10/25 MTS/ACCT A&M) FOR BEJA...

FOR

m/v Celine

5452 DWT on abt 6.32 M SSW (even keel)/ Built 2011 / Gearless

Single-decker/ General cargo carrier / Double Skin

Open hatch / FULLY Box shaped hold

Liberia flag / B.V. class / PandI cvrd by Sunderland Marine (North of England)

Grt 3.556 mts / Nrt 1.591 mts

LOA 89,95 m / Beam 15,40 m / LBP : 84,95 m / DM : 7,60 m

Strengthened for heavy cargo with 15 mts / per sqmt tank top

Grain/Bale capacity 5651 cbm

Ho/Ha 1/1 Hold dimensions 53,30 m x 12,60 m x 8,40 m

Steel floored / 2 x movable bulkheads

Fitted 4 panels either for using as T/D Panels or bulkheads for grain seperation

IMDG Cargoes : CO2 fitted , Grain fitted , FeSi fitted , Water Mist fitted , A 60 bulkhead fitted

lumber fitted with steel deck stanchtions


All dets abt wog

Awaiting yrs soonest possible

Tks/Best Regards,

Annexe 02 :

| VENTO | | SHIP PARTICULARS | | | |
|---|---|---|---------------------------|-----------------------------|---|
| NAME OF VESSEL | M/V CELINE | TYPE | MULTI - PURPOSE DRY CARGO | BUILDER, PLACE | WEIHAI DONGHAI SY LTD. WEIHAI PR. CHINA |
| FLAG | LIBERIA | CALL SIGN | D5H07 | GRT / NRT | 3556/1591 |
| REG. PORT - NO | MONROVIA-16747 | PANDI | UK CARINA P&I | L.B.P. | 84.95 m |
| IMO NR | 9508653 | CLASS | BUREAU VERITAS | L.O.A | 89.95 m |
| MMSI | 636016747 | CLASS -NO | BV-28165R | BREADTH(MLD) | 15.40 m |
| HULL NO | DHZ-07-17 | KEEL LAID | 28.11.2008 | DEPTH(MLD) | 7.60 m |
| DELIVERED | 1.1.2011 | DISPLACEMENT | 7284.76 MT | F.W.A. SUMMER | 141 mm |
| SUEZ GRT/NRT | 3614.12/2836.87 | LIGHT SHIP | 1869.891 T | TPC (5.80 MTR) | 12.96 t / cm |
| FREEBOARD | | DRAFT (EXT.) | DENSITY | DISPLACEMENT | DEADWEIGHT |
| TROPICAL FRESH | 1.027 MTR | 6.573 MTR | 1.000 t/m3 | 7604.568 MTR | 5734.677 MTR |
| FRESH | 1.147 MTR | 6.453 MTR | | 7450.758 | 5580.867 |
| TROPICAL | 1.156 MTR | 6.444 MTR | 1.025 t/m3 | 7439.228 | 5569.337 |
| SUMMER | 1.286 MTR | 6.323 MTR | | 7284.76 | 5414.869 |
| WINTER | 1.398 MTR | 6.202 MTR | | 7131.158 | 5267.267 |
| WINTER N.ATLANTIC | 1.448 MTR | 6.152 MTR | | 7067.908 | 5198.017 |
| CARGO HOLDS INFORMATION | | | | | |
| CARGO HOLDS | CARGO HOLD | WITH BULKHEADS | | ALW.CGO.WG.TNK.TOP | 1.5 T/M2 |
| VOLUME (CBM) | 5778 | 5451 | | LOAD CAPC. TWEENDECK | 2.5 T/M2 |
| VOLUME (CUFT) | 204076 | 199590 | | HEATCHCOVER LOAD | 1.75 T/M2 |
| KEEL TO TOP H.COAMING | 10.30 MTRS | KEEL TO H.COAMING | 9.60 MTRS | KEEL TO TOP MAST | 24.35 MTRS |
| TANKTOP DIMENTIONS | 54.40 X 12.40 MTRS | TANK TOP TO DECK | 6.40 MTRS | T.TOP TO H.COAMING | 8.40 MTRS |
| GANTRY CRANE INFORMATION (Hatch covers operation only) | | | | | |
| MAKER | PIECES | S.W.L | POWER SUPPLY | HIGH OF LEVEL ABOVE COAMING | TRAVEL SPEED |
| MARINER | 1 | 14 T | 380 V, 50 Hz | 6.731 MTR | 11 M/ MNT |
| TOTAL MISC.TANKS CAPACITIES | | | | | |
| WATER BALLAST | 2075.9 M3 | FUEL OIL(%98) | 226.87 M3 | FRESH WATER | 38.7 M3 |
| | | DIESEL OIL(%98) | 83.2 M3 | | |
| | | LUB OIL(%98) | 42.04 M3 | | |
| TOTAL MICH.TANKS CAPACITIES | | | | | |
| BILGE WATER TANK | 3.0 M3 | SLUDGE INCINERATOR: NIL | | | |
| SLUDGE TK. | 11.1 M3 | TYPE OF SWG TREATMENT PLANT :TAIKO KIKAI INDUSTRIES CO.LTD. SBT-15 Theoretical max.rate 9.51 m3/H | | | |
| | | FIRE PUMP CAP.65 M3/H | | STRIPPING EJECTOR 25M3/H | |
| | | BALLAST PUMP CAP 2X200 M3/H | | | |
| SHIP COMMUNICATION CONTACT | | | | | |
| INM C1 | 463717447 | PHONE | +1 505 318 1786 | SHIP'S MOBILE PHONE | +90 541 321 01 32 |
| INM C2 | 463717446 | | | E-MAIL | celine@ventoshipping.com |
| Dimensions of m/v "CELINE" | | | | | |
| | | | | | |
| <p>HOLD LENGTH : 53.4 mtrs</p> <p>HOLD WIDTH : 12.6 mtrs</p> | | | | | |
| COMPANY COMMUNICATION CONTACT | | | | | |
| COMPANY IMO N: | 5667599 | | | | |
| OWNER | WHITE MILL MARINE LTD. | | | | |
| ADDRESS | 80 BROAD STREET, MONROVIA-LIBERIA | | | | |
| TEL/FAX/TLX | TEL +90 216 290 13 60 /FAX +90 216 290 13 63 | | | | |
| OPERATOR | VENTO DENIZ ISLETMELERI TIC.LTD.STI. | | | | |
| ADDRESS | KOSUYOLU MAH. KATIP SALIH SOK. NO:61 34718 KOSUYOLU KADIKOY / ISTANBUL | | | | |
| TEL/FAX/TLX | TEL +90 216 290 13 60 /FAX: +90 216 290 13 63 | | | | |
| E-MAIL | vento@ventoshipping.com | | | | |
| MAIN ENGINE (1) | ZHENJIANG CME CO.LTD. 6L28/32A M/E POWER 1960 KW (NO SHAFT GENERATOR) | | | | |
| GENERATORS SER/EMG | HENAN DIESEL ENG IND.CO.LTD. TBO234V12 2X350 KW 400V/50 Hz + EMG.GEN. HDTW234V6 110 KW 400V/50Hz | | | | |
| PROPELLER | GEARBOX REVERS. FIXED PROPELLER LEFT HANDED | | | | |
| BOW THRUSTER | 250 KW | | | | |
| ANCHOR SCHACKLES | P- 8 SCHACKLES (Both of anchors 8th schackles at bitter end) / 88-9 SCHACKLES (Both of anchors 9th schackles at bitter end) | | | | |
| LOCODE | LR MLW | | | | |
| ONLY FOR INFORMATION NOT USE COMMERCIAL. | | | | | |



PARTNER Shipping Agency Sarl
Ship's agent and maritime services .

| | | | | | |
|--|----------|-----------------------|--|-----------|-------------|
| PARTNER SHIPPING AGENCY SARL | | | SHORE CRANE PROFORWA DISBURSEMENT ACCOUNT | | |
| To: WHITE MILL MARINE LTD. 80 B ROAD STREET MONROVIA, LIBERIA | | | Bejala, on 03/02/2022 10:32 | | |
| M/V CELINE | | | UNIT: (MT) | | |
| LOA | 89,95 | GRT | 3 556 | CARGO | BOBINES LAC |
| BEAM | 15,4 | NRT | 1 591 | QUANTITY | 1 900 |
| REAL Max/DRAFT | 6,320 | SDWT | 5 452,00 | PORT | BEJALA |
| TOTAL VOLUME | 8 755,00 | SBT | JETTY | | |
| THEORETICAL DRAFT | 5,211 | Rate / Cours : 1 \$ = | 130,00 | | |
| Nbre DAYS ALONGSIDE | 2 | Nbre DAYS ROAD | 1 | ANCHORAGE | |
| Manoeuvres Time | Berthing | N / T | Sailing | N / T | |
| Hours Used | Berthing | 1 | Sailing | BEJALA | |
| | | | Total PDA in EURO | | |
| | | | Total PDA in USD | | |
| | | | 0,00 | | |
| FROM 01/01/2018 ALL Owners/Charters In ALL COUNTRIES ARE CONCERNED BY VAT 19% FOR ALL SERVICES | | | | | |
| Shore Crane Estimation Fees | | | | | |
| SHIFTS IN N/T | 2 | | 140 x 06 x 02 | | 1 680,00 |
| SHIFTS IN O/T | 1 | | 172 x 06 x 01 | | 1 032,00 |
| | | | Total SC in EURO | | 2 712,00 |
| | | | G Total PDA in EURO | | 0,00 |
| | | | G Total PDA in USD | | 2 712,00 |

Annexe 05 :

FILE NO. 13

VENTO DENİZ İŞLETMELERİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.

NOTICE OF READINESS

FROM: M/V CELINE
BEJAIA/ALGERIA
04.02.2022

TO : PARTNER SHIPPING AGENCY SARL

SUBJ : NOTICE OF READINESS

DEAR SIRs,

PLEASE BE ADVISED OF THE ARRIVAL OF THE ABOVE VESSEL AT THE PORT OF BEJAIA/ALGERIA AT 22:50 LT TODAY THE 04.02.2022.

THE VESSEL IS IN ALL RESPECTS READY TO COMMENCE DISCHARGING CARGO OF 1867,822 MTS 110 PCS. HOT ROLLED STEEL COILS.

TIME TO COMMENCE IN ACCORDANCE WITH THE TERMS AND CONDITIONS OF THE GOVERNING CHARTER PARTY.

PLEASE ACKNOWLEDGE RECEIPT OF THIS NOTICE OF READINESS BY SIGNING AND RETURNING DUPLICATE COPIES HEREWITH.

VERY TRULY YOURS
Cpt. **DURSUN ALI GAN**



RECEIVED&SIGNED BY:

NAME:
ADDRESS:

PER:

DATE (DDMMYY) - HOUR (HHHH)

SUBJECT TO ALL TERMS CONDITIONS AND/OR EXCEPTIONS OF THE GOVERNING CHARTER PARTY.



Annexe 06 :

(Name of shipping line, agent, Etc.)

Owner **WHITE MILL MARINE LTD.**

VOY:02/2022

LAST PORTS OF CALL LIST

Arrival

Departure

| 1. Name of ship : M/V CELINE / 9508653 / D5H07 | | | | 5. Port of call : BEJALA/ALGERIA | | 3. Date of arrival/dep. : .02.2022 | |
|---|----------------------|------------------------|---------------|---|------------|---|--|
| 4. Nationality of ship : LIBERIA | | | | 2. Last and next port : FOS/France-DJEN DJEN/ALGERIA | | | |
| No | 7. Port | 11. PORT FACILITY NAME | 10. Sec Level | UNLOCODE | 8. Arrival | 9. Departure | |
| 1 | FOS/France | 0020 | 1 | FRFOS | 30.1.2022 | 1.2.2022 | |
| 2 | TARRAGONA/Spain | 0009 | 1 | ESTAR | 25.1.2022 | 26.1.2022 | |
| 3 | DERINCE-IZMIT/TURKEY | 0001 | 1 | TRDRC | 16.1.2022 | 18.1.2022 | |
| 4 | RAVENNA/ITALY | 0007 | 1 | ITRAN | 4.1.2022 | 8.1.2022 | |
| 5 | DERINCE-IZMIT/TURKEY | 0001 | 1 | TRDRC | 26.12.2021 | 28.12.2021 | |
| 6 | YARIMCA-IZMIT/TURKEY | 0020 | 1 | TRIZT | 20.12.2021 | 22.12.2021 | |
| 7 | OLVIA/UKRAINE | 0001 | 1 | UAOCT | 14.12.2021 | 15.12.2021 | |
| 8 | GEMLIK/TURKEY | 0012 | 1 | TRGEM | 8.12.2021 | 10.12.2021 | |
| 9 | GENT/BELGIUM | 0028 | 1 | BEGNE | 20.11.2021 | 22.11.2021 | |
| 10 | DUNKERQUE/France | 0017 | 1 | FRDKK | 18.11.2021 | 19.11.2021 | |
| | | | | | | | |

10. Date and signature by master, authorized agent or officer



Annexe 07:

(Name of shipping line, agent, Etc.)

Owner **WHITE MILL MARINE LTD.****CREW LIST**

| 1. Name of ship : M/V CELINE / 9508653 / D5H07 | | 5. Port of call : BEJAIA/ALGERIA | | 3. Date of arrival/dep. : .02.2022 | | VOY:02/2022 | | |
|--|-----------------------------|--|-----------------|------------------------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 4. Nationality of ship : LIBERIA | | 2. Last and next port : FOS/France-DJEN DJEN/ALGERIA | | | | | | |
| 6. Register No. : 16747 | | 7. Net & Gross Tonnage : 1591 & 3556 | | | | | | |
| 8.No | 9. Family name, given names | 10. Rank or Rating | 11. Nationality | 12. Date and Place of Birth | | 13. Seamen book no and exp date | 14. Passport No. and exp date | 6. Date and port of Emb. |
| 1 | CAN DURSUN ALI | MASTER | TURKISH | 17.3.1968 | CAYELI | S00296443 13.07.2025 | U 25009546 10.9.2031 | IZMIT 22.10.2021 |
| 2 | ALTINTEPE CANER | CHF.OFF. | TURKISH | 15.2.1979 | MALATYA | S00306570 14.10.2025 | U 24189343 29.6.2031 | IZMIT 20.12.2021 |
| 3 | SEZGIN TUGCE | 2ND OFF. | TURKISH | 28.4.1994 | KESAN | 800014223 12.06.2024 | U 25119180 6.10.2031 | IZMIT 22.10.2021 |
| 4 | DEMIRTAS ORHAN | CHF. ENG. | TURKISH | 20.10.1971 | BARTIN | COC-1051 11.05.2022 | U 07337008 18.6.2023 | ISTANBUL 31.7.2021 |
| 5 | OZ BUHRA | ENG. OFF. | TURKISH | 1.6.1988 | BEYKOZ | S00222131 10.05.2022 | U 24645298 26.7.2031 | DERINCE 26.12.2021 |
| 6 | CILMIK MURAT | BOSUN | TURKISH | 27.4.1970 | YUNUS KOYU | S00327330 28.06.2026 | U 24536876 23.8.2023 | DILER 16.7.2021 |
| 7 | KUTSAL YILMAZ | A/B | TURKISH | 3.4.1995 | HENDEK | S00242317 03.05.2023 | U 20020869 15.5.2028 | DILER 16.7.2021 |
| 8 | HIZMALI SEHMUZ | OS | TURKISH | 10.4.1995 | BATMAN | S00247890 07.08.2023 | U 20122334 29.5.2028 | IZMIT 22.10.2021 |
| 9 | SAHBAZOV YALCHIN | OILER | AZERBAJAI | 31.1.1981 | AZERBAJAN | DQK 016473 23.09.2025 | C02869433 4.9.2029 | IZMIR 18.10.2021 |
| 10 | BAYGUL NIHAT OGUZ | OILER | TURKISH | 6.3.1992 | ISKENDERUN | S00338114 02.09.2026 | U 20229783 23.5.2028 | IZMIT 22.10.2021 |
| 11 | KIZIK ZIYA | COOK | TURKISH | 2.10.1974 | BURHANIYE | S00338998 09.09.2026 | U 24518255 13.4.2031 | ISTANBUL 31.7.2021 |
| 12 | YILMAZ FATIH BURAK | DECK CADET | TURKISH | 3.1.1998 | DURSUNBEY | S00235258 20.12.2022 | U 25083274 3.1.2023 | IZMIT 20.12.2021 |

12. Date and signature by master, authorized agent or officer

Form 5

MASTER OF M/V CELINE

DURSUN ALI CAN



(Name of shipping line, agent, etc.)

Owner : **WHITE MILL MARINE I.TD.**

CREW CURRENCY DECLARATION

| | | | | | | |
|---|----------------------------|--|---------------------------------|---|------------------------------------|---------------------|
| 1. Name of ship : M/V CELINE | | 5. Port of call : BEJAI/ALGERIA | | Arrival <input checked="" type="checkbox"/> | Departure <input type="checkbox"/> | Voy: 02/2022 |
| 4. Nationality of ship : LIBERIA | | 2. Last arrival port : FOSF/RANCE-DJEN DJEI/ALGERIA | | 3. Date of arrival/dep. : 12/02/2022 | | |
| 6.No | 7. Family name, given name | 8. Rank or Rating | 5. Currency specification | | | |
| 1 | CAN DURSUN ALI | MASTER | 851 USD, 180 EURO, 79 TL, COINS | 2. Signature | | |
| 2 | ALTINTEPE C/NER | CHF OFF. | 50 EURO, 300 TL, COINS | | | |
| 3 | SEZGIN TUGG3 | 2ND OFF. | 92 USD, 70 EURO, 435 TL, COINS | | | |
| 4 | DEMIRTAS ORHAN | CHF. ENG. | 125 EURO, COINS | | | |
| 5 | OZ BUHRA | ENG. OFF. | 112 EURO, 480 TL, COINS | | | |
| 6 | CILMIK MURAT | BO SUN | 65 EURO, 670 TL, COINS | | | |
| 7 | KUTSAL YILMAZ | A/B | 5 TL, COINS | | | |
| 8 | HIZMALI SEHRAZ | C/S | 100 USD, 40 EURO, 20 TL, COINS | | | |
| 9 | SAHBAZOV YALCHIN | OILER | NIL | | | |
| 10 | BAYGUL NIHA'T OGUZ | OILER | 5 EURO, 470 TL, COINS | | | |
| 11 | KIZIK ZIYA | COOK | 122 EURO, 110 TL, COINS | | | |
| 12 | YILMAZ FATIHI BURAK | DECK CADET | 50 EURO, 115 TL, COINS | | | |

10. Date and signature: by master, authorized agent or officer

MASTER OF M/V CELINE
DURSUN H CAN



Annexe 09 :

SHIP'S STORES DECLARATION (BONDED STORE)

(Name of shipping line, agent, etc)

WHITE MILL MARINE LTD.

VOY:02/2022

| | | | | |
|--|----------------------------------|--|--|---|
| 1. Name of ship : M/V CELINE / 9508653 / D5HO7 | | 5. Port of call : BEJAIA/ALGERIA | | 3. Date of arrival/dep. : 02-02-2022 |
| 4. Nationality of ship : LIBERIA | | 2. Last and next port : FOS/FRANCE-DJEN DJEN/ALGERIA | | |
| 6. Person on Board 12 | 7. Period of stay 2 or 3 Days | 8. Place of storage BONDED STORE | | |
| 9. Name of Article | | 10. Quantity | | |
| CIGARETTE | | 145 CRT | | |
| SPIRIT | | 10 BTL | | |
| WINE | | 6 BTL | | |
| BEER | | NIL PCS | | |
| NARCOTIC MEDICINE | | SEE NARCOTIC MED LIST | | |
| SOFT DRINKS | | 10 BOX | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

12. Date and signature of master, authorised agent of officer



Annexe 10 :

CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1994

Shipper:

ARCELORMITTAL MEDITERRANEE
SITE DE FOS
13776 FOS SUR MER CEDEX
FRANCE

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER PARTIES

ORIGINAL

B/L No.: 01

Consignee:

TO THE NAME OF THE HOUSING BANK
FOR TRADE AND FINANCE - ALGERIA

Notify address:

SPA NATRA INTERNATIONAL
ROUTE DE WILAYA N°222 BOUDOUAOU
35400 BOUMERDES ALGERIE
NIF: 099735000272444

Vessel:

CELINE

Port of loading:

FOS-SUR-MER FRANCE

Port of discharge:

BEJAIA, PORT ALGERIA

Number and kind of packages : Description of goods

| Number and kind of packages | Description of goods | Gross Weight | |
|-----------------------------|---|--------------|-----|
| ON TAGS | BOBINE LAC (COIL LAMINE A CHAUD NON DECAPE) | | |
| ARCELORMITTAL | COILS | 725,178 | Ton |
| QUALITY | | | |
| HEAT NR | | | |
| ORDER NR | | | |
| NR COIL | | | |
| WEIGHT | | | |
| SIZE IN MM | | | |
| MADE IN FRANCE | | | |
| RECEIVER | | | |
| BEJAIA | | | |

SHIPPED ON BOARD DATED 31/01/2022

ArcelorMittal Logistics France
As agent only

FREIGHT PREPAID AS PER CHARTER PARTY

L/C NO. 105CDI21000712
NIF: 099735000272444

AGENT IN BEJAIA :

Mr Hamamouche Saad
Partner Shipping Agency Sarl
02 Rue Ahmed Boumeda - Bejaia 06000, Algeria
T +213 34 1773 85 | F +213 34 1774 21 | M +213 661 914 980 |
E-Mail : partner.shipping80@gmail.com | bejaia@partnershiping-dz.com

CHARTER PARTY DATED 19/01/2022

| | | |
|--|------------|--|
| <small>SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, condition, contents and value unknown. In witness whereof the master or agent of the said vessel has signed the number of bills of lading indicated below all of his tenor and date, anyone of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF</small> | | |
| Freight payable at: | AS PER C/P | Place & Date of issue: FOS-SUR-MER, 31/01/2022 |
| Number of original BsL: | 3/THREE | Signature: SIGNED BY ARCELORMITTAL LOGISTICS FRANCE ON BEHALF OF MASTER AS AGENTS ONLY |

ArcelorMittal Logistics France
As agent only

CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1994

Shipper:

ARCELORMITTAL MEDITERRANEE
SITE DE FOS
13776 FOS SUR MER CEDEX
FRANCE

Consignee:

TO THE NAME OF THE HOUSING BANK
FOR TRADE AND FINANCE - ALGERIA

Notify address:

SPA NATRA INTERNATIONAL
ROUTE DE WILAYA N°222 BOUDOUAOU
35400 BOUMERDES ALGERIE
NIF: 099735000272444

Vessel:

CELINE

Port of loading:

FOS-SUR-MER FRANCE

Port of discharge:

BEJAIA, PORT ALGERIA

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER PARTIES

ORIGINAL

B/L No.: 02

Number and kind of packages : Description of goods

| ON TAGS | | BOBINE LAC (COIL LAMINE A CHAUD NON DECAPE) | Gross Weight | |
|----------------|----|---|--------------|-----|
| ARCELORMITTAL | 28 | COILS | 572,315 | Ton |
| QUALITY | | | | |
| HEAT NR | | | | |
| ORDER NR | | | | |
| NR COIL | | | | |
| WEIGHT | | | | |
| SIZE IN MM | | | | |
| MADE IN FRANCE | | | | |
| RECEIVER | | | | |
| BEJAIA | | | | |

SHIPPED ON BOARD DATED 31/01/2022

ArceLogis France
As agent only

FREIGHT PREPAID AS PER CHARTER PARTY

L/C NO. 105CDI21000711

NIF : 099735000272444

AGENT IN BEJAIA :

Mr Hamamouche Saad

Partner Shipping Agency Sarl

02 Rue Ahmed Boumeda - Bejaia 06000, Algeria

T +213 34 1773 85 | F +213 34 1774 21 | M +213 661 914 980 |

E-Mail : partner.shipping80@gmail.com | bejaia@partnershiping-dz.com

CHARTER PARTY DATED 19/01/2022

SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.
In witness whereof the master or agent of the said vessel has signed the number of bills of lading indicated below all of his tenor and date, anyone of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

| | | | |
|-------------------------|------------|------------------------|--|
| Freight payable at: | AS PER C/P | Place & Date of issue: | FOS-SUR-MER, 31/01/2022 |
| Number of original B/L: | 3/THREE | Signature: | SIGNED BY ARCELORMITTAL LOGISTICS FRANCE ON BEHALF OF MASTER AS AGENTS-ONLY |

ArceLogis France
As agent only

CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1994

Shipper:

ARCELORMITTAL MEDITERRANEE
SITE DE FOS
13776 FOS SUR MER CEDEX
FRANCE

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER PARTIES

ORIGINAL

B/L No.: 04

Consignee:

SPA NATRA INTERNATIONAL
ROUTE DE WILAYA N°222 BOUDOUAOU
35400 BOUMERDES ALGERIE
NIF: 099735000272444

Notify address:

SPA NATRA INTERNATIONAL
ROUTE DE WILAYA N°222 BOUDOUAOU
35400 BOUMERDES ALGERIE
NIF: 099735000272444

Vessel:

CELINE

Port of loading:
FOS-SUR-MER

Port of discharge:

BEJAIA

Number and kind of packages : Description of goods

ON TAGS
ARCELORMITTAL 31 HOT ROLLED STEEL COILS
QUALITY
HEAT NR
ORDER NR
NR COIL
WEIGHT
SIZE IN MM
MADE IN FRANCE
RECEIVER
BEJAIA

Gross Weight

382,305 Ton

ON BOARD

CONDITION OF CARGO AS PER MATE'S RECEIPT

CHARTER PARTY DATED 19/01/2022

SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.
Weight, measure, quality, condition, contents and value unknown.
In witness whereof the master or agent of the said vessel has signed the number of bills of lading indicated below all of his tenor and date, anyone of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

| | | |
|-------------------------|------------|--|
| Freight payable at: | AS PER C/P | Place & Date of issue: FOS-SUR-MER, le 31/01/2022 |
| Number of original B/L: | 3/THREE | Signature: SIGNED BY ARCELORMITTAL LOGISTICS FRANCE ON BEHALF OF MASTER AS AGENTS ONLY |

ARCELORMITTAL LOGISTICS FRANCE
 Site de Fos - Aile 9 - 1er étage - BP 90176
 13774 FOS SUR MER CEDEX

CARGO MANIFEST



| | | | | | |
|---|----|---|----|-----------------------|----------|
| SH : ARCELORMITTAL MEDITERRANEE SITE DE FOS 13776 FOS SUR MER CEDEX FRANCE CO : SPA NATRA INTERNATIONAL ROUTE DE WILAYA N° 222 BOUDDUAOU IS400 BOUMERDES ALGERIE #IF: 099735000272444 VO : SPA NATRA INTERNATIONAL ROUTE DE WILAYA N° 222 BOUDDUAOU IS400 BOUMERDES ALGERIE #IF: 099735000272444 | 01 | ON TAGS ARCELORMITTAL QUALITY HEAT NR ORDER NR NR COIL WEIGHT SIZE IN MM MADE IN France RECEIVER BEJAMA | 31 | BOBINE LAC BOBINES | 382,305 |
| | | | | | 1867,822 |

AGENA TRAMP

Fos sur mer

As agent only

Acting on behalf of ArcelorMittal Logistics France



DOUANE ALGERIENNE
BRIGADE MARITIME
BEJAIA PORT
VU - NE VARIETIC

04 FEB. 2022

Annexe 11 :

DOUANES ALGERIENNES

PORT DE BEJAIA

N° du registre :
 D'inscription sommaire :
 Le Manifeste ne doit pas porter
 Une interligne non approuvée
 Chaque cadre ne doit contenir qu'un seul article

**D 1 M A N I F E S T E
 (CLEARANCE)**

Ou déclaration générale du chargement du navire : **M/V CELINE**
 Pavillon : **LIBERIA** Jaugeant brute : **3 556 MT** Jauge nette : **1 591 MT**
 Sorti de **BEJAIA-ALGERIE** le **05/02/2022** à destination de : **DJENDJEN / ALGERIE**

On pourra ajouter autant d'intercalaires qu'il sera nécessaire.
 Les lieux de déchargements doivent être indiqués.

**Lequel, manifeste, dont l'exactitude du contenu est affirmée sous les peines de
 Droits, est fourni et a été établi conformément aux lois et règlements en vigueur.**



| MARQUES ET NUMEROS DES COLIS | NOMBRE ET NATURE DES COLIS (En chiffres et en toutes lettres) ET NATURE DES MARCHANDISES. | APUREMENT | | |
|---------------------------------|--|-----------------|---|-------------------------------|
| | | Nombre de Colis | Régime (Numéro de modèle des déclarations) | (Numéro de la déclaration) |
| | Chargé à Bejaia : NEANT, SORTIE AVEC MARCHANDISE EN CONTINUATION DE VOYAGE (MCV). | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

**Vu à la Navigation
 L'Agent des Douanes**

P/le Capitaine

Bejaia, le 05/02/2022

Annexe 12 :

| | | |
|--|--|---------------|
|  Partner Shipping Agency | PARTNER Shipping Agency Sarl Consignation des Navires, des Cargaisons et Courtage Maritime | |
| Bejaia Le, | | |
| <div style="background-color: yellow; display: inline-block; padding: 2px 10px;">CALL AT BEJAIA</div> | | |
| COMPTE D'ESCALE / DISB. ACCOUNT | | |
| NAVIRE / VESSEL : Provenance / Comming From : Date D'accostage : Date de Depart : Destination : ESCALE N° : | Nom : _____ Adresse : _____ Tel : _____ | |
| LIBELLES | DEBIT | CREDIT |
| NAVIGATION (Invoice Navigation) DEFENSES D'ACCOSTAGE (Fenders Quay) T S P (Tax Stay Alongside) REDEVANCES PORTUAIRES (Wharfage Dues) LOCATION VEDETE (Pilot Boat) COMMISSION D'AGENCE (Agency Fees) TVA 19% SUR PRESTATION DE SERVICE (VAT 19% ON OUR SERVICES FEES) T E L Douane (Customs Fees) FRAIS R.P.S (R P S Cost) | | |
| Recettes / Your paiement : | | |
| - | | |
| TOTAUX DA | | |
| Solde en Votre faveur / Overdue in Your favor : | | |
| Arrêté Le Présent Solde en Votre Faveur à La Somme De : | | |
| _____ : | Bejaia Le: N°: | |
|  FONASBA | | |

Annexe 13 :

ANNEXE N° 40 A

SITUATION DES COMPTES D'ESCALE (1)

Ouvert dans nos livres pour les navires ayant fait escale pendant
la période du au 31/10/2019
dans le port de BEJALA et de / (le cas échéant)

| N° d'ordre | Nom des Navires | Pavillon | Armement | Date d'escale | Compte d'escale (définitif) | | | | | | | |
|---------------|--------------------|----------|----------|------------------|--------------------------------|--------------------|-----------|---------------------------|-----------|--------------------|--------------|-------|
| | | | | | Crédit | | | | Provision | Total du Crédit | Débit (2) | Solde |
| | | | | | Trafic avec les pays étrangers | | | | | | | |
| | | | | | Frets à l'import | Fret à l'export | passagers | Surstarates conteneurs | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

Bejata L.
N°:

Annexe 14 :

PARTNER shipping Agency Sarl -



Partner Shipping Agency

Avis d'export N°

Réceptionnaire :

Transitaire :

Nous avons l'honneur de vous informer d'avoir charger pour votre compte la cargaison désignée ci-après :

| | | |
|------------------------|--------------------|--------------------|
| Port de charg : | N° voyage : | Navire : |
| Escale n° : | BL : 1 | Accoster : |
| N° Gros : | | Quai/Zone : |

| Ligne | Nombre de colis | Désignation | Poids Kgs | Volume |
|----------------------|-----------------|-------------------------|-----------|--------|
| 02-Préstation | | | | |
| IS002 | | FRAIS DE COURTAGE PFA | | |
| IS008 | | FRAIS FIXE | | |
| 03-Débours | | | | |
| IS004 | | FRAIS DE PEAGE | | |
| IS010 | | TIMBRE B/L | | |
| IS020 | | FRAIS DE DOSSIER EPJ | | |
| IS007 | | DEBARQUEMENT | | |
| IS006 | | | | |
| IS003 | | | | |
| | | TEL DOUANE EMBARQUEMENT | | |

TOTAL H.T :
TVA :
TOTAL A PAYER :

Arrêté Le Présent Avis à La Somme De :

| Mode de Reglement/ref | Emeteur | Montant |
|-----------------------|---------|---------|
| | | |

Table des matières

| | |
|--|----|
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre 01 : transport maritime et commerce internationale..... | 5 |
| Section 01 : aperçu sur le commerce internationale..... | 5 |
| 1.1 La notion du commerce internationale :..... | 5 |
| 1.2 L'évolution du commerce international :..... | 6 |
| 1.2.1 Le commerce internationale dans la Révolution industrielle jusqu' en 1913 :..... | 6 |
| 1.2.2 Le commerce international entre les deux guerres :..... | 7 |
| 1.2.3 Le commerce international après la seconde guerre mondiale :..... | 8 |
| 1.2.4 La période à partir les années 1980 :..... | 9 |
| Section 02 : présentation du transport maritime..... | 12 |
| 2.1 Historique et évolution de transport maritime : | 12 |
| 2.1.1 Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et couteux :..... | 12 |
| 2.1.2 L'évolution de transport maritime : | 13 |
| 2.2 La solution pour améliorer le transport maritime : | 13 |
| 2.2.1 La création des canaux : | 13 |
| 2.2.2 L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux :..... | 14 |
| 2.2.3 L'invention des conteneurs : | 14 |
| 2.3 Choix de solution de transport : | 15 |
| 2.4 Définition de transport maritime :..... | 15 |
| 2.5 Législation de transport maritime : | 16 |
| 2.6 Les caractéristiques générales du transport maritime : | 17 |
| 2.6.1 Les avantages du transport maritime :..... | 17 |
| 2.6.2 Les inconvénients du transport maritime :..... | 18 |
| 2.7 Les types de navire de transport maritime : | 18 |
| 2.7.1 Les navires spécialisés : | 18 |
| 2.7.2 Les navires non spécialisés | 19 |

| | |
|---|-----------|
| 2.8 Les principaux documents dans le transport maritime :..... | 21 |
| Section 03 : les acteurs du commerce international par voie maritime..... | 23 |
| Conclusion :..... | 27 |
| Chapitre 02 : commissionnaire du transport | 29 |
| Introduction :..... | 29 |
| Section 01 : cadre juridique du commissionnaire de transport | 29 |
| Section 02 : fonction et rôle du commissionnaire du transport :..... | 30 |
| 2.1 Les fonctions du commissionnaire de transport :..... | 30 |
| 2.1.1 Opérations de groupage :..... | 30 |
| 2.1.2 Opérations d'affrètement | 31 |
| 2.1.3 Organisation du transport :..... | 31 |
| 2.1.4 Documentation et formalités : | 31 |
| 2.1.5 Suivi et traçabilité : | 31 |
| 2.2 Le rôle de commissionnaire du transport : | 32 |
| Section 03 : contrat transport et liner- terms :..... | 35 |
| 3.1 Le contrat de transport :..... | 35 |
| 3.1.1 Définition de contrat de transport maritime :..... | 35 |
| 3.1.2 Les types de contrat de transport :..... | 35 |
| 3.1.3 Le commissionnaire de transport et contrat de transport : | 36 |
| 3.2 liner-terms..... | 36 |
| 3.2.1 définition de liner termes :..... | 36 |
| 3.2.2 Les principaux Liner Termes : | 37 |
| 3.3 Les incoterms : | 38 |
| 3.3.1 Définition des Incoterms :..... | 38 |
| 3.3.2 Les utilisations de les incoterms : | 39 |
| 3.3.3 La liste des incoterms :..... | 39 |
| Conclusion :..... | 42 |

| | |
|---|-----------|
| Chapitre 03 : Étude de cas pratique Sarl Partner shipping Agency | 45 |
| Introduction : | 45 |
| Section 01 : présentation de l'agence | 45 |
| 1.1 Historique de l'agence : | 45 |
| 1.2 Missions et les activités de PARTNER SHIPPING AGENCY SARL | 45 |
| 1.3 Les offres de PARTNER SHIPPING AGENCY SARL a ses clients..... | 46 |
| 1.4 L'organigramme de Partner shipping agency Sarl..... | 46 |
| Section 02 : les charges portuaires..... | 47 |
| 2.1 Présentations du port de Bejaïa : | 47 |
| 2.1.1 Historique : | 47 |
| 2.1.2 Situation géographique : | 47 |
| 2.1.3 Caractéristiques techniques : | 47 |
| 2.1.4 Les missions de port de Bejaia : | 49 |
| 2.2 Les différents types de services maritimes..... | 49 |
| 2.2.1 Les services aux navires : | 49 |
| 2.2.2 Les services administratifs : | 49 |
| 2.2.3 Les services à la marchandise : | 50 |
| 2.2.4 Les services de manutention : | 50 |
| 3 Les définitions des termes maritimes : | 50 |
| Section 03 : Traitement d'une escale d'un navire | 51 |
| 3.1 La nomination de l'agent consignataire : | 53 |
| 3.2 Etablissement et calcul d'une facture pro forma:..... | 53 |
| 3.3 Recevoir les documents du navire de la part du commandant armateur/affréteur du navire par gmail :..... | 59 |
| 3.4 Déclarations et Signalisation du navire sur la plateforme APCS :..... | 59 |
| 3.5 L'arrivée du navire « M/V CELINE » en rade : | 60 |
| 3.6 L'accostage (Entrée à quai) et saisie du manifeste douane : | 61 |
| 3.7 Déchargements de la cargaison (suivi des Operations de déchargement) : | 63 |

| | |
|--|-----------|
| 3.8 La sortie du navire Et saisie du manifeste douane : | 64 |
| 3.9 Établissements du compte d'escale : | 64 |
| 3.10 Dépôt du CE auprès du comite portuaire. | 64 |
| 3.11 Demande rapatriement de Balance / Transfer de fonds. | 65 |
| Conclusion :..... | 66 |
| Conclusion général..... | 68 |

Bibliographie

Annexes

Résumé

Résumé :

Le commissionnaire de transport joue un rôle crucial dans la logistique maritime en assurant une gestion efficace et la facilitation des procédures. Sa présence permet d'optimiser le processus de transport de marchandises par voie maritime en offrant une gamme de services essentiels.

La présence d'un commissionnaire de transport dans la logistique maritime est d'une importance cruciale. Il facilite les procédures et assure une gestion efficace du transport de marchandises par voie maritime. Grâce à son expertise, il permet aux expéditeurs de réduire les coûts, de gagner du temps et de minimiser les risques liés aux opérations logistiques.

Le commissionnaire de transport agit en tant qu'intermédiaire entre les expéditeurs et les transporteurs maritimes. Il se charge de toutes les formalités et procédures liées au transport maritime.

Pour mieux cerner cet acteur majeur, il nous a fallu intégrer pour une période une agence de consignation qui élargit ses activités au transport maritime

Les mots clés : commissionnaire, transport maritime, logistique

Summary :

The freight forwarder plays a crucial role in maritime logistics by ensuring efficient management and facilitating procedures. Its presence makes it possible to optimize the process of transporting goods by sea by offering a range of essential services.

The presence of a freight forwarder in maritime logistics is of crucial importance. It facilitates procedures and ensures efficient management of the transport of goods by sea.

Thanks to its expertise, it allows shippers to reduce costs, save time and minimize the risks associated with logistics operations.

The freight forwarder acts as an intermediary between shippers and shipping carriers. It takes care of all the formalities and procedures related to maritime transport.

To better understand this major player, we had to integrate for a period a consignment agency which is expanding its activities to maritime transport.

Key words: freight forwarder, maritime transport, logistics