

**UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT SCIENCES COMMERCIALES**



Mémoire de fin d'étude

Mémoire en vue de l'obtention du Diplôme de Master en Sciences Commerciales

Spécialité : Finance et Commerce International

Thème

***La consignation des navires dans la chaîne du
transport maritime de marchandises
Cas : De l'agence NOLIS SPA d'Alger filiale de
CEVITAL***

Présenté par :
MEDJBOUR Rima

Encadré par :
Mr. GUENDOUI. Brahim

Membres de jury :

Président : Mr OUALIKENE. Selim Professeur ; UMMTO.

Examineur : Mr HAMI. Lounes MAA ; UMMTO.

Rapporteur : Mr GUENDOUI. Brahim Professeur ; UMMTO.

Promotion 2018-2019

Remerciements

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

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

Nous souhaitent exprimer notre profonde gratitude à notre promoteur, Mr GUENDOUZI Brahim merci, de nous avoir suivie et guidées tout au long de ce travail.

Nous remercions également tout le personnel de la compagnie maritime NOLIS Spa (Mr Lheddi, Mr Khendek en particulier notre encadreur Mr Madi), notre gratitude va également vers Mme Hamitouche.

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

Dédicaces

Je dédie ce travail

A mes chers parents qui m'ont toujours soutenu

tout au long de ma vie

A mes frères

Et a tout les gens que j'aime et ceux qui sont

présents dans mon cœur

Rima

Abréviations	Significations
B/L	Bill of Lading.
BAF	Bunker Adjustment Factor.
BIMCO	Baltic International Maritime and Concile.
CAF	Currency Adjustment Factor.
CFR	Coût, fret payés jusqu'à.
CI	Commerce International.
CIF	Coût, assurance et fret payés jusqu'à.
CMA	Code Maritime Algérien.
CNUCED	La Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement.
CIP	Transport, assurance payés jusqu'à.
DA	Dinars Algérien.
DAP	Livraison au lieu de destination.
DAT	Livraison au terminal d'arriver.
Do	Gasoil
EPAL	Entreprise Portuaire Algérienne.
ETA	Estimated time Arrived.
EXW	Livraison à l'usine.
FAS	Livraison sur le quai le long du navire.
FIO	Free In/Free Out.
FO	Full
FOB	Livraison à bord du navire.
Fw	Eau fraîche
IBAN	International Bank Account Number
INCOTERMES	International Commercial Termes.
ISO	International Organisation for Standardisation
Lo	Huile
M ³	Mètre cube.
MT	Mètre tonne
PAF	Police des frontières.
Q/Q	Quai à Quai.
RO-RO	Roll-On, Roll-Off (Navire Roulier).
SOF	Statement of fact
SPA	Société Par Actions.
SWIFT	Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication.
TVA	Taxe sur Valeur Ajouter.
UP	Unité de Paiement.
L.O.A	LONGEUR
BEAM	LARGEUR
V	VOLUME
TE/SD	TIRANT D'eau /Sumer draft
USD	United states dollar
TJN	Taux jauge net
TJB	Taux jauge brut
HT	Hors taxe
TTC	Toute taxe comprise
MAR	Marchandise
M	Mètre
NOR	Notice of readiness
BB	Big bag
VHF	Very high frequency

Sommaire

Introduction générale..... 01

Chapitre I : Le transport maritime de marchandises : caractéristiques, avantages et contraintes

Section 1 : Généralité sur le transport maritime de marchandises..... 03

Section 2 : Assurance maritime et choix des incoterms 14

Section 3 : Principaux auxiliaires, et les différents documents et contrats usuels du transport maritime de marchandises 21

Conclusion 33

Chapitre II : L'activité de la consignation de navires

Section 1 : Généralités sur la consignation et l'agent consignataire de navire..... 34

Section 2 : Activités et fonctions de l'agent consignataire de navire 42

Section 3 : Le cadre juridique de l'activité de consignation maritime de navire 47

Conclusion..... 54

Chapitre III : L'activité de consignation de navire par la compagnie maritime Nolis-spa filiale de CEVITAL

Section1 : Structure d'accueil chez NOLIS-SPA..... 55

Section 2 : Le processus de consignation (suivie des opérations effectuer par l'agent consignataire lors de l'escale d'un navire) 68

Conclusion 86

Conclusion générale 87

Bibliographie.

Liste des tableaux et figures.

Annexes.

Résumé.

Le processus de la mondialisation et la globalisation, ainsi l'effet de l'internationalisation sont des facteurs qui ont accéléré l'ouverture économique dans le monde. L'évolution des pratiques d'exploitation commerciale a pratiquement marqué le domaine du transport maritime entre les différents continents.

Le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, on trouve également le transport de produits préalablement conditionnés par conteneur, caisses, palettes, fûts. Ce que l'on a coutume d'appeler marchandise divers ou conventionnel, de ce fait le transport maritime a toujours été, et reste encore, le moyen de transport le plus économique.

Ce dernier, constitue le moteur d'expansion des grandes puissances économiques, ce qui détient le monopole de la quasi-totalité des échanges mondiaux de longues distances.

Selon la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement), plus de 80% des échanges commerciaux se font par voie maritime car il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie, ainsi il contribue massivement à la dynamique économique et au développement industriel des nations. Donc son rôle est indispensable au bon fonctionnement de toutes les entreprises.

Le transport par voie d'eau suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre. Ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires qui développent un grand nombre d'activités de diverse nature dites activités auxiliaires.

Les intervenants ont fait leur apparition dans le commerce maritime de manière progressive ils opèrent en fonction des besoins du navire ou de la cargaison. Ils n'interviennent pas toujours au même moment, encore moins sur les mêmes questions et leurs différentes prestations ont une influence significative sur l'ensemble de l'activité. Cela les oblige à s'inscrire dans une logique systémique, donnant ainsi au transport maritime une structure de chaîne, chaîne au sein de laquelle chacun doit jouer pleinement et méticuleusement son rôle.

Parmi les activités auxiliaires, une attention particulière est accordée à la **consignation de navire**, eu égard à l'importance de sa place dans la chaîne logistique du transport maritime et aux diverses facettes du rôle de l'agent consignataire.

Aujourd'hui, l'accès des navires dans un port d'escale devient pour tout armateur une épreuve difficile faisant appel à une importante capacité managériale du consignataire. Ce dernier devra veiller à ce que la chaîne logistique soit réalisée aux meilleures conditions (délais, coûts, risques, services) pour une rentabilité efficace et efficiente.

Parmi les entreprises de l'industrie maritime Algérienne ayant une très forte croissance à l'échelle internationale, Nolis-spa, société par actions de droit Algérien qui donne une grande considération à la consignation dans la chaîne du transport maritime.

Le choix du sujet intitulés «La consignation de navire dans la chaîne du transport maritime de marchandises» se rapporte, au fait que la figure du consignataire de navire est essentielle dans le sens où il porte le poids d'une grande partie du processus logistique, car une large majorité des décisions dans le transport maritime des marchandises sont prises lorsque le navire se trouve dans le port.

Notre objectif dans le cadre de ce thème est d'étudier et présenter toutes les opérations effectuées par l'agent consignataire lors de l'escale d'un navire mais surtout sa place et son rôle dans la chaîne logistique du transport maritime de marchandises au sein de la société Nolis-spa au niveau d'Alger.

La problématique que nous souhaitons aborder concerne :

- **Qu'elle est le rôle de l'agent consignataire lors de l'escale d'un navire au port ?**

Méthodologie d'étude

Pour tenter de répondre à cette problématique nous avons adopté en premier lieu une démarche méthodologique reposant sur des recherches bibliographiques et documentaires.

Dans un second lieu, on a opté pour une étude de cas, nous avons été amenées à effectuer un stage pratique au sein de l'entreprise (NOLIS-SPA).

Le plan

Notre mémoire est structuré par trois chapitres pour répondre à la problématique posée.

Le premier chapitre traite les différents volets du transport maritime de marchandises.

Tandis que le deuxième est consacré à la présentation de l'activité de la consignation de navire.

Et on termine avec le troisième chapitre qui concerne la partie pratique dans laquelle on analyse l'activité de la consignation des navires au niveau de la compagnie maritime Nolis.

Introduction

De nos jours le transport maritime est le mode le plus important pour le transport de marchandises.

La nécessité de déplacer des marchandises, donne une place prépondérante au secteur du transport maritime qui constitue l'épine dorsale du commerce international et par conséquent de l'économie mondiale.

C'est pour cela qu'on a opter dans ce premier chapitre à l'étude des grandes axes du transport maritime, dans lequel on apenché aux généralités, différents navires et ports ainsi que les avantages et contraintes dans la première section, puis à l'assurance maritime et choix des incoterms dans la seconde section et finir avec la troisième section qui portera sur les principaux auxiliaires, et les différents documents et contrats usuels du transport maritime de marchandises.

Section 1 : Généralités sur le transport maritime

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux internationaux se développent dans le monde avec l'essor du transport, en particulier, par voie maritime. C'est pour cela, que la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays.¹

1. Définition et types du transport maritime

1.1. Définition du transport maritime

On entend par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectué par mer.

Le transport maritime se taille une place de choix dans le commerce international, ainsi la quasi-totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime.

Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs, car il permet de gains de temps et de sécurité qui ne peut être négligés, de même il réduit le cout de la manutention et des assurances.

Le transport maritime, malgré sa lenteur, reste le mode le moins coûteux et mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux genre céréales, hydrocarbures, fruits etc.

¹LE BLEME, « *acteur du commerce maritime* », édition Belize, 2011, fiche n°28.

En effet le transport maritime est tarifé par les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritime) qui fixent les règles de tarification.²

1.2. Les types du transport maritime

1.2.1. Le transport à la demande (*tramping*)

Dans ce cas, le navire va de port en port selon les carianes du marché du transport. Ce type de service est différent de la ligne régulière, puisqu'il est caractérisé par la disparition de la notion de régularité des escales et la stabilité des tarifs appliqués. Ainsi les navires de tramps vont d'un port à l'autre aux grés des affrètements, des cours de frets, de la cargaison à transporter, des couts de transport mais aussi aux types de navires qui sont généralement des transporteurs de vrac ou de cargaison homogène et qui sont destinés pour un seul ou au maximum deux destinataires (*clients*).

Ce type de transport est faible par rapport au service régulier, il s'appuie sur la rentabilité qui conduit à faire tourner au maximum ses navires et joue entre la liberté et la souplesse d'une part et la sécurité de l'autre portant sur le choix du navire que sur la forme du contrat.

Le tramping dépend du marché de l'offre et de la demande, de ce fait le fret est calculé d'après les négociations entre armateurs et chargeurs concernant la disponible des navires et la nature de la marchandise à transporter. Donc le seul facteur qui caractérisé le marché du tramping c'est l'offre et la demande.³

1.2.2. Le transport de ligne régulière

La ligne est un mode d'utilisation du transport maritime au même titre que le tramping. Cependant, elle se caractérise par la fiabilité de ses services, la régularité et la continuité dans le temps des voyages et des itinéraires, la fixité des escales et la publication des tarifs et des horaires. Soit les départs et les arrivées s'effectuent à jours et heures fixes et sont publiés, soit seules les escales sont fixes mais le navire, à chaque escale, attend d'être complètement chargé avant de repartir.

Sur la ligne régulière sont utilisés des navires spécifiques, ici notre étude se limitera aux ports conteneurs, dont la conception est liée au type de marchandises transportées et à leur emballage. La clientèle est constituée de chargeurs qui n'ont pas un usage régulier de

²Belotti.J, le transport international de marchandise paris 1992, p. 242.

³Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.

navire complet. On peut d'ailleurs qualifier la ligne régulière au vu de la place du chargeur dans le contrat de transport.

En effet, celui-ci adhère aux conditions de transport et surtout de responsabilité définies par l'armateur dans le connaissement. Le chargeur n'a ici aucune liberté de négociation commerciale sauf à entretenir une relation de partenariat très étroite avec l'armateur avec lequel il a une relation d'affaire continue.⁴

2. Les types de navires

Le chargement de la marchandise peut s'effectuer sur deux types de navires comme l'indique la figure n°01 :⁵

2.1. Les navires spécialisés

Sont réservés au transport d'un type particulier de marchandise tels que : les vraquiers, pétroliers ou céréaliers, les navires polythermes destinés au transport de denrées périssables.

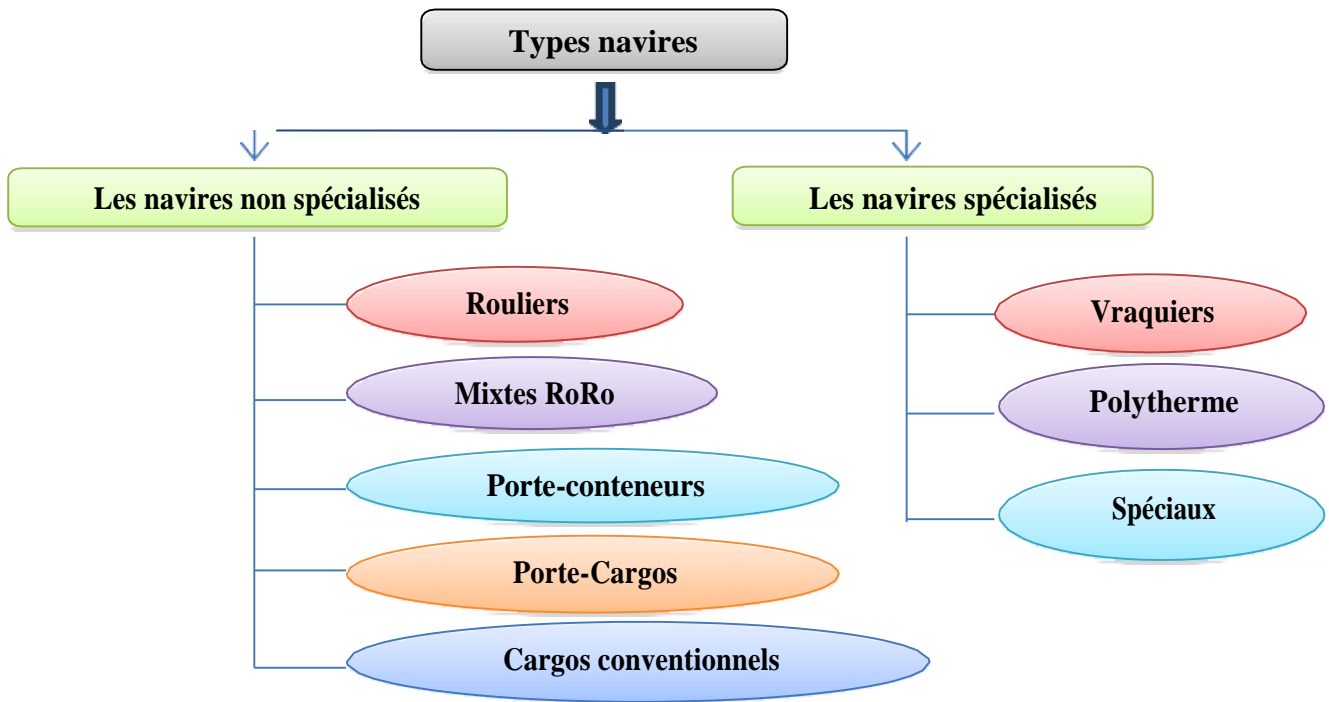
2.2. Les navires non spécialisés

Ils sont destinés pour transporter toute sorte de marchandises diverses ; emballées et conditionnées (sacs, cartons, caisses ; mais aussi cadres conteneurs,...etc.). Tels que les cargos conventionnels qui disposent de leurs moyens de manutention, les portes conteneurs adaptés au volume des conteneurs, et les navires rouliers équipés d'une rampe arrière permettent la manutention de tous les types de marchandises. Cette technique de roulage est aussi appelée la technique RoRo (Roll on – Roll off). Les navires mixtes RoRo + conteneur combinent l'intérêt du conteneur avec celle du roulage. Les porte-barges destinés au transport combiné fluvial/maritime.

⁴<http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/conteneursmaritimes.pdf>

⁵ Denis Chevalier et Francois Duphil, « transporter à l'international », Faucher, Danves, 2009, p 142, 144 et 145.

(Figure n°01) : Les types des navires



Source : Réaliser par nos soins

▪ **Les vraquiers**

Les vraquiers comprennent les transporteurs de vrac solides (minéraliers, céréaliers,...etc.) et les navires citernes, essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gazliquéfiés.



▪ **Les navires polythermes**

Les navires polythermes s'adaptent au transport sous température dirigée. Ils sont destinés au transport denrées périssables. Ce type de navire est aujourd'hui remplacé par les conteneurs reefers. L'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car ils sont plus souple.



▪ **Les navires spéciaux**

Il en existe de toutes sortes : car-ferries, des navires spécialisés dans le transport décharges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines ; etc.



▪ **Les porte-conteneurs**

Les porte-conteneurs sont des navires puissants et rapides, les portes boites en jargon de marin. Ce sont les navires qui transportent exclusivement des conteneurs ils peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs (le plus grand porte conteneur au monde appartient au groupe CMA CGM fait environ 400 m de long et peut transporter 217 000 conteneurs).



▪ Les navires rouliers

Les navires rouliers sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. Cette technique dérivée de celle du ferry-boat et appelée « Roll-on/Roll-off » ou « RO-RO », présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tous les types de marchandises, On distingue : le roulage directe (manutention de charge sur roues ou chenilles) : semi-remorques routières, voitures, wagons parfois , Le roulage indirect, dans lequel on utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises à bord : remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, chariot sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

**▪ Les navires mixtes RO-RO + conteneur**

Les navires mixtes RO-RO + conteneur combinent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés. Leurs avantages et donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ses navires de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois deciternes.



- **Les navires porte-barges**

Les navires porte-barges sont des navires munis d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci.



- **Les cargos conventionnels**

Les cargos conventionnels disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ses navires classiques perdent peu à peu de leur importance.⁶



⁶Chevalier.D et Duphil.F ; *Op.cit.* ; p 128.

3. Présentation des ports et leur place en Algérie**3.1. Définition et différents types de ports****3.1.1. Définition du port :**

Le port est une infrastructure aménagée pour l'embarquement et le débarquement des marchandises du fret et des passagers.

Un port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport de marchandise et des voyageurs. Il s'inscrit à l'intérieur d'un système de distribution de fret reposant sur la notion d'avant pays et d'arrière-pays qui interagissent par le biais d'activité d'importation et d'exportation.⁷

3.1.2. Les différents types de ports :

Le port est un maillon indispensable de la chaîne logistique internationale. Il existe trois différentes catégories de port : les ports maritimes, ports fluviaux et les ports secs.

- **Les ports maritimes** : sont des ports situés sur la côte d'une mer ou d'un océan, généralement ils sont les principaux ports d'un pays et peuvent accueillir toute sorte de navires.
- **Les ports fluviaux** : appelés aussi ports intérieurs, ils se situent sur le bord d'une rivière, d'un fleuve ou d'un canal. Les ports fluviaux peuvent être complémentaires aux ports maritimes en leurs servant de base arrière, notamment pour le trafic de conteneur.
- **Les ports secs** : le port secs se situent à l'intérieur des terres, ils permettent de stockage la distribution de marchandises. Leurs fonctions sont les mêmes que celles des ports maritime et comprennent les services de dédouanements.

3.2. La place du port en Algérie

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 km doté de 11 ports commerciaux trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (DjenDjen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès)⁸.

Le port d'Alger est la principale plate-forme maritime manipulant près de 33% du commerce international algérien. Ces ports sont construits selon des normes anciennes, qui sont configuré pour les petits navires en raison de leurs manques de profondeur qui est réduite

⁷ Moise Donald Daily, logistique et transport international de marchandises l'Harmattan 2013 p.88

⁸ Mouhamed Naili transport, logistique et développement agro-alimentaire en Algérie EL Watan

par les phénomènes d'envasement nécessitant régulièrement des opérations de dragage. Ce qui engendre des frais supplémentaires que ce soit pour les entreprises portuaires ou pour les chargeurs.

Les ports algériens sont érigés en entreprise portuaire lors de la restriction de 1982 soit dix ans après l'indépendance, leurs attribuant le cadre juridique de (SPA). Bien que le pouvoir public a instauré un ensemble de lois et de décrets en vue d'insérer les ports algériens dans la mondialisation et de les monopoliser mais l'activité portuaire reste faible en terme de rendement avec une moyenne de 10 conteneurs l'heure et reste la plus faible dans le bassin de la méditerranée.

L'indice de connectivité maritime réguliers est de 10.36 pour l'année 2018 qui a connu une évolution par rapport à l'année 2017 qui était de 8.2 mais ça reste un taux faible par rapport aux autres pays de l'Afrique du nord (Tunisie, Maroc, Egypte).

Depuis plus d'une dizaine d'années 95% des flux maritimes en Algérie sont assurés par des compagnies étrangères telles que CMA-CGM (France), Maersk (Danemark), Mediterranean Shipping Company (Suisse). Le management portuaire est assuré par des partenaires étrangers comme DPW (Dubai Ports World) pour les ports d'Alger et de DjenDjen et Portek International (Singapour) pour le port de Bejaïa.

La CNAN est le seul armateur national qui assurait la plus grande partie des prestations des flux maritimes de marchandises jusqu'à la fin des années 1990 puis cette compagnie est rentrée dans le déclin au début des années 2000 et elle a perdu un grand nombre de son effectif et de ses navires. Les pouvoirs publics ont récemment décidé de l'aider de relancer son activité à travers l'acquisition de nouveaux navires qui correspondent aux normes mondiale pour la période allant de 2013 à 2016.

4. La tarification du transport maritime

Les Compagnies de transport adoptent des règles de tarification aussi variées que les modes de transport utilisés, les conditions d'expédition, les caractéristiques physiques des marchandises ou encore les emballages utilisés.

Il en ressort néanmoins deux modes de tarifications le plus souvent utilisés : le mode conventionnel et le mode forfait.⁹

⁹<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Cotation-tarification-maritime.htm>

4.1. La tarification du fret de base pour les marchandises conventionnelles

Pour les expéditions le fret est généralement établi à l'unité payante qui est la tonne ou le m^3 «à l'avantage du navire», sur la base d'une équivalence $1m^3=1tonne=1UP$, on mesure donc le volume et le poids de la marchandise, le chiffre retenu comme quantité d'unités payantes est le plus élevé des deux.

Par rapport au tonnage qui est supérieur ou inférieur au cubage, on dit que le changement est « *en lourd* » ou « *en léger* ». ¹⁰

4.2. Tarification forfaitaire

Certaines marchandises (*animaux, voitures, etc.*) sont taxés à l'unité. Il existe une taxation minimum pour les petits colis, les marchandises de grande valeur sont taxées sur la base de cette valeur.

Ces taux de fret des conférences maritimes sont en fonction de la classe de la marchandise transportée.

4.3. Les correctifs

Indépendamment du prix affiché dans le tarif du transporteur, celui-ci peut vous faire supporter des hausses conjoncturelles dictées par des événements commerciaux, politiques ou économiques indépendants de sa volonté. Il vous appliquera alors des "correctifs" exprimés en pourcentage sur le fret de base. ¹¹

4.3.1. Surcharge fuel ou BAF (bunker adjustment factor)

Est un correctif conjoncturel qui influence le prix du transport. Le BAF modifie le coût du transport en fonction du cours du baril de pétrole. Il peut être exprimé en pourcentage ou bien en montant à payer par conteneur.

4.3.2. Surcharge monétaire ou CAF (currency adjustment factor)

Est un correctif conjoncturel qui modifie le prix du transport en fonction de la variation du taux de change de la devise dans laquelle est libellé le tarif.

4.3.3. Surcharge d'encombrement portuaire

Majoration appliquée sur certaines destinations, ou sur une immobilisation du navire.

¹⁰AMROUCHE Sadika BARACHE Yasmina, mémoire « *L'activité de consignation de navires en Algérie depuis l'avènement de la libéralisation des activités maritimes.* » Bejaia 2016.

¹¹ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Cotation-tarification-maritime.htm>

Remarque :BAF et CAF sont deux types d'ajustement qui viennent s'ajouter au fret de base soit à la hausse, soit à la baisse. La BAF est un correctif qui dépend de l'évolution du prix du carburant. La CAF est un correctif qui dépend de l'évolution de la devise dans laquelle est libellé le tarif. Ces correctifs ne doivent pas forcément être revus à la hausse.¹²

5. Les avantages et contraintes du transport maritime de marchandises

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui peuvent être déterminants dans le choix de la solution transport. Nous allons les présentés dans le tableau n°01 :¹³

Tableau n° 01 :Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Caractéristiques et techniques	Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diversité et adaptation des différents types de navires (porte- conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). ▪ Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) réduit le coût de l'entretien et des assurances. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taux de fret avantageux sur certaines destinations. ▪ Possibilités de stockage dans les zones portuaires. ▪ Tous les points du globe peuvent être desservis. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Délais importants. ▪ Encombrement portuaire de certaines zones. ▪ Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. ▪ Rupture de charge et manutention (source d'avaries). ▪ Assurance plus élevée et emballage plus onéreux.

Source :Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008, p16.

¹²Idem

¹³Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008, p16.

Section 2 : Assurance maritime et choix des incoterms

La maîtrise des règles d'incoterms et des contrats d'assurances et un préalable de la compétitivité logistique internationale.

Toute marchandise, quels que soient sa nature, son emballage, sa destination, est exposée lorsqu'elle voyage au risques si nombreux et si onéreux qu'aucune entreprise ne peut envisager d'en supporter l'aléa. C'est pourquoi les entreprises font appel à des assurances afin de garantir non seulement le remboursement des dommages et dépenses supportés par les marchandises mais également l'avarie commune.

1. L'assurance du transport maritime**1.1. Définition de l'assurance maritime**

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ». ¹⁴

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de forces majeures, aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime ». ¹⁵

1.2. Les formes d'assurance maritime

On distingue deux formes d'assurance maritime : les assurances sur corps de navire, et les assurances sur facultés

¹⁴Ecole nationale de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.page147

¹⁵ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

1.2.1. Assurance sur corps de navire

Elle est à la charge de l'armateur ou, suivant le contrat de l'affrètement.

L'assurance corps porte sur le navire au sens large du terme, il peut s'agir de tout engin utilisé à titre commercial ou privé sur les eaux maritimes ou fluviales qu'il soit en navigation ou en construction. En plus du navire, on peut assurer également les frais d'armement, les approvisionnements, les salaires et les charges sociales de l'équipage, le fret, le bénéfice, l'assurance elle-même.

1.2.2. Assurance sur faculté

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation... etc.

La prise en charge des risques est mise en œuvre depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination.

1.3. Les principaux risques du transport maritime

L'assurance maritime discerne deux grandes catégories de risques, ceux-ci sont classés d'après leur nature soit, comme des avaries particulières ou des avaries communes.¹⁶

1.3.1. Les avaries communes

C'est une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Le terme désigne les dommages résultant de décisions prises pour «sauver le navire et donnant lieu à contribution, les frais et les sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et le propriétaire de la cargaison, proportionnellement à la valeur de chaque expédition. Ainsi, une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses. Les sommes mises en jeu sont considérables et font de l'avarie commune un risque majeur, qu'il est indispensable d'assurer.

L'article 300 du code maritime algérien stipule : « Est considéré comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été faite volontairement et raisonnablement, par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret d'un danger commun (...)».

¹⁶J. Putzeys, Droit des transports et droit maritime, ed Bruylant, Bruxelles, 1993, P116.

1.3.2. Les avaries particulières

Elles concernent tous les modes de transport. Ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui proviennent soit d'événements majeurs survenant au cours du transport (naufrage, accident de la route, déraillement.) soit d'événements concernant uniquement la marchandise (chute, perte).

1.4. Les différents types de garanties

Les différents types de garanties les plus abordés sont :

1.4.1. La garantie « TOUSRISQUE »

« La police dite « tous risque », la plus étendue, qui garantit tous les dommages ou perte matériels survenus aux objets assurés pendant leur déplacement ou leur séjour à terre»¹⁷.

Il est utile de préciser qu'indépendamment des obligations du contrat ; et dans la limite du temps et du lieu prévues par la police, la « tous risques » est une garantie dont l'étendue est très élargie. Dans ce mode d'assurance l'assureur s'engage à couvrir les dommages et les pertes matérielles non seulement, mais aussi les pertes en poids et en quantités causées aux objets assurés à la suite :¹⁸

- D'évènement majeur par tout moyen de transport successif ou d'évènement frappant exclusivement la marchandise (mouille, case, perte...) survenant au cours du transport.
- D'accident survenant au cours de la manutention, séjour à quai, on relèvera deux limitations
 - Le vol et disparition prévoyant certaines conditions de mise en œuvre pour moraliser ou prévenir le risque.

Ainsi, les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ont été constatées ; La disparition n'est couverte que sur présentation d'un certificat de non livraison émanant du transporteur ou d'une autorité portuaire.

- La deuxième relative aux marchandises en pontée ; elle son automatiquement couvertes si celles-ci elles sont chargées sur des navires munis d'installation appropriées.

¹⁷J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P169.

¹⁸ Idem.p174.

Cependant L'assureur n'accorde pas « la tous risques » pour les cas suivants :

- Certaines marchandises voyageant en vrac ou sans emballage.
- Certaines destinations réputées dangereuses.
- Les marchandises chargées en pontée (sur le pont du navire).

1.4.2. La garantie « FAP SAUF »

La police « Franc d'avarie particulière sauf » ou « FAP Sauf », est une garantie restreinte, qui ne garantit pas comme son nom l'indique, les avaries particulières sauf celles provenant d'un certain nombre de cas limitatifs énoncés dans le texte de l'imprimé FAP SAUF ;

Dans ce mode de garantie l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes matérielles des objets assurés, ni les pertes de poids ou de quantités et ne prend en charge que les événements lourds de conséquences touchant à la fois le navire transporteur et la cargaison.

Ces événements pour la partie maritime du voyage figurent dans l'énumération suivante :

- Abordage, échouement, naufrage, heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile, ou flottant y compris les glaces.
- Voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à décharger tout ou partie de sa cargaison.
- Incendie, explosion, chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement.

A cette liste s'ajoute des événements à caractère cataclysmes ou de force majeure qui peuvent aussi se produire pendant le voyage terrestre ;

- Raz de marée, cyclone, trombes caractérisées, éruption volcaniques, tremblement de terre, de même que l'incendie, explosion et chute de foudre.

2. Choix des incoterms

Les incoterms sont nés de la difficulté des opérations du commerce international et la complexité de mettre en place des transactions commerciales lors d'une opération d'import ou d'export.

2.1. Définition des incoterms

« Les incoterms est une série de règles internationales qui sert à interpréter les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur, désignés sous forme d'abréviation incoterms (International Commercial Terms) ils ont été élaborés par la chambre de commerce international (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition entre acheteurs et vendeur »¹⁹.

Les incoterms constituent un ensemble de règles définissant un langage commun entre vendeurs et acheteurs, afin d'éviter les différences d'interprétation, car l'addition d'un mot ou même d'une lettre à (C.F) et (C.A.F) par exemple, peut avoir quelques fois un résultat tout à fait imprévu et le caractère même du contrat risque d'en être modifié²⁰.

Donc pour l'achat de sa marchandise, l'acheteur choisie l'incoterms qui convient mieux pour cette opération.

Ils sont d'un intérêt capital même s'ils ne définissent de relation avec les transporteurs, ni le transfert de propriété, ils règlent plutôt les questions relatives au transfert vers le lieu de livraison avec les risques encourus, des documents à fournir et la répartition de l'ensemble de ces frais.

2.2. Rôle des incoterms

Les incoterms règlent le partage de l'acheminement de la marchandise entre le vendeur et l'acheteur dans le cadre d'un contrat d'achat et de vente à l'international, ils fixent en particulier les responsabilités et les obligations des parties au contrat international. Les incoterms jouent un rôle important dans le commerce international :²¹

- Une définition précise du transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur.
- Une définition précise du transfert de l'obligation de livraison du vendeur ; ou de remise à un transporteur désigné.
- Une définition précise de la répartition des frais administratifs et logistique entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de marchandise.

¹⁹ Incoterms2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publication CCI n°600, Paris, 2007.

²⁰ Mohamed et Kamel el Khalifa, guide des transports internationaux de marchandises, éd Dahleb 1994, p124.

²¹ Moise Donald Dailly; op.cit. p 46.

- Définir la prise en charge de l’emballage, le marquage, les opérations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises ou l’empotage et le dépotage des conteneurs ainsi que les opérations d’inspection.
- Fixation des obligations respectives pour l’accomplissement des formalités d’exportation et/ou d’importation, le règlement des droits et taxes.

2.3. Classification des incoterms

Les incoterms peuvent être classés en fonction de la famille, mode du transport et du risque (type de vente)²² :

2.3.1. Selon le mode de famille

- La famille des **E** comprend l’incoterm EXW obligation minimale.
- La famille des **F** comprend les trois (03) incoterms FCA, FAS, FOB. le vendeur n’assume ni les risques, ni les couts du transport principal.
- La famille **C** comprend quatre (04) incoterms : CFR, CIF, CPT, CIP. Dans ce cas le vendeur assume les couts de transport principal mais pas les risques.
- La famille **D** comprend cinq (05) incoterms qui sont DAF, DES, DEQ, DDU, DDP. Dans cette famille le vendeur assume les couts et les risques du transport principal.

2.3.2. Selon le mode de transport

- Transport maritime : FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ
- Transport terrestre : DAF.
- Transport multimodal : EXW, FCA, CPT, CIP, DDU, DDP.

2.3.3. Selon le type de vente

On distingue deux types de ventes :

- Vente au départ : le vendeur s’acquitte de son obligation de livraison dans son pays. Elle comprend les familles ‘E’, ‘F’ et ‘C’.
- Vente à l’arrivée : le vendeur s’acquitte de son obligation de livraison dans le pays d’arrivée. Elle comprend la famille ‘D’ à l’exception de l’incoterm DAF qui n’appartient à aucune catégorie.

²² Jean BELLOTI, op.cit., pp 97-98

2.4. Les incoterms exclusivement maritime

Quatre incoterms sont applicable pour le transport maritime on a :

- FOB (Livraison à bord du navire)
- FAS (Livraison sur le quai le long du navire)
- CFR (Coût, fret)
- CIF (Coût, assurance et fret)

Le transfert des frais et risques ce fait comme suit :

2.4.1. FOB (Free on bord) ;

- **Le vendeur** place la marchandise à bord du navire au port d'embarquement désigné. Il fait des formalités de douane export.
- **L'acheteur** désigne le navire et paye le fret maritime. Le transfert des frais et des risques lui incombe lorsque la marchandise est à bord du navire.

Il n'y a aucune obligation de contracter une assurance transport.

2.4.2. FAS (Free Along sideship) ;

- **Le vendeur** doit mettre la marchandise à disposition sur le quai le long du navire ou sur les chalands et procéder aux formalités de douane export.
- **L'acheteur** paye les frais liés au fret et désigne le navire. Les risques et les frais sont donc à sa charge dès que la marchandise est à quai.

Il n'y a aucune obligation de contracter une assurance transport.

2.4.3. CFR (Cost and freight) ;

- **Le vendeur** choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu. Il prend en charge la mise à bord ainsi que les frais des formalités douanières export.
- **L'acheteur** prend les frais à partir de l'arrivée du bateau au port de destination (non déchargé) mais il est responsable des risques de perte ou dommage à partir du moment où les marchandises sont à bord du navire. Si le cout de transport augmente en cours d'expédition, les frais supplémentaires sont à sa charge.

Il n'y a aucune obligation de contracter une assurance de transport.

2.4.4. CIF (Cost Insurance and Freight)

- **Le vendeur** doit en plus des obligations du CFR fournir une assurance à minima pour le transport maritime au profit de l'acheteur et en payer la prime sur une valeur de 110% de la marchandise.
- **L'acheteur** prend les risques à sa charge de la même manière pour le FOB.

Section 3 : Principaux auxiliaires, et les différents documents et contrats usuels du transport maritime de marchandises

Les opérations de transport de marchandises nécessitent l'intervention de plusieurs acteurs, pour assurer le bon déroulement de la procédure de transport. L'ensemble de ces intervenants travaillent en collaboration à l'aide des contrats et documents, qu'ils définissent le rôle et la responsabilité de chacun d'entre eux.

1. Les principaux auxiliaires du transport maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre un port A et un port B. Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées.²³

1.1. Les ports commerciaux

Les ports commerciaux nationaux sont des entreprises publiques à caractère industriel et commercial. Il leur est confié le monopole de fait sur l'ensemble des fonctions portuaires, à savoir le pilotage, le remorquage, le lamage, l'avitaillement des navires en eau douce, les opérations de manutention à bord et à terre.

1.2. Les armateurs

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

²³ Moïse Donald Dailly, « Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, L'HARMATTAN, 1er édition, 2013, p 92 et 93.

1.3. Les chargeurs

Le chargeur est considéré comme une personne ou une société qui effectue les opérations de chargement. En pratique, le chargeur (*souvent l'exportateur*) ne procède pas au chargement, la plupart du travail est du ressort de l'entreprise de manutention au niveau du port, mais l'entreprise portuaire n'est pas considérée comme un chargeur.

Le chargeur (propriétaire ou non de la marchandise) est celui qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur. En cas de faute de ce dernier, le chargeur peut demander l'annulation du contrat.²⁴

1.4. Le Fournisseur

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

1.5. Le transporteur maritime

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifié (EX : le port), de plus, il est chargé de mettre le navire en état de navigabilité, en outre, l'armer, l'équiper et l'approvisionner.

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, et d'apporter les soins et l'attention nécessaires aux chargements et aux déchargements et la manutention de cette dernière. Il est responsable de la marchandise du moment de l'embarquement jusqu'au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.²⁵

1.6. Courtier maritime

Est considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de ventes du navire, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.²⁶

²⁴Belotti Jean, « transport international de marchandises », 4e édition, Vuibert, 2015, p 60.

²⁵ Article 27 de la loi 1966 du CMA.

²⁶ Article 631 du CMA, 2008.

1.7. Le courtier d'affrètement

Les courtiers d'affrètement sont définis comme des courtiers libres s'entremettent entre le fréteur et l'affréteur d'un navire. Ils sont également courtiers en achat et vente et parfois jouent un rôle d'intermédiaire entre armateur et chantiers lors de la commande d'un navire neuf.²⁷

1.8. Le transitaire

Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il est chargé d'effectuer pour le compte de la marchandise un certain nombre d'opérations : les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la rédaction de connaissements, le groupage, le dégroupage, la reconnaissance et le passage de la marchandise, etc. suivant les cas il peut être simple mandataire (soumis exclusivement à une obligation de moyens) ou, plus largement, commissionnaire.

Dans ce cas, il a entière liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix des modes de transport et de transporteur et de négocier les contrats avec ces derniers. Il est, en contrepartie, astreint à une obligation de résultat. A noter que les professionnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une activité de stockage et de manutention. Il n'est non plus rare de rencontrer qu'il possède une division qui s'occupe du transport de poste-acheminement terrestre.

1.9. Le consignataire ou agent maritime

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle de ces derniers (liaison entre le port, le navire et l'équipage) durant l'escale maritime ainsi que le suivi administratif des marchandises transportées. Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et la déclarer sur le quai auprès de la douane. Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur (le propriétaire du navire).

1.10. L'aconier (manutentionnaire)

Il s'agit d'un auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes :²⁸

²⁷ BAUCHET Pierre, « les transports mondiaux, instrument de domination », éd Economica, Paris, 1998, P.291.

²⁸ Jean Belotti ; op.cit. ; p 278, 279

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer et les garder jusqu'à leur embarquement.
- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées et les garder jusqu'à leur remise au destinataire.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui et tout ce qui concerne la limitation de la responsabilité et la réception ressort du droit commun.

1.11. La douane

La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Elle est habilitée à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.²⁹

1.12. Le Destinataire Final(Importateur)

C'est la personne physique ou morale qui possède le droit de se faire délivrer la marchandise lorsqu'elle présent le connaissement.

Ses taches sont :

- Procède ou fait procéder par l'intermédiaire de son représentant qui n'est autre que le transitaire aux formalités d'enlèvement de la marchandise et autres formalités touchants la marchandise (*expertise, contrôle, magasinage...*) ;
- C'est le propriétaire de la marchandise et dans la plupart des temps celui qui est mentionné au connaissement et dont il est le titulaire.³⁰

2. Les documents de base du transport maritime

Extrait des documents utilisés par les agences maritimes dans le cadre des opérations de gestion du transport par mer. Ces documents sont les plus importants, car ils déterminent les mouvements de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport des marchandises sur un navire donné, on retrouve :

²⁹ MARIE-MADLEINE Damien, «Dictionnaire de transport et de la logistique»2émeédition, DUNOD, Paris, 2005, p194.

³⁰Habrache(M),Sakher(m),Ghirbi(M), « la consignation des navires », INSIM, 2010.page 23.

2.1. Le connaissement (*Bill of lading*)

2.1.1. Définition

Le connaissement maritime (*Bill of Lading /BL*), comme tout document de transport, est d'abord un reçu de la marchandise, ensuite une preuve du contrat. Il est, en outre, un titre représentatif de la marchandise. En effet, selon la convention de Bruxelles, le transporteur doit remettre la marchandise non entre les mains d'un destinataire comme dans les autres modes de transport, mais au porteur du connaissement.³¹

Le connaissement maritime peut être :

- **A ordre** : transmissible par simple endossement : c'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire ;
- **A personne dénommée** : le document devient non négociable ;
- **On board** : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature ;
- **Reçu pour embarquement** : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive ;
- **Net de réserves** : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent ;
- **Surchargé** : des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.³²

Le connaissement maritime est établi par l'agent de la compagnie maritime. Trois originaux sont émis par transport.

2.1.2. Eléments qui matérialisent le contrat de transport

C'est le connaissement ou *B/L* qui matérialise le contrat de transport, et représente la marchandise (*transfert de possession*), il est délivré en quatre exemplaires :

- Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire ;
- Un exemplaire destiné à l'agent consignataire ;
- Un exemplaire destiné au *Shipper*³³ ;
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

³¹ D. LOTH, « L'essentiel des techniques du commerce international », Edition Publibook, 2009.

³² Corinne Pasco « Commerce International » 4e édition DUNOD, Paris 2002 p.75.

³³ Shipper : Expéditeur, affréteur.

2.1.3. Les informations contenues dans le connaissement

- Nom du transporteur ;
- Nom du navire ;
- Le nom du consignataire ;
- La *NOTIFY PARTY* (personne à notifier) ;
- Le numéro du voyage ;
- Le port de chargement, déchargement, transbordement ;
- Fret payé ou payable à destination ;
- Date et lieu de l'établissement et de la mise à bord.

2.1.4. La fonction essentielle de connaissement maritime

Le connaissement maritime se caractérise par trois fonctions :

- **Reçu de la marchandise** : Une fois les marchandises embarquées, le transporteur le signe. Il peut alors comporter des réserves relatives à l'état des marchandises ;
- **Titre négociable** : Il représente la marchandise mais également les droits qui lui sont attachés. Il peut être « nominatif », « à ordre » ou « au porteur ». Dans ces deux derniers cas, il peut se transmettre par endossement ;
- **Preuve du contrat de transport** : Il est la preuve du contrat de transport et définit les obligations du transporteur.³⁴

2.2. Le manifeste

C'est l'inventaire de toutes les marchandises se trouvant à bord, dressé par le capitaine à l'intention de l'autorité douanière du port où le navire vient faire escale et souvent délivré en copie aux divers intéressés à la cargaison.

Le manifeste indique la nature de marchandises, leur qualités, leur quantités, le nombre et les marques des colis, leur emplacement à bord, les dates et lieux de chargement et de destination, ainsi que les noms des chargeurs et destinataires. Indispensable aux formalités de

³⁴AIT BESSAI Abdennour LATRECHE Ouahid « le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international » p.44.

douane et de déchargement, le manifeste doit être spécialement préparé par les soins de capitaine pour chaque port de déchargement.³⁵

3. Les contrats de transport maritime demarchandise

Les marchandises transportées d'un port à un autre sont souvent soumises à un certain nombre de risques de perte, de vol ou d'avaries, c'est pour cela qu'il y'avait une nécessité deconclure des contrats entre les parties pour définir les obligations et les responsabilités de chacune d'entre elles vis-à-vis l'autre.

3.1. Le contrat de transport

3.1.1. Définition du contrat de transport

C'est le contrat par lequel le transporteur s'engage à déplacer une marchandise entredeux ports moyennant le paiement d'un prix (le fret) par le chargeur (ou le destinataire).

Par rapport au contrat d'affrètement, l'objet est la mise à disposition d'un navirependant un temps défini ou pour un voyage détermine, le contrat de transport a pour objet le déplacement maritime d'une marchandise confiée à un transporteur maritime : le navire sur lequel cedéplacement sera effectué n'occupe dans l'économie du contrat qu'une place relativement secondaire, même si, nous le verrons, il n'en est évidemment pas absent.³⁶

3.1.2. Les caractéristiques du contrat de transport

Le contrat de transport, est un contrat consensuel, qui porte sur un envoi destinataire et qui fait intervenir au moins trois personnes (*l'expéditeur, le transporteur et le destinataire*).

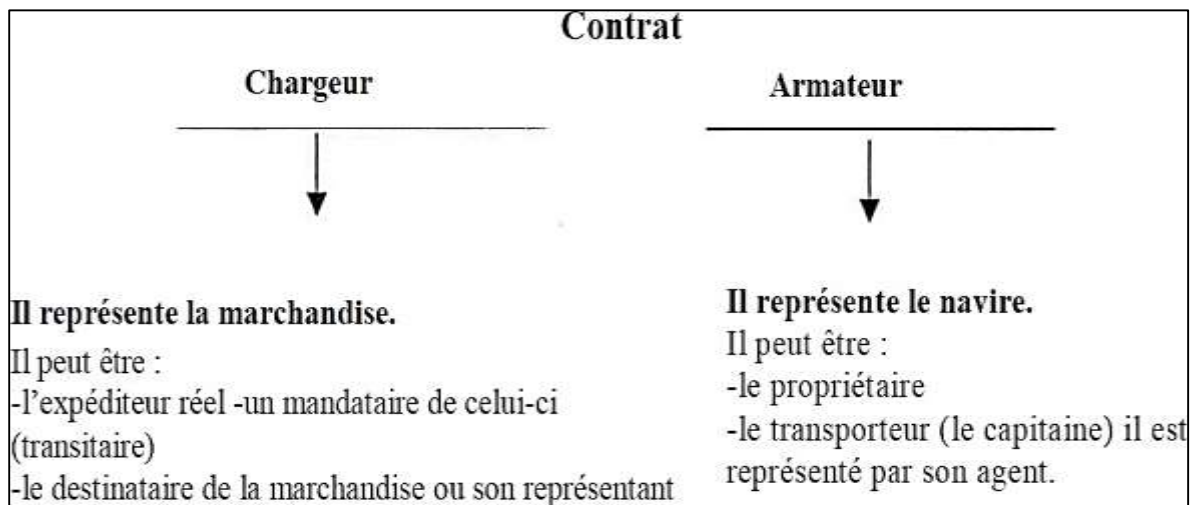
Le transporteur est tenu à une obligation de résultat, concrètement, cela signifie qu'en cas d'anomalie, le transporteur est automatiquement responsable. Cette obligation de garantie du transporteur au regard des marchandises ne commence qu'au moment où il les prend en charge. Ainsi, il doit faire la distinction entre la conclusion du contrat et le commencement d'exécution effective du contrat de transport.L'échange des consentements ne fait pas démarrer la prise en charge de la marchandise.³⁷

³⁵ A.R WERNER, « Traité de droit maritime général», éd librairie Droz, 1964.

³⁶ VIALARD (Antoine) : Droit maritime, édition PUF, 1er éd, France, 1997, P.366.

³⁷ Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI : « transport logistique », 8ème éd, le génie des glaciers, 2010, P 8.

(Figure n°02) : Comparaison entre le contrat du chargeur et celui de l'armateur



Source : réaliser par nos soins.

3.1.3. Les obligations des Parties du Contrat de Transport Maritime

3.1.3.1. Le chargeur doit

Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir :

- Nature (*dénomination commerciale*) ;
- Conditionnement et emballage ;
- Poids, volume, nombre (*quantité*) cette déclaration doit être faite dans des formes particulières pour les marchandises dangereuses ;
- Emballer de manière appropriée les marchandises. L'emballage doit être assez solide pour protéger la marchandise pendant les manutentions et le voyage ;
- Maintenir les marchandises pour arrimage ou calage intérieur (*surtout pour les conteneurs*) ;
- Etiqueter et marquer les colis, la compagnie réclame en général :
 - Marquage lisible sur au moins deux (02) faces ;
 - Indication du port de destination ;
 - Du nom ou de la raison sociale du destinataire ;
 - Du numéro de colis, de poids, volume ;
 - Le port de provenance ;
 - La marque de l'expéditeur.

3.1.3.2. Le transporteur doit

- Mettre son navire en état de navigabilité et Prendre en charge les marchandises ;
 - Charger et arrimer la marchandise avec le soin nécessaire ;
 - Emettre le connaissement à la demande du chargeur et après vérification des mentions qui y sont portés par ces derniers concernant la nature, la qualité de la marchandise de façon appropriée et soigneuse ;
 - Transporter et garder la marchandise ;
 - Transborder si nécessaire en cas d'empêchement de poursuivre le voyage ;
 - Décharger la marchandise et la livrer entre les mains du porteur du connaissement ou de son représentant (*consignataire de cargaison*) lequel doit l'accepter pour que le contrat de transport soit considéré comme achevé (*en Algérie cette réception qui entraîne la fin du contrat est assurée par l'organisme portuaire*) ;³⁸
- Une autre obligation a été dans la pratique mais ne figure dans aucun texte international c'est l'obligation de notifier l'arrivée du navire au destinataire (*si le bon de livraison est à ordre*).

3.2. Le contrat d'affrètement (charte-partie)

3.2.1. Définition du contrat d'affrètement

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 affrèteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue.³⁹

L'affrètement d'un navire ne concerne que rarement l'expéditeur de marchandises diverses, alors qu'il est de pratique courante pour les opérateurs sur les marchés de matières premières et de produits de base (*commodités*). Cependant, l'affrètement peut parfois être envisagé pour des transports de marchandises diverses :

- Dans le cas d'expéditions relativement importantes (*à partir de 300 tonnes*) ;
- A destination d'un port limitant les frais de post-acheminement, mais qui serait difficilement touchable par un navire de ligne pour des raisons de tirant d'eau, d'équipement portuaire, de manutention, etc.

³⁸ LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime, chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004, p 24.

³⁹ Art.640.CMA, 1998.

Il est ainsi pratiqué en grand cabotage (*Moyen-Orient, Afrique de l'Ouest*) par des exportateurs de produits industriels (*biens d'équipement par exemple*). Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement, mais les contrats (*charte-partie*) sont des contrats-types, fruits d'une longue expérience, puisqu'historiquement l'affrètement a précédé le contrat de transport.

Les affréteurs d'un navire peuvent utiliser ensuite celui-ci pour faire des transports mais les liens entre ces affréteurs et les chargeurs relèvent alors non plus du contrat d'affrètement, mais du contrat de transport, et sont régis par toutes les dispositions concernant celui-ci, et particulièrement la présomption de responsabilité du transporteur.

Toutefois, des connaissements émis dans ces conditions peuvent être refusés dans le cadre d'un crédit documentaire.

3.2.2. Les type de contrats d'affrètement

Les contrats d'affrètement sont conclus, en général par l'entremise de courtiers spécialisés, entre :

- Le fréteur : C'est celui qui fournit le navire, il peut être l'armateur (*représenté par un courtier de fret ou un agent maritime*) ou un affréteur précédent (*on parlera alors de sous-affrètement*).
- L'affréteur : C'est l'utilisateur futur du navire.

Trois types d'affrètements existent :

- **L'affrètement au voyage**

Le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret.⁴⁰

- **L'affrètement à 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.⁴¹

⁴⁰ Art. 650, CMA, 1998

⁴¹ Art. 695, CMA, 1998.

▪ 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.⁴²

3.2.3. Les obligations du fréteur et de l'affréteur**3.2.3.1 . Affrètement en voyage****▪ Fréteur :**

- Navigabilité du navire : elle concerne la navigabilité nautique et commerciale ;
- Armement, équipement et approvisionnement du navire ;
- Mise à disposition du navire : le fréteur doit présenter le navire à la date et au lieu convenus ;
- Réception de la marchandise ;
- Chargement de la marchandise ;
- Le fréteur doit mettre à bord la marchandise, l'arrimer ainsi que son chargement enpontée ;
- Délivrance d'un connaissement : la délivrance d'un connaissement laisse inchangée la nature des rapports entre le fréteur et l'affréteur, mais à l'égard du tiers porteur du connaissement, le fréteur se présente comme un transporteur et il est soumis aux règles régissant le contrat de transport ;
- Exécution du voyage : il doit prendre soins de la cargaison, l'aération des cales et en cas d'une panne pouvant interrompre le voyage le fréteur et en mesure de transborder les marchandises ;
- Désarrimage de la marchandise.

▪ Affréteur

- Déchargement de la cargaison et éventuellement les chargements ;
- Les délais de chargement et de déchargement : dans l'affrètement au voyage le temps joue contre le fréteur et l'immobilisation du navire coûte très cher. C'est pour cela que les chartes parties mettent à la disposition des affréteurs des délais de chargement et de déchargement très strictes appelés « *staries* ». Si l'affréteur

⁴² Art. 724, CMA, 1998.

dépasse ou trépasse le délai ce dernier doit payer une somme en plus, appelée surestaries accordée par le fréteur pour des heures ou des jours de retard, mais si le retard persiste l'affréteur paiera des contre surestaries ou des sur surestaries avec des sommes plus élevés ;

- A l'inverse, si l'affréteur gagne du temps du chargement et au déchargement, il aura éventuellement une prime de célérité ou *dispatch money* ;
- Paiement du fret.⁴³

3.2.3.2. Affrètement à temps

▪ Fréteur

- Navigabilité du navire ;
- Armement, équipement et approvisionnement du navire ;
- Mise à disposition du navire ;
- Le fréteur assume les charges de l'équipage, et lui donne les ordres concernant la gestion nautique.

▪ Affréteur

- Réception du navire ;
- Exploitation du navire ;
- Paiement du fret.

3.2.3.3. Affrètement coque nue

▪ Fréteur

- Le fréteur doit présenter à la date et au lieu convenu le navire désigné ;
- Bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.

▪ Affréteur

- L'affréteur peut utiliser le navire à toutes fins conforme à sa destination normale ;
- Armer et entretenir le navire : il doit recruter l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les défenses annexes ;

⁴³Lounes (M.N) Op.cit. 2004, p261.

- Il supporte tous les frais annexes d'exploitation ;
- Il assure le navire ;
- Il doit garantir le fréteur contre les recours des tiers ;
- Il doit payer le fret ;
- Il doit restituer le navire.⁴⁴

Conclusion

Le transport maritime est un marché lié au développement du commerce international. 90% des échanges mondiaux et des économies des pays passent par le trafic maritime ce qui explique sa capacité en ce qui est de la quantité à transporter, de sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandise en même temps ,mais aussi de ses coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport.

Le transport maritime constitue un service offert par plusieurs modes utilisés pour le trafic international de marchandises. Avec la bonne organisation de la logistique, le trafic s'améliore de jour en jour. En outre, nous avons l'avènement des différents types de navires qui sont adaptés à toutes sortes de marchandises.

Le transport maritime a réussi à se faire une place très importante dans le commerce international. Ceci témoigne par presque la quasi-totalité des flux échangés dans le monde livré par cette voie. Cependant il constitue un élément indispensable pour toute relation internationale malgré ses risques, il est le point de satisfaction, d'exigence et d'efficacité qui rassemble les objectifs entre les importateurs et les exportateurs.

Pour le bon déroulement des opérations du transport maritime il est primordial d'expliquer l'intervention de l'agent consignataire dans l'enchaînement des opérations de chargement et de déchargement de marchandise.

⁴⁴Lounes (M.N), Op.cit., p 27

Introduction

Le transport maritime suppose l'acheminement des marchandises d'un port à un autre, ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires qui développent un grand nombre d'activités de diverse nature disent activités auxiliaires. Par cette dernière une attention particulière est accordée à la consignation de navire.

Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser au titre qui ont une relation directe avec la consignation de navire, il sera composé de trois sections : la première fera l'objet d'une présentation générale de la consignation et l'agent consignataire, la deuxième sera consacrée aux activités et fonctions de l'agent consignataire, et la troisième à l'explication du cadre juridique de la consignation de navire.

Section 1 : Généralités sur la consignation et l'agent consignataire de navire

Comme toutes autres activités annexes au transport maritime, le consignataire est indispensable pour le bon fonctionnement de la chaîne de transport c'est pour cela qu'il est primordial de connaître son histoire, ses origines qui nous permettront aussi de définir ses types, son rôle ainsi que l'importance de cet auxiliaire dans la chaîne logistique du transport maritime.

1. Historique de la consignation de navire

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

Au temps de la marine à voile, le capitaine avait un rôle prépondérant dans l'expédition maritime. Il était souvent le propriétaire du navire qu'il exploitait avec le concours de quelques matelots. Il engageait ces derniers, achetait les vivres et les agrès, empruntait pour les besoins du voyage, négociait avec les chargeurs, recevait et livrait les marchandises.¹

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

¹ Pierre Jauffret, « Le Consignataire de Navire, Thèse », Aix au Provence, 1931, p.6

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

Depuis quelques années, les mutations s'opèrent rapidement dans le secteur maritime. Les armements de petites taille et de tailles moyennes sont absorbés par les plus grands. Certains grands armateurs créent des succursales dans tous les ports desservis par leurs navires. D'autres grands armateurs qui exploitent leurs navires sur les lignes régulières ont tendance à créer des sociétés de consignation dans chaque port du monde où leurs navires font escale. Les ports dans lesquels une compagnie ne dispose pas de représentants, elle peut faire appel à un agent non exclusif : C'est l'agent consignataire de navire.

Cent ans plus tôt c'était le capitaine du navire qui effectuait lui-même toutes les opérations qui le mettaient en rapport avec le commerce local. Il est issu de la transformation au XIXe siècle des conditions de la navigation et du développement des transports maritimes, le capitaine n'ayant plus le temps d'accomplir toutes les opérations commerciales qu'il accomplissait à l'époque de la navigation à voiles. La loi ancienne et même cet actuel emploi, le mot « consigner » était employé pour désigner une opération consistant à assurer le paiement d'une somme sur laquelle existait une contestation en la mettant en main tierce, jusqu'à décision sur la difficulté qui empêchait qu'on ne la délivrât sur-le-champ.²

Quand la difficulté était levée, on s'adressait au Consignataire de la somme pour délivrer les fonds à qui ils appartenaient réellement. Par contre n'avait pas pour habitude de donner l'argent que l'on déposait entre les mains du tiers consignataire, mais de le remettre dans des sacs sur lesquels on apposait son cachet afin de pouvoir les identifier le moment venu. D'où l'idée, lorsque le navire était momentanément confié à un tiers, l'agent de l'armateur ou du Capitaine, de dire qu'il était consigné, c'est-à-dire, remis entre les mains d'un consignataire.³

²P. Pestel-Debord et J. Bonnaud, *L'Agent Consignataire de Navire en France, Aspect Economique et Juridique*, L'Antenne Inter transport, Marseille, 1983, p.12.

³Mémoire « amélioration des conditions de consignation maritime au port autonome de Dakar ».2008, p22.

2. La consignation et l'agent consignataire de navires**2.1 Définition de la consignation de navires**

La consignation de navires est « le contrat par lequel une entreprise est chargée d'effectuer au port d'embarquement ou au port de débarquement les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, et à ce trait positif s'ajoute ce trait négatif que la consignation de navires n'engage le consignataire à aucune obligation concernant le sort de la marchandise quand elle n'est pas entre ses mains. Si l'un ou l'autre manque, on n'est pas en présence d'un pareil contrat »⁴.

Donc, la consignation du navire est un contrat entre l'armateur et une tierce personne mandataire dans un autre pays afin de prendre en charge les besoins du navire.

2.1.1. Les types de consignation

On distingue deux catégories de consignation⁵ :

2.1.1.1. La consignation de navire de ligne régulière

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

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

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

2.1.1.2. La consignation de navire de tramping

La consignation de ce type de navire, répond à des exigences différentes de celles des navires de ligne régulière. C'est un mode de transport à la demande non affecté à une ligne régulière. C'est une forme de colportage de port en port, sans itinéraire fixe, transportant des

⁴Sarah BOUKERBOUT, promotion (2008/2009). « L'agent consignataire de navire et l'agent maritime », mémoire de master 2 du CDMT (centre de droit maritime et des transports Marseille), p11

⁵ Etienne Gildas kpatenon, « Rôle et statut du consignataire dans l'industrie des transports maritime », mémoire de fin d'étude 2010, page6.

cargaisons de différentes sortes et opérant dans tous les ports. Les prix ainsi que la cargaison sont négociés à chaque voyage.

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

2.2 Définition de l'agent consignataire de navire

L'agent consignataire de navire est composé de trois mots : Agent, consignataire et navire.

- **L'agent** : mot d'origine Italienne « *Agente* », dérivé du Latin « *Agere* » qui signifie agir, s'occuper, prendre soin de quelque chose, s'occuper des affaires d'autres personnes. L'agent est un terme utilisé aussi pour désigner les intermédiaires indépendants. (*Agent d'affaire, agent de change,...*) ;
- **Le consignataire** : est un mot d'origine Latine « *consignare* » qui signifie cacher mais également le verbe « *consignare* » vient du mot *consigne* qui contient les deux sens suivants :
 - **Le 1^{er} sens**: *consigne*, ordre strict donné à quelqu'un en vue de son exécution, application ou observation ;
 - **Le 2^{ème} sens** : la consignation en un dépôt d'espèce, de valeur ou d'objet entre les mains d'une tiers personne, à charger pour elle de les remettre à qui de droit.⁶
Lorsqu'une somme en espèce était déposée, le déposant apposait son cachet aux fins d'identification. C'est pourquoi l'on qualifiait de consignataire le tiers à qui l'armateur confiait temporairement son navire.
- **Navire** : selon l'article 13 du CMA la définition du navire est comme suit : « aux fins du présent code, est considéré comme navire tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation ».⁷

« L'agent consignataire agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services. Il est receveur d'ordres souvent strict, il doit maîtriser des missions, il doit livrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandat, dans le cas du transporteur que contre remise de documents des sommes dues ».⁸

⁶Raymond Guillen et Jean Vincent, « Lexique des Termes Juridiques », 8^e édition Dalloz, 1990, p131.

⁷ Art-13 du Code Maritime Algérien.

⁸ M.J.CAMBRA, « perfectionnement en transport maritime », A.C son rôle p04.

2.2.1. Les types d'agent consignataire

Il existe deux types d'agents consignataire :

2.2.1.1. L'agent consignataire du navire ou de la coque

Le consignataire de la coque est défini comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations, que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.⁹

Le consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports où les navires font escale. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime.¹⁰

2.2.1.2. L'agent consignataire de marchandises

Le consignataire de marchandise ou de cargaison est le mandataire salarié de l'armateur. Selon le code maritime algérien: « 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».¹¹

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

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

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liées à son activité de mandataire sa responsabilité est aussi alignée sur celle du manutentionnaire effectuée des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus à sa faute.¹²

⁹ Article 609 du code maritime Algérien.

¹⁰ M.M.DAMIEN. (2001). « Transport et logistique », mémoire de l'université de DAKAR, p118.

¹¹ Article 621 du code maritime Algérien.

¹² René Rodière « traité générale de droit maritime », tome III, édition DALLOZ, p87.

3. Rôle de l'agent consignataire de navire**3.1. Rôle technique**

Pour toute opération prévoyant l'escale d'un navire au port, le consignataire en est avisé soit par l'armateur «*capitaine*» ou par l'agent représentant à l'étranger afin de bien préparer l'escale du navire en se mettant en relation avec les autorités portuaires pour les aviser de l'arrivée du navire dont les caractéristiques leur sont présentées ainsi que les opérations commerciales à effectuer.

Le service du pilotage et de remorquage sont aussi informés pour prendre leurs dispositions à l'approche du navire.

En plus l'agissant (*le consignataire*) pour le compte du navire, il réalise les opérations que le capitaine n'accomplit pas, en effet il peut être avisé à l'avance par l'armateur ou le capitaine que le navire nécessite certaines réparations et il est dans l'obligation de choisir un atelier de réparation le plus sérieux et le plus compétent afin de procéder aux travaux que nécessite le navire.

3.2. Rôle commercial

Ce rôle apparaît comme le plus important, car de lui dépend la bonne santé d'un armement donné et surtout dans le cadre de l'exploitation d'une ligne régulière ou le consignataire est un préposé de l'armateur donc le consignataire de navire doit être en mesure de cerner correctement l'importance du créneau qu'il gère et donner satisfaction aux attentes formulées par l'armement qui l'a mandaté. Alors il revient au consignataire de recruter le fret auprès des clients qui s'adressent à lui ou aux transitaires. Ce qui suppose le maintien de bonnes relations et être en contact permanent avec cette clientèle. Car dès les régions où la concurrence reine ou le nombre de consignataires est très élevé, la clientèle choisira celui qui aura fait preuve de toujours fournir la meilleure prestation de service.¹³

3.3. Rôle administratif

Le consignataire du navire assume souvent un rôle administratif de par la nature de l'activité du navire et son exploitation. Agissant pour le compte du navire, il se charge parfois (*quand il faut*) des formalités de police touchant l'équipage de même dès fois à la nature de la marchandise transportée. De plus, pour les navires effectuant une navigation au long cours, il

¹³ LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime, chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004.p56.

est nécessaire de faire appel aux autorités sanitaires (*santé maritime*) pour l'établissement des documents sanitaires nécessaires au voyage.

Dans les ports étrangers, lorsque son siège se trouve dans ces ports, le consignataire intervient auprès du consulat pour l'établissement de certains documents qui arriveraient à échéances à bord du navire pour procéder à leur visa (*visa du rôle d'équipage, embarquement des marins, certificats de sécurité du navire, visa du rapport de mer, ...etc.*).

Mais le plus important reste sa relation constante avec l'administration des douanes ou il doit constamment, à l'occasion de l'exploitation du navire, rendre compte à celle-ci des marchandises en transit et dont il a la charge en lui présentant un manifeste de marchandise (*cargo manifeste*) au chargement celui du pays de provenance (*c'est un document récapitulatif des marchandises embarquées par le navire de destination qui contient les mentions portées sur chaque connaissance*).

Aussi il doit présenter à l'entrée (l'arrivée) du navire au port de provenance un manifeste douanier qui sera apuré par les services des douanes après son introduction par le consignataire (saisie et validation) ce document sera établi en plusieurs exemplaires qui seront destinés à la douane du port d'escale, aux services portuaires (celui de déchargement).

En effet, le consignataire est appelé à faire accoster le navire dans les meilleurs délais et ce en assistant à la commission de placement « capitainerie » au niveau des autorités portuaires afin de programmer l'escale du navire dans les meilleures conditions possibles en prenant compte de toutes les caractéristiques du navire et de la marchandise transportée.

3.4. Rôle financier

C'est un rôle qui nécessite une présence d'esprit continue et un suivi rigoureux de toutes les opérations financières engendrant un mouvement de fonds important ceci à un lien direct et étroit avec le rôle de gestion incombant au consignataire.

En effet, ces différentes interventions pour le compte du navire frais de pilotage, remorquage, lamanage, droit de quai, et autres prestations diverses, et pour le compte de l'armateur font partie de cette gestion qui doit se faire aussi selon la nature de la marchandise et du trafic, et procéder à l'encaissement.

La tenue à jour de ses registres comptables et l'importance du volume des facturations qu'il doit manipuler, reste parmi l'un de ses points forts. Car l'appréciation des sommes consenties au profit de l'armateur en attendant d'être remboursées doit faire de la part du

consignataire, un suivi constant et l'objet de réévaluation en fonction des taux de changes souvent variables. Ce rôle financier finalement, doit être pris comme le pilier de l'existence du service de consignation.¹⁴

A ces différents rôles ci-dessus présentés, le consignataire de navires est appelé à assumer un rôle juridique et dont il doit défendre son mandant, vu ses attributions qui font de lui un représentant de l'armateur.

3.5. Rôle juridique

Lors de l'exploitation du navire, des problèmes peuvent naître donnant lieu à des litiges qui seront portés par-devant le juge de lieu, les dommages ayant un rapport avec le contentieux occasionné par le navire à la marchandise ou autres... etc., font que le consignataire d'un navire est assigné devant la justice pour répondre aux réclamations des demandeurs ou victimes, en tant que représentant de l'armateur ou du transporteur sans être tenu des faits qui ne lui sont pas personnellement imputables.

L'article 613 du CMA dispose « dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom ».¹⁵

Article 74 du Code civil algérien explicite : « le contrat conclu par le représentant dans les limites de ses pouvoirs au nom du représenté, engendre les droits et obligations directement au profit du représenté et contre lui ».¹⁶

Ainsi, l'assignation en justice du consignataire du navire vient du pouvoir légal de représenter l'armateur ou le transporteur. Cependant le consignataire doit toujours prendre la précaution de préciser son rôle de mandataire. Aussi il peut recevoir notification des décisions de justice qui produiront leurs effets au profit ou au détriment de l'armateur suivant le litige et ses conséquences.

¹⁴ LOUNES (M.N) Op.cit.p56.

¹⁵ Art-613 du code maritime algérien.

¹⁶ Art-74 du Code civil algérien.

Section 2 : Activités et fonctions de l'agent consignataire de navire

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

1. Activités de l'agent consignataire

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

1.1 Les activités liées à l'escale du navire

« Les activités de consignataires du navire comprennent notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention, de remorquage et de pilotage, l'assistance au navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et d'autres charges due à l'occasion de l'escale du navire dans le port ». ¹⁷

En effet, l'escale du navire nécessite plusieurs opérations et qui sont les suivantes :

1.1.1. Avant l'arrivée du navire au port

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

- Connaitre d'une façon précise l'ETA (*Expected Time Of Arrivad*) afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la programmation à sa mise à quai ou il accostera ;
- Transmettre les prévisions d'arrivée du navire et la nature de cargaison au port ;
- Assurer que le réceptionnaire établit la déclaration douanière.

¹⁷ Art-610 du code maritime algérien.

1.1.2. Pendant l'arrivée du navire au port

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

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

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

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

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

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

1.2. Les activités liées à la marchandise

« Le consignataire du navire procède à la réception et à la livraison des marchandises au lieu et à la place du capitaine. Il est tenu de taxer et encaisser le fret »¹⁸.

Cela concerne en effet, la prise en charge de la marchandise et la délivrance du connaissement.

Le consignataire du navire exerce des diverses attributions commerciales :

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

Ensuite, le consignataire doit :

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

2. Fonctions de l'agent consignataire

Chaque agent maritime est informé du parcours du navire. Il rédige, pour son service, unecirculaire mentionnant les opérations types à effectuer pour le départ ou l'arrivée du bateau. Il est en relation avec les transporteurs, les chargeurs, les destinataires, etc., les fonctions du consignataire sont les suivantes :¹⁹

2.1. Relation avec l'armateur et / ou l'affréteur

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

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

- Facturer et collecter les recettes de frets auprès des clients qui vont charger des marchandises sur le navire (*FOB*);
- Engager des dépenses pour le compte de celui-ci après son accord.

¹⁸ Art-610 du code maritime algérien.

¹⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Agent_maritime

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

L'escale terminée, l'agent enverra à son armateur un document qui reprendra toutes les recettes qui ont été encaissées par l'agent. Le solde de ce document pouvant être positif ou négatif. Ce document s'appelle un « compte d'escale ».

2.2. Relation avec les intervenants locaux

L'agent consignataire des navires est un intervenant essentiel dans la chaîne du transport effectué par mer, mais en effet il est en relation avec quelque intervenant, et organise les opérations en relation avec :

2.2.1. Les autorités portuaires (sécurité, sûreté)

L'Autorité portuaire est, sans équivoque, un acteur de marque dans l'accueil d'un navire. Il est le gestionnaire de l'outil portuaire destiné à abriter le navire. Son intervention revêt donc un caractère indispensable qui peut être apprécié à plusieurs niveaux, de l'entrée jusqu'à la sortie du navire. Son action est cruciale et la réussite de l'accueil d'un navire passe impérativement par une diligence de l'Autorité portuaire, en amont comme en aval, de la chaîne.

2.2.2. Les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise

Dans la pratique, le transitaire reste toujours attentif aux informations que lui fournit le consignataire concernant la date d'arrivée du navire. Le transitaire est le dernier interlocuteur du consignataire. Son intervention marque la fin du contrat de transport par voie maritime.

A l'export, il est chargé de remettre les marchandises à transporter entre les mains du consignataire de navire.

2.2.3. La manutention portuaire

Dans la pratique, il est choisi par le consignataire de navire, représentant de l'armateur ou par le chargeur. Sa prestation est déterminante dans la durée d'escale du navire. Il est censé prendre en compte la nature et la qualité de la cargaison, les caractéristiques techniques du navire (capacité de levage des grues, taille des cales...), ainsi que le temps qui lui est imparti dans le contrat, afin d'adopter une cadence de manutention adéquate.

2.2.4. Les services de douanes

L'administration des douanes est une administration fiscale chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée des marchandises sur le territoire national. Elle est appelée direction générale des douanes(D.G.D).

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

2.2.5. Le courtier maritime

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

« L'exercice de l'agent consignataire en plus de sa fonction principale, la fonction de courtage, présente des avantages pour le navire consigné ainsi que pour son armateur d'où la rapidité de l'escale et sa facilité »²⁰.

2.2.6. La PAF (Police des aires et frontières)

Elle a pour rôle le contrôle et la sécurité portuaire, elle s'occupe des mouvements des personnes et non des marchandises.

²⁰ Article 637 du code maritime algérien

Section3 : Le cadre juridique de l'activité de consignation maritime de navire

Pour comprendre le contexte dans lequel se situe l'agent consignataire de navire juridiquement parlant, il est important de se référer au cadre juridique de l'activité de cet auxiliaire de l'armateur. Cette étude juridique apportera des éléments de précisions concernant le champ d'action du consignataire de navire, le degré de sa responsabilité ainsi que la nature de ses droits.

1. Aspect juridique du consignataire de navire

« Le consignataire doit gérer le navire selon les règles juridiques du code maritime international. Il doit prendre en charge tous les conflits qui pourraient survenir au port d'escale, il gère les dossiers contentieux ». ²¹

« Le consignataire est considéré le responsable des fautes qu'il commet personnellement dans l'exercice de ses activités. Le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun ». ²²

2. Nature juridique du contrat de consignation de navire

Le transport des marchandises par mer est essentiellement un contrat commercial, le consignataire par sa profession et moyennant une rétribution convenue, participe à l'exécution de ce transport, accomplit certainement des actes juridiques et commerciaux au nom et au compte de l'armateur pour les besoins du navire et les cargaisons.

2.1. Le contrat de consignation de navire

Le contrat de consignation du navire est un contrat de mandat. C'est l'analyse qui correspond à la fois au genre d'obligations assumées par le consignataire aux conditions de cessation de son contrat à la responsabilité qu'on lui reconnaît.

Article 610 du CMA précise que le consignataire de navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. ²³

Quant à R.RODIER il ne s'agit pas d'un contrat de travail parce que celui-ci se distingue par l'état de dépendance juridique du salarié, alors que le consignataire jouit d'une

²¹ Article 586 du Code civil algérien.

²² Article 617 du code maritime algérien, p169.

²³ Article 610 du CMA.

certaine liberté dans l'aménagement de son affaire et de la même manière dont il remplira son obligation principale. Le consignataire de navire est simplement un mandataire.

Le contrat de consignataire est donc commercial, il ouvre droit à une renumérotation et des droits, en contrepartie d'un certain nombre de prestations diverses et peut être prouvé par tous les moyens. Comme tout contrat, le mandat donne naissance à des obligations. Son effet caractéristique est de conférer un pouvoir de représentation.²⁴

En outre, la résiliation ou la dénonciation du contrat de consignation, l'exercice de la fonction de consignataire, les prescriptions des actions découlant du contrat de consignation ont été prévus par CMA dans l'ordre chronologique ses articles 618, 619, 620.

Dans ses relations avec l'armateur deux situations doivent être désigné, soit le contrat qui lie l'armateur à l'agent consignataire qui est un mandat ordinaire, soit d'intérêt commun.

2.2. La formation du contrat de consignation de navire

Le contrat de consignation se forme comme tout contrat par la rencontre de la volonté des parties. Ce qui suppose une offre et une acceptation en d'autre terme un accord entre les contractants de l'objet du contrat et sur ses modalités. Notons qu'avant la formation du contrat de consignation, le consignataire doit avoir la capacité d'exercer le commerce. Le contrat peut être conclu oralement ou par écrit. La forme écrite est préférable car elle facilite la preuve du contrat et permet de définir les obligations et les droits réciproques des parties.

2.3. La cessation du contrat de consignation de navire

Selon l'article 618 du CMA « le contrat de consignation du navire est résilié ou dénoncé dans les délais convenus. Toutefois, pour un motif grave, chacune des parties peut mettre immédiatement fin au contrat ».²⁵

L'article 586 du Code Civil Algérien précise que « le mandat prend fin par la conclusion de l'affaire ou à l'expiration du terme pour lequel il est donné, comme il prend fin également au décès du mandataire ou à la renonciation du mandat ».²⁶

Dans le même contexte ou ordre d'idée R.RODIER commentant le code civil Français estime que : « la cause morale en est l'exécution de la mission confiée au consignataire, dans le cas de contrat conclue pour le passage donné dans un port ou l'expiration, du temps pour lequel a été conclue. C'est la situation la plus courante...le contrat cesse par le décès d'une

²⁴ R.RODIER Op.cit. p 88.

²⁵ Idem.

²⁶ L'article 586 du Code Civil Algérien.

partie, par la mise en faillite de l'armateur ou du consignataire et par la révocation du consignataire ».²⁷

Parfois il y'a des circonstances qui causent la rupture du contrat de consignation. L'article 618 du CMA stipule que « le mandat prend fin par la conclusion de l'affaire de l'expiration du terme par lequel il est donné. Comme il prend fin également au décès du mandant ou mandataire, ou par la renonciation du mandataire ou par la renonciation du mandant ».²⁸

Donc le mandant peut retirer du consignataire, sa représentation à n'importe quel moment. Mais il y a revirement de la jurisprudence qui n'admet pas la rupture unilatérale et ce avec le consentement des deux parties.

3. Le contenu du contrat de consignation de navire

Le contenu du contrat de consignation fait référence aux obligations, aux responsabilités et aux droits de l'agent consignataire conformément à la législation maritime.

3.1. Les obligations du consignataire de navire

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

3.1.1. Les obligations vis-à-vis del'armateur

L'article 614 du CMA stipule que « le consignataire du navire doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation. L'une de ses obligations c'est qu'il doit se conformer aux ordres et instructions de l'armateur et lui rendre compte «sans tarder » de la gestion et de l'exploitation du navire mais aussi du recouvrement.²⁹

²⁷R.RODIER.Op.cit .p68.

²⁸ L'article 618 du CMA.

²⁹ L'article 614 du CMA.

Cependant, il est dans l'obligation de :

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

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

Même si le consignataire n'est pas partie prenante dans le contrat de transport maritime, en étant mandataire du transporteur, il doit assumer certaines obligations envers les marchandises. Pour R.RODIERE et E.DUPONTAVICE, ils estiment que « *le consignataire reçoit l'ensemble de la cargaison des mains du capitaine, il la soigne jusqu'à sa livraison et son enlèvement par les destinataires. Il fait délivrance à ceux-ci au nom du capitaine, recouvre le fret dû et conserve les droits de l'armateur* »³⁰.

Par conséquent, dans ce cadre et d'après l'article 610 du Code Maritime Algérien, le rôle du consignataire du navire va se transformer en agent de réception et de délivrance de la cargaison au déchargement et agent d'expédition en acceptant les marchandises des chargeurs au chargement pour les faire parvenir à destination.³¹

3.1.3. L'obligation de réception de la marchandise à embarquer

Dans ce cas, le consignataire du navire à l'obligation avant la prise en charge de vérifier l'état de la marchandise. Si les réserves n'ont pas été prise le transporteur est présumé avoir pris en charge la marchandise telle qu'elle est décrite sur le connaissement .Pour cela du moment que le consignataire prend en charge la marchandise, il doit délivrer aux chargeurs soit un reçu soit une attestation de prise en charge.

³⁰R.Rodiere et E. Dupondavice, Droit Maritime, 11eme Edition Dalloz 1991, p.276.

³¹SakhriBoubeker Kadi, Code Maritime Algérien, édition Dar Houmh 2005, p.145.bis.

3.1.4. L'obligation de garde et de livraison de la marchandise débarquée

A l'arrivée, le consignataire reçoit la cargaison des mains du capitaine. Il effectue la reconnaissance des avaries et manquants. Il garde la marchandise et la livre aux ayants droits sauf pour les produits dangereux et les véhicules qui font l'objet d'un enlèvement sous palan. Pour cela le consignataire qui est chargé de l'ensemble des opérations laissera séjourner les marchandises sous hangars « *magasins* » ou sur terre-plein pour une durée indéterminée selon la date de son enlèvement. Mais avec toutes ces tâches le consignataire doit sauvegarder les droits de l'armateur.

3.2. Les responsabilités du consignataire de navire

La responsabilité du consignataire de navire comprend deux responsabilités fondamentales dans son activité :

3.2.1. Responsabilité contractuelle

Le consignataire du navire agit pour le compte de son mandant, mais ne prend aucun engagement en son nom. Il a une responsabilité contractuelle ceci veut dire qu'il n'est responsable qu'envers celui qui a engagé ses services qui est l'armateur et ceci seulement de ses fautes personnelles³².

Ainsi, la responsabilité contractuelle tiens de l'inexécution d'une des clauses ou parties du contrat liant le consignataire à l'armateur ou à l'affréteur. Suivant les termes du contrat, il est responsable de ses propres fautes et non de celles commises par le capitaine ou l'armateur ; et cette responsabilité prend fin dès qu'il remet la totalité des marchandises entre les mains du ou des destinataires.

3.2.2. Responsabilité délictuelle

Civilement, le consignataire de navire, est dit responsable lorsqu'il commet un dommage. Si le dommage est volontairement causé, sa responsabilité est engagée et engendre directement une responsabilité dite délictuelle. Si le dommage résulte d'une imprudence ou d'une négligence, l'on parlera de responsabilité quasi-délictuelle. Le consignataire n'est responsable des dommages survenus lors des opérations de manutention que si la preuve des fautes qui lui sont imputables est prouvée.

³² Lamy transport, Tome 2, 1999 p 69.

3.3. Droits du consignataire de navire

Le consignataire du navire est titulaire vis-à-vis de l'armateur et en même temps jouit de privilèges pour son droit, car en vertu des articles 609, 615 et 616 du code maritime algérien et en vertu aussi du contrat de consignation. Le consignataire a le droit à la rémunération, au remboursement des dépenses effectuées pour le compte du navire pendant son séjour et les garanties qui couvriront les créances.

3.3.1. La rémunération du consignataire

Les conditions de rémunération sont fixées conformément à un barème des honoraires de consignation et le contrat de consignation. En Algérie, par exemple, elle varie entre 3% et 4.5% du montant de fret à l'import et à l'export, mais en France elle varie entre 5% et 8% à l'exportation et entre 3% et 5% à l'importation, selon le mode de conditionnement de la marchandise, son poids et sa nature vrac, conteneur, divers ...etc.

A noter, lorsqu'il recherche du fret pour son mandant, le consignataire a le droit à une commission égale à un certain pourcentage du fret recruté soit le contrat de consignation soit le barème des honoraires de consignation. De même pour les autres prestations fournies aux navires « embarquement des marins, fourniture de vivresetc. »

En fin, il est utile de signaler, que la rémunération de consignataire de ligne régulière est basée sur commission calculée par pourcentage sur le fret chargé ou déchargé, par contre en *tramping* ou pour les navires affrétés, elle se base sur une commission négociée.

3.3.2. Le remboursement des dépenses effectuées « avancées »

Le consignataire consent à faire des avances de fonds pour les frais du capitaine et son équipage. Il finance des dépenses pour les besoins du navire. Son obligation en tant que responsable du déchargement de la cargaison de bord du navire jusqu'aux magasins ou terres pleins l'obligera à engager certaines dépenses pour libérer le navire et le cas contraire au chargement.

Pour cela l'armateur sera dans l'obligation de rembourser et ceci en vertu des usages du port ou des clauses du connaissement, comme cela incombe au destinataire d'effectuer à ces frais aux manutentions de déchargement et/ou chargement des marchandises, dans le cas de refus de ce dernier, le consignataire aura le droit de retirer la marchandise.

L'article 616 du code maritime algérien impose à l'armateur de rembourser les fonds fournis au capitaine et son équipage ainsi que les dépenses faites au navire dans les délais convenus.

A signaler, pour couvrir les frais d'escale des navires des armateurs membres de la BIMCO (*baltic international maritime and concile*), cette dernière garantit les débours d'escale « *garantie for expansés ports* » pour les membres de celle-ci .ils ont la garantie de paiement dans les délais impartis par les lois et règlements en vigueur dans le pays du consignataire membre ainsi que tous les frais et débours dus au titre de l'escale d'un navire dans les ports cités dans l'accord entre le consignataire et la BIMCO .

Cet accord permet aussi d'éviter les retards dus aux délais bancaires et la saisie conservatoire du navire, en permettant à celui-ci d'appareiller immédiatement après la fin des opérations commerciales « *chargement et /ou déchargement* ».

3.3.3. Les garanties du consignataire

Le consignataire du navire se trouve à la fin des opérations de consignation débarquement et/ou embarquement, créancier de l'armateur des sommes considérables commission, frais, avances ...etc. souvent il rencontre des difficultés pour recouvrer ses créances. C'est pourquoi il bénéficie d'un privilège sur le navire et sur le fret.

Ainsi, comme tout créancier, il peut faire saisir le bien de son débiteur en l'occurrence le navire, ce qui constitue un moyen de pression important pour l'obtention du remboursement de ses créances.

De plus, il bénéficie d'un privilège sur le fret de voyage, car il peut retenir les frais d'escale sur les frets encaissés pour le compte de l'armateur. Ces privilèges constituent pour le consignataire des garanties non négligeables.

Conclusion

Le consignataire du navire représente l'armateur ou le transporteur maritime dans un port ou les navires de ceux-ci viennent faire escale. Il effectue des activités multiples et variées au service du navire et de la marchandise qu'il transporte. Face à la diversité des activités accomplies par le consignataire, on peut considérer que le terme consignataire du navire est trop restreint et trop technique.

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

Après avoir défini de manière générale le transport maritime, et la consignation des navires, il convient désormais de présenter l'établissement d'accueil NOLIS Spa et traiter l'escale d'un navire.

Introduction

La consignation maritime de navires évolue de plus en plus en Algérie, les agences de consignation se multiplient parallèlement avec l'évolution des échanges internationaux par voie maritime. Dans ce cas, le chapitre qui suit va nous éclairer sur la consignation maritime en sein de NOLIS Spa.

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 joué par l'agent consignataire à travers les différentes étapes enregistrées par l'agence « NOLIS Spa ».

Section1 : Structure d'accueil chez NOLIS-SPA

On va essayer dans cette section, de présenter de façon simple l'historique, les missions ainsi que les activités de « *NOLIS Spa* », ces moyens humains et matériels, sont fonctionnement et sa structuration.

1. Historique, mission et activités de NOLIS Spa

1.1. Historique de l'agence

Crée en 2000 pour répondre aux attentes stratégiques du Groupe Cevitalen matière de transport maritime, Nolis-Spa, société par actions de droit Algérien, s'est développée depuis, pour devenir un acteur incontournable dans l'industrie maritime Algérienne.

Grace à sa capacité d'innovation une organisation mature tournée vers le client et un sens tactique de la communication, Nolis-Spa s'est dotée d'une notoriété à l'échelle internationale, déployant avec savoir-faire, son champ d'action à deux activités principales du transport maritime, à savoir le tramping en consignation, et le transport par voie maritime des cargaisons homogènes solides et liquides.

Son historique ce résume comme suit :

Chapitre III L'activité de consignation de navire par la compagnie maritime Nolis-spa filiale de CEVITAL

- Certification ISO 9001-2008



- En 2001, Nolis a acquis son premier Navire, TAMGOUT.



- En 2002, NOLIS Devient un membre de la BIMCO.



- Certification MLC 2006



- En 2006, NOLIS Acquiert son deuxième navire, SERSOU.



- En 2009, NOLIS Acquiert son troisième navire un RORO, AMIROUCHE.



1.2. Mission de l'agence

NOLIS Spa assure sa mission principal qui est de répondre aux attentes en transport maritime en offrant une alternative Algérienne en mesure d'élargir les conditions d'échanges commerciaux de et vers l'Algérie.

Ajoutant à cela :

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

1.3. Activités de l'agence

Nolis-Spa exploite aux fins de satisfaction de la demande de son client, des navires en propriété et des navires affrétés et elle est présente en ligne dans les principaux ports de commerce de la méditerranée occidentale.

Ces activités principales sont :

- Transport maritime de cargaisons homogènes solides et liquides ;
- La consignation des navires de tramping ;
- Représentation d'armateurs nationaux et étrangers.

2. Les moyens humains et matériels de Nolis

2.1. Moyen humains

Le personnel d'encadrement possède une grande qualification et un capital d'expérience acquis au cours de plusieurs années. Il se caractérise particulièrement par sa maîtrise dans le domaine de la consignation et sa profonde connaissance en matière de réglementation régissant le commerce extérieur. Conscients des nouvelles règles du marché induites par l'apparition d'une rude concurrence, NOLIS a su vite s'y adapter en mettant en place tous les moyens possibles pour y faire face et conserver sa place.

2.2. Moyen matériels

Les moyens matériels dont dispose l'entreprise sont :

- Equipement de communication mis pour produire des services à haute information, tels que : VHF, TEL, INTERNET...etc.
- Equipement informatique qui facilitera les tâches et le fonctionnement des procédures et opérations, à titre d'exemple Micro, réseau et logiciel, des sites internet

Nolis-Spa dispose d'une flotte composée de deux navires :

- MT TAMGOUT navire citerne (TANKER) DWT 4888 MT
- MVAZAO navirevraquier (DRY BULK) DWT 53481 MT

En plus de ces navires Nolis-Spa utilise pour ces besoins des navires affrétés aux voyages :

➤ Pour l'année 2018 :

- 42navires tanker.
- 29 navires de sucre.

3. Le fonctionnement de NOLIS

3.1. Politique sécurité, santé et environnement

Le développement attendu suppose néanmoins, une organisation mature tournée vers une sécurité totale des navires et des équipages, un environnement propre et la protection du matériel.



Ce pourquoi la Société c'est dotée d'outils de gestion conformes aux exigences des normes tels que le code ISM, et la MLC 2006 et la référentielle qualité ISO 9001 version 2008.

Chapitre III L'activité de consignation de navire par la compagnie maritime Nolis-spa filiale de CEVITAL

Par la mise en œuvre *du Système de Gestion de la Sécurité (SGS)*, la Compagnie place ainsi la sécurité de ses activités, le respect de l'environnement, le bien être de son personnel et la protection du matériel au centre de ses préoccupations.

Pour ce faire, la Compagnie a mis en place une politique orientée sur les axes suivants :

- La tendance vers le zéro accident ;
- le zéro rejet à la mer ;
- La veille sur le bien-être du personnel ;
- Amélioration de la communication ;
- Amélioration des compétences ;
- Satisfaction du client (CEVITAL*MFG*)
- Amélioration du service.
- Augmentation de la part de marché.

3.2. Les atouts de NOLIS

Les atouts de NOLIS ce résume comme suit :

- Savoir-faire ;
- Engagement ;
- Disponibilité ;
- Responsabilité ;
- Confiance et Proximité ;

Cevital souhaite devenir leader sur ses différents marchés, elle cherche à construire un groupe pérenne avec une performance durable pour tous ; ces collaborateurs, ces actionnaires, ces partenaires ainsi que ces communautés.

Dans ce cadre ces collaborateurs s'engagent et partagent avec conviction quatre atouts fondamentaux :



▪ **Initiative**

Dans un monde compétitif et en évolution rapide, il est nécessaire pour Cevital de faire évoluer et d'améliorer sans cesse ses processus et façons de faire, il est donc indispensable de favoriser la veille proactive, l'initiative individuelle et collective.

Les collaborateurs de Cevital, cherchent à :

- Aller au-delà des actions planifiées.
- Anticiper les problèmes potentiels.
- Imaginer et proposer des solutions innovantes.
- Faire preuve de ténacité pour surmonter les obstacles rencontrés.

▪ **Respect**

L'action efficace s'appuie sur le respect des personnes, des règles et de son environnement. Le respect se manifeste entre les collaborateurs de Cevital, et ce indépendamment de la position hiérarchique. Elle prend aussi soin de traiter avec respect ces clients, ces partenaires commerciaux et institutionnels.

Les collaborateurs de Cevital, valorisent :

- L'écoute, marque fondamentale de respect entre les personnes.
- L'atteinte de ces objectifs.
- Le respect des lois, des normes et des règles.
- La prise en compte de l'impact de sa conduite sur la société et l'environnement dans lequel elle évolue.

▪ **Intégrité**

C'est le maître mot de ces atouts. L'intégrité permet de construire l'entreprise. Son éthique professionnelle est irréprochable, elle consiste à rejeter toute forme de corruption, à agir avec une haute rigueur intellectuelle et morale.

L'intégrité se fonde sur une communication transparente. Sa volonté est de donner à l'ensemble des acteurs un accès à l'information indispensable à la compréhension et l'exécution efficace des opérations. La transparence concerne aussi bien la communication descendante, ascendante et transversale.

Etre intègre c'est aussi faire preuve de courage. Elle formule ouvertement ses opinions et questionnement, et elle les présente de manière structurée et respectueuse.

▪ **Solidarité**

Cevital valorise la réussite collective et la recherche permanente des synergies. Ils sont solidaires entre eux, avec le Groupe et solidaire avec leur communautés.

Cette réussite solidaire implique de prendre les décisions nécessaires au succès de l'équipe et à la réalisation des objectifs collectifs.

Les collaborateurs de Cevital :

- Entraident mutuellement.
- Apportent leur assistance en cas de besoin.
- Partagent spontanément leur savoir et leurs expériences.
- Font preuve de disponibilité.

3.3. Etude des documents de NOLIS

Les documents utilisé par NOLIS lors de l'escale d'un navire ce résume comme suit :

3.3.1. Notice of readiness (NOR)

C'est un avis écrit adressé par le capitaine de navire à son agent consignataire pour l'informer que le navire est à la disposition du chargeur prêt pour l'opération de manutention, donc elle signifie l'arrivée du navire, son acceptation par le consignataire engage sa responsabilité dans son escale.

3.3.2. Le connaissance (*Bill of Lading*)

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

3.3.3. Manifeste de cargaison (*Cargo manifest*)

C'est un document de transport qui résume la totalité des marchandises chargées dans un navire donné d'un port vers un autre.

Le manifeste est établie par le transporteur sur un support-papier ou électronique, qui sera à bord de navire, c'est-à-dire fait partie des documents qui accompagne le navire tout le

long de son escale, pour les différents contrôles administratifs ou douaniers. Il contient la liste des marchandises constituant le chargement d'un navire. Les marchandises sont classées en fonction des numéros de titre de transport (ETA, Connaissance, ...ect.).

3.3.4. Rapport d'escale (*Statement of fact*)

Le rapport d'escale est adressé par l'agent à l'armateur. Qui représente un relevé chronologique des opérations de chargement ou de déchargement qui permettent le calcul des surestaries.

3.3.5. Facture proforma

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

3.4. Les objectifs de NOLIS

NOLIS essaie d'éprouver toutes les nécessités et les besoins afin de donner tous les moyens de réaliser ses objectifs qui sont :

▪ Les objectifs primaires

- Augmentation du portefeuille armateurs étrangers ;
- Avoir la maîtrise totale sur la solvabilité des armateurs ;
- Négociation avec les armateurs afin d'augmenter les recettes ;
- Coordonner les informations entre toutes les agences.

▪ Les objectifs secondaires

- Améliorer les différentes opérations financières qui sont effectuées lors de la consignation des navires ;
- Diminuer les pertes de temps en coordonnant entre toutes les opérations de débarquement et d'embarquement.

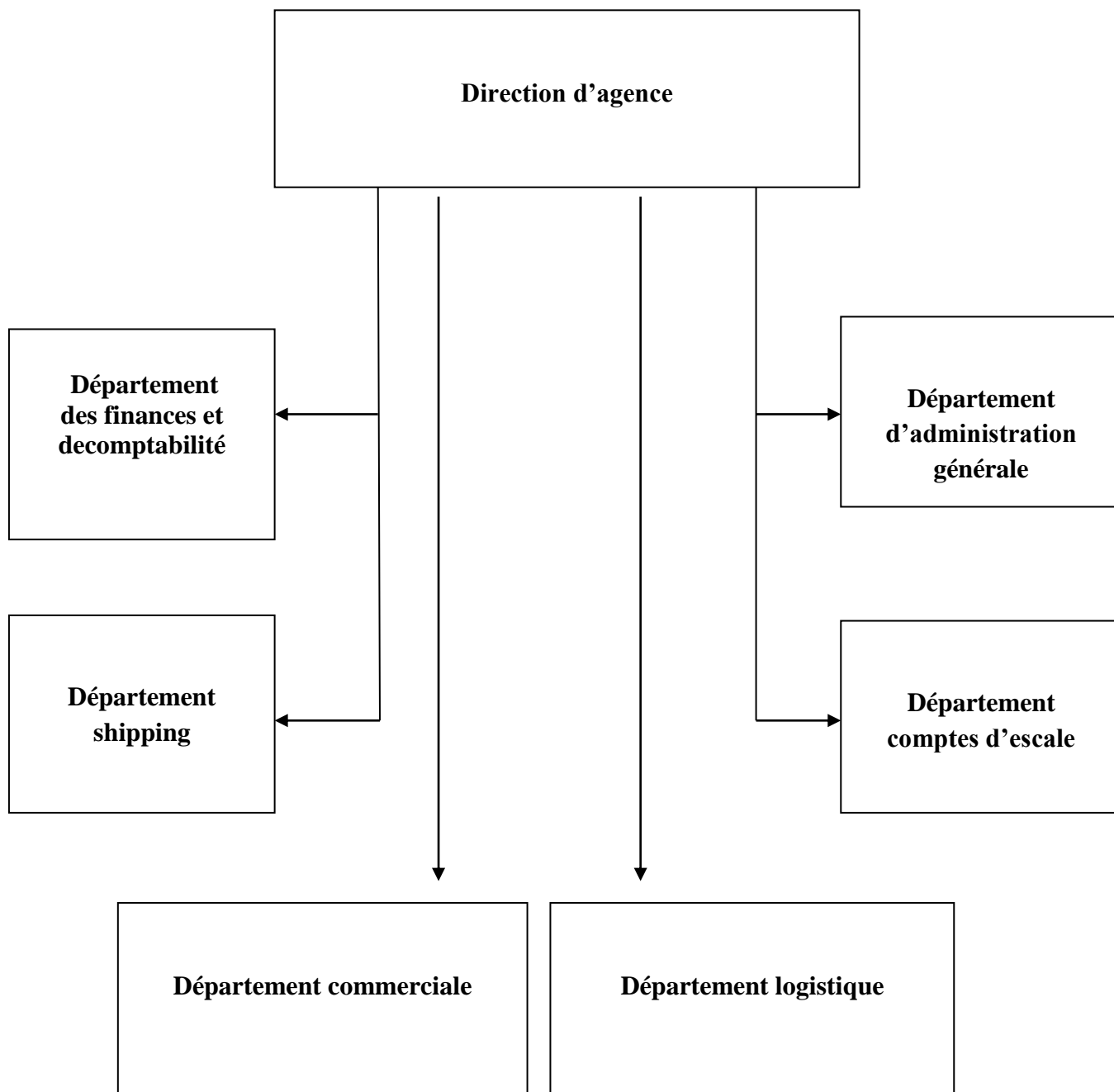
4. Organisation et structuration de NOLIS (différentes directions, organigramme)

Dans cette section on traite l'organigramme de l'agence NOLIS à Alger.

Une mise en œuvre d'un organigramme mènerait à une bonne organisation et une meilleure gestion de l'entreprise.

De ce fait, NOLIS SPA élabore sont organigramme comme suit :

Figure N°1 : Organigramme de l'agence de NOLIS SPA



Source : direction général de NOLIS SPA d'Alger

4.1. Direction d'agence

C'est le gestionnaire de l'agence, il prend en charge la gestion budgétaire, il s'agit avant tout d'établir le budget annuel conformément aux orientations de la direction générale et aussi d'établir des situations périodiques (mensuelles, trimestrielles et annuelles), et de diriger toutes les structures de l'agence.

4.2. Département Shipping

- Transmission du message d'arrivée à l'armateur.
- Coordonner les actions des structures opérationnelles.
- Superviser la confection et la gestion des comptes d'escales.
- Etablissement du rapport d'escale après la sortie du navire.
- Transmission du message de départ aux armateurs.
- Veille à l'application de la réglementation en matière de transport maritime.
- Ouverture et transmission au service concerné du dossier (COMPTED'ESCALE).
- Etablissement des statistiques mensuelles.

Ce service comprend :

- Division Shipping
- Chef de service

4.3. Département Commercial

- Coordonne et anime les activités commerciales.
- Etudie et analyse des dossiers.
- Veille à la réglementation en matière de transport et d'échanges internationaux.
- Contrôle des connaissements et fiches de recettes avec les manifestes.
- Entretien des relations avec (la clientèle, douanes, services de manutention etc...)
- Gestion du dossier précontentieux (Bulletin Différentiel Déficit et Bulletin Différentiel Excédent).
- Signature des lettres de réserves des clients et élaboration des P.V de constats.

Ce service comprend :

- Division Commerciale Import
- Division Commerciale Export
- Déclarant en Douane

4.4. Département Logistique

- Veiller au suivi permanent des mouvements des conteneurs pleins et vides.
- S'assurer que les factures établies sont honorées.
- Veiller à l'établissement et la remise dans les délais du rapport mensuel des activités de la structure.
- Etablir et transmettre aux armateurs l'inventaire mensuel physique valorisé.
- Informer l'agent du port de destination avec copie à l'armateur sur les conteneurs effectivement embarqués.

Ce service comprend :

- Service Logistiques
- Conducteurs Chariots Elévateurs

4.5. Département compte d'escale

- Calcul des commissions d'agence suivant le barème en vigueur.
- Assurer le suivi et contrôle du dossier compte d'escale.
- Transmettre le compte d'escale à l'armateur avec les pièces justificatives originales après avoir validé par le directeur d'agence.
- Suivi et relance des armateurs.
- Assurer les suivis des swifts jusqu'à récupération de l'avis de crédit au niveau de la Banque.
- Etablissement des dossiers compte d'escale tiers pour transfert si l'armateur demande son solde.
- Etablir le rapport mensuel.
- Etablir la situation des rapatriements.
- Situation des états récapitulatifs des produits.

4.6. Département des finances et de comptabilité

- Superviser les services comptabilité et caisse.
- La tenue journalière de la comptabilité.
- Vérifications systématiques des imputations comptables avec le comptable.
- Vérification et contrôle de la saisie comptable avec les fiches d'imputation.
- Analyse des comptes tous les trois mois et remise de la comptabilité trimestrielle à la direction générale.

Chapitre III L'activité de consignation de navire par la compagnie maritime Nolis-spa filiale de CEVITAL

- Veille à la déclaration fiscale etsociale.
- Vérification du décompte TVA et transfert avec un BIC à la DCFC pourpaiement.
- Vérification de lapaie.
- Assure la mise à jour des investissements et autres acquisitions avec les moyensgénéraux.
- Contribution aux statistiques mensuelles, après vérification et rapprochement avec tous les services.
- Elaboration de budget des charges et produitsmensuels.
- Assure la gestion de la trésorerie et relation avec labanque.
- Réception de tous les documents comptables et vérifie leurscontenus.
- Vérification des montants à payer et s'assurer qu'ils sont conformes à la facture.
- Vise les demandes depaiement.
- Signe les titres depaiement.
- Soumet les titres de paiements à la signatureconjointe.
- Au retour des documents : classement de toutes les pièces comptables et ordonne le numéro de pièce ainsi que l'archivage des piècescomptables.
- Elaboration des travaux de fin d'année (élaborations des états financières : bilan, balance, ...).
- La tenue mensuelle de la comptabilité del'armateur.
- Elaboration des notes de débit àl'armateur.
- Etablissements des situations financière mensuelles del'armateur.
- Etablissement des états et relevés de comptes et transmission avec les documents accompagnant par courrier etmail.
- Participation dans les décisions avec les responsables et commissions concernant l'entreprise.

Ce service comprend :

- Chargé d'études
- Trésorerie

4.7. Département d'administration générale

- Gestion administrative du personnel dossier et suivi descarières.
- Gestion de lapaie.
- Suivi des livreslégaux.

Chapitre III L'activité de consignation de navire par la compagnie maritime Nolis-spa filiale de CEVITAL

- Calcule et réaliser la déclaration fiscale mensuelle et annuelle.
- Suivi les absences, les retards et lesrécupérations.
- Suivi les dossiersd'assurance.
- Suivi les dossiers desretraités.
- Suivi et planification médecine detravail.
- Suivi les programmes deformation.
- Etablissement du rapport mensuel administratif.

Ce servicecomprend

- Division Moyens Généraux
- Gardiennage

Section 2 : Le processus de consignation (suivie des opérations effectuées par l'agent consignataire lors de l'escale d'un navire)

Tout au long de notre stage, nous avons vu les réalités du rôle d'un consignataire de navire. Dans ce domaine « **Nolis Spa** » est le représentant de l'armateur « **ARM** ».

A ce titre, elle doit réaliser toutes les formalités nécessaires à l'escale du navire « **Ship01** » avec « **BIG BAG** » comme nature de cargaison.

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

L'escale traitée est divisée en trois opérations effectuées :

- Avant l'arrivée du navire
- Pendant l'escale du navire au port
- Après la sortie du navire

Pour le bon déroulement de ces opérations plusieurs étapes énumérées ci-dessous sont observées :

1. Avant l'arrivée du navire**1.1. Demande d'une facture proforma**

L'armateur du navire « **ARM** » envoie un message par (e-mail), accompagné des caractéristiques de son navire « **Ship01** » pour les différents consignataires du port de déchargement (port d'Alger) leur demander d'établir une (facture pro-forma) concernant l'escale de ce dernier.

Les caractéristiques qui figurent sur cette fiche, sont :

- Le nom du navire : Ship01 ;
- Le pavillon : Brazil ;
- Le port de chargement et du déchargement : Rio de Janeiro/Alger ;
- La nature et la qualité de la cargaison : 8000 tonnes de MAR conditionnée en 4000 BIG-BAG.
- La jauge nette (TJN) et la jauge brute (TJB) : 3181 / 5424 ;

- L.O.A: 106,6m;
- BEAM: 19m;
- SUMMER DRAFT: 8,08m;
- Equiper de propulseurs

1.2. Vérification de la faisabilité de l'escale au port d'Alger par rapport à la restriction

▪ **Navire :**

- Vérifier la restriction de la longueur du navire et du tirant d'eau :

Longueur (LOA) 106.60 Mètres < 200 Mètres

Tirant d'eau (SD) 8.08 Mètres < 10.05 Mètres

▪ **Marchandise ;**

- Vérifier la restriction par rapport au conditionnement (emballage.) :

Le déchargement des BIG-BAG est autorisé au port d'Alger.

1.3.Le calcul de la facture Proforma

Tableau N°1 : Tableau récapitulatif des tarifs (constants) appliqués suite aux différentes prestations effectuées par l'entreprise portuaire d'Alger

Prestations	Tarif/USD
Mouillage	0,018 USD/M ³
Pilotage	Entrée = 0,035 USD / M ³ Sortie = 0,035 USD /M ³
Amarrage/désamarrage	0,044USD / M ³
Remorquage	M ³ /heure (Tableau n°2 pg73)
Défenses d'accostage ¹	12 USD / unite /jour
Vedette	163,2 USD/heure
Séjour à quai	0,365 DA /TJB/JOOR

Source : Cahier des tarifs de NOLIS

¹ C'est un élément utilisé par les bateaux et navires pour se protéger des contacts, que ce soit entre les coques de deux bateaux ou entre la coque du bateau et le quai.

Pour l'application des tarifs concernant les prestations aux navires, l'assiette tarifaire est le volume du navire.

Celui-ci est calculé selon la formule : $V = L * I * TE$, dans laquelle ;

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

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

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

a) Calculer le volume

$$V = L * I * TE$$

$$V = 106.60 \times 19 \times 8.08 = 16365,23 \text{ m}^3$$

b) Calculer le séjour d'escale

Cadence de déchargement du BIG BAG est égale à 1500 MT / jrs

$$\text{Le séjour} = (8000 \text{ MT} / 1500 \text{ MT jrs}) + 1 = 6 \text{ jrs}$$

c) Calcule des charges portuaires :

• **Séjour du navire dans le port**

$$\text{Le séjour} (0.365 \text{ DA} / \text{TJB} / \text{jour}) = 0.365 \times 5424 \times 2 = 3959,52 \text{ DA}$$

• **Calcule du tarif de pilotage :**

$$V = 16365.23 \text{ M}^3$$

$$\text{Pilote entrée et sortie} = 16365.23 \times 0.035 \times 2 = 1145,56 \text{ USD}$$

• **Calcule du tarif de Mouillage²**

$$\text{Mouillage} = 16365.23 \times 0.018 = 294,57 \text{ USD}$$

² C'est l'action d'immobiliser un bateau en mer au moyen d'une ancre.

- Tarifs de location de vedette

$$163.2 \times 2 = 326.4 \text{ USD}$$

- Tarifs de l'amarrage et désamarrage³ :

$$0.044 \times 16365.23 = 720,07 \text{ USD}$$

- Tarif de remorquage :

Tableau N° 2 : Tarifs de remorquage

DESIGNATIONS	TARIFS/HEURE
Jusqu'à 6000 M ³	574 USD
DE 6001 à 12000 M ³	694 USD
DE 12001 à 18000 M ³	770 USD
DE 18001 à 24000 M ³	959 USD
DE 24001 à 30000 M ³	1064 USD
DE 30001 à 36000 M ³	1164 USD
DE 36001 à 42000 M ³	1284 USD
DE 42001 à 48000 M ³	1418 USD
DE 48001 à 54000 M ³	1538 USD
DE 54001 à 60000 M ³	1693 USD

Source : Cahier des tarifs de NOLIS

Ce tarif est calculé sur la base du volume du navire « ship01 » : $V=16365.63 \text{ m}^3$; à partir du cahier des tarifs, notre navire se situe dans la 3^{ème} colonne soit : de 12001 à 18000 m³ donc :

$$\text{Tarif de remorquage à l'entrée} = [770 * 2]$$

$$= 1540 \text{ USD}$$

³C'est la dernière phase d'une manœuvre d'accostage. L'amarrage consiste à maintenir le navire contre un quai à l'aide de longs cordages accrochés à l'avant et à l'arrière de ce dernier.

Tarif de remorquage à la sortie= [770 *1]

= 770 USD

1.4. Envoie de la proforma et la présentation du port

1.4.1. Envoie de la proforma

Tableau N° 3 : La facture Proforma

Navire	Ship 01	SD	8,08	Volume	16 365,23
LOA	106,6	TJN	3181	Marchandise	8000 tonnes de MAR conditionnée en 4000 BIG-BAGS
BEM	19	TJB	5224	Durée d'escale	06 Jours
				Taux de change	118,00
Mouillage	0,018 USD/M3			294,57 USD	
Pilotage	Entree = 0,035 USD / M3			572,78 USD	
	Sortie = 0,035 USD / M3			572,78 USD	
Vedette	163,2 USD / H			163,20 USD	
	163,2 USD / H			163,20 USD	
Séjour à quai	0,365 DA /TJB/JOUR			33,35 USD	
Défenses d'accostage	12 USD / unité /jour			576,00 USD	
Amarrage	0,022USD / M3			360,04 USD	
Désamarrage	0,022USD / M3			360,04 USD	
Remorquage	Entree 02remorqueurs			1 540,00 USD	
	Sortie 01 remorqueur			770,00 USD	
Total (01) HT				5 406,16 USD	
Commission d'agence				1 000,00 USD	
TOTAL 02 HT				6 406,16 USD	
TVA 19%				1 217,17 USD	
TOTAL TTC				7 623,33 USD	

Coordonnées bancaires :

Numéros de compte :

Bénéficiaire nolis spa

Nom de la banque :

Code Swift :

Source : Etablie par nous même à partir du cahier des tarifs de NOLIS

1.4.2. Envoie de la présentation du port d'Alger ⁴

De par sa situation géostratégique, le Port d'Alger dessert plusieurs wilayas du pays. Son hinterland privilégié couvre le centre, centre est et centre ouest. D'autres régions du pays, notamment celles du sud, peuvent être considérées comme faisant partie de l'hinterland du port d'Alger, et ce, en considérant les flux des marchandises générés par l'activité des sociétés pétrolières.

Le port d'Alger jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie.

1.4.2.1. Situation géographique :

Ouvert sur la mer méditerranéenne, le port d'Alger est situé dans la partie Nord-Ouest de la baie d'Alger,

COORDONNEES GEOGRAPHIQUES :

Latitude : 36° 50' Nord Longitude : 3° 2' Est

Le port, véritable ville dans la ville, s'étend sur une surface globale de 126 hectares.

1.4.2.2. Ouvrages de protection :

Les ouvrages de protection sont constitués de 05 digues artificielles d'une longueur totale de 6 Km construites sur des fonds sablonneux dont (02) prennent racine perpendiculairement à la côte et 03 disposées en ligne brisée formant un brise-lame de 2,6 Km parallèle à la côte.

Elles sont fondées en moyenne à des profondeurs de 20 m à l'exception de la jetée Khair-Eddine ou les fonds peuvent atteindre 36 m vers le musoir.

Au Nord : la jetée Khair-Eddine de 200ml ;

Au Nord-Est : La jetée Nord enracinée dans l'îlot de la marine de 700 ml et prolongée par la jetée Watier de 600 ml ;

A l'Est : la jetée de l'Agha de 600 ml ;

Au Sud-Est : la jetée Butavand et la jetée Mustapha de 1.300 ml ;

Au Sud : la brise lame Est de Mustapha de 1.000 ml.

⁴<https://www.portalger.com.dz/>

1.4.2.3. Plan d'eau :

Le plan d'eau abrité par ces ouvrages est de 184 hectares divisé en 03 bassins successifs :

Bassin du vieux port 75 ha ;

Bassin de l'agha 35 ha ;

Bassin de Mustapha 74 ha.

Les quais d'accostage de 34, ils sont construits suivant des moles successifs allant d'Ouest en Est dont la profondeur varie de 5 m à 10 m. Le linéaire total de ces quais est de 8.352 m.

1.4.2.4. Les passes du port :

L'accès des navires au port se fait à travers :

La passe Nord : permet l'accès au vieux port, située entre la jetée nord et l'épi sud de la jetée Agha avec 176 m de largeur et 12 m de profondeur ;

La passe Sud : permet l'accès au bassin Mustapha, située entre l'épi transversal de la jetée Mustapha et le brise-lames Est avec 240 m de largeur et 16m de profondeur.

1.4.2.5. Les capacités d'entreposage :

Le port d'Alger dispose d'une surface totale d'entreposage de **282.000 m²**, représentant **24%** de la surface totale uniformément répartie entre les 3 zones géographiques du port et accueillant diverses marchandises :

Terre-pleins de **232.000 m²**

12 magasins de **50.000 m²**

Cette capacité permet l'entreposage de **120.000** tonnes de marchandises, alors que le volume moyen débarqué mensuellement aujourd'hui est de **800.000** tonnes.

LES PORTES D'ACCES: Il existe neuf (09) portes d'accès au port d'Alger.

1.4.2.6. Organisation en zone :

Le port est organisé en trois (03) zones :

- **Zone Nord** : Délimitée par la pêcherie et la Capitainerie (du quai 5 à 11) ;
- **Zone Centre** : Délimitée par les formes de radoub et le terminal à Conteneurs (du quai 16 à 25) ;
- **Zone Sud** : Délimitée par le Terminal à Conteneurs et le brise-lame Est (du quai 30 à 37).

Les trois (03) zones ne sont pas communicantes mais reliées de l'extérieur par voies terrestres (à l'extérieur de la clôture portuaire).

VOUTES : Un volume de voûtes de 245.000 M3, concédé, destiné à différentes activités de stockage et commerciales

TIRANT D'EAU : Variant entre **6 mètres** et **10 mètres**, ces tirants d'eau permettent au port d'Alger d'accueillir des navires pouvant transporter jusqu'à **25.000 tonnes** de marchandises.

1.5. La nomination de l'agent consignataire

Après la réception des différentes factures proforma établies par l'ensemble des agences de consignations que l'armateur avait contactées, il choisit la facture la moins-disant et nomme son agent consignataire ;

Il lui envoie un (e-mail) pour l'aviser que c'est lui qui s'occupera de l'escale du navire « **SHIP01** », il doit effectuer ensuite un virement sur son compte bancaire pour couvrir les frais engagés pour cette escale, ce dernier sera adressée à l'agent consignataire afin de retracer le transfert ; Il doit également informer le commandant du navire de l'agent consignataire nommé et la personne avec qui il sera en contact, son adresse e-mail... etc.

1.5.1. Message reçu par l'armateur (Confirmation de la nomination)

« Nous armateur AMR vous désignons comme agent pour l'escale du navire SHIP01 au port d'Alger transportant à son bord 8000 tonnes de MAR conditionnée BIG BAG.

Veillez trouver ci-joint la copie du Swift des fonds d'escale⁵.

Noter aussi le contact du commandant du navire : infoship01@arm.com »

⁵ Annexe 1 (Copie du Swift)

1.5.2. Retracer les fonds avec leur banquier**1.5.3. Demande de l'ETA, les tirants d'eau à l'arrivée et la liste des 10 derniers ports, et l'envoi de la liste des documents à préparer aux autorités à l'arrivée**

La liste de documentation de la cargaison :

- Manifeste cargo.
- Connaissance.
- Plan de chargement

Ces documents précisent :

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

Message envoyée à l'armateur et au commandant :

« Merci de nous revenir avec ETA⁶, tirants d'eau à l'arrivée et la liste des 10 derniers ports. Veuillez préparer les documents suivants pour les autorités à l'arrivée du navire au port».

Demander la documentation de la cargaison :

- Manifeste cargo.
- Connaissance.
- Plan de chargement.

1.5.4. Recevoir l'ETA, les tirants d'eau à l'arrivée, la liste des 10 derniers ports et la documentation de la cargaison

Message envoyé par l'armateur ou le commandant :

« Veuillez noter ce qui suit :

- ETA: 10/01/2018 AM.
- Les tirants d'eau à l'arrivée : avant 07,06m arrière 8,10 m.

Vous trouvez ci-joint la liste des 10 derniers ports. »

⁶ Estimation du temps d'arrivée du navire depuis le port de chargement jusqu'en rade.

Message envoyé par l'armateur :

«Veuillez trouver ci-joint la documentation demandée :

- Manifeste cargo.⁷
- Connaissance.⁸
- Plan de chargement. »

1.5.5. Informer le réceptionnaire de l'ETA du Navire.

Message envoyé au réceptionnaire de la marchandise.

« Merci de noter que le navire donne ETA ALGER le 10/01/2018 ».

Après leur réception, « NOLIS SPA » informe le port de déchargement ainsi que les réceptionnaires de la marchandise 48 heures avant l'arrivée du navire et remet aux services portuaires (la situation portuaire) qui montre que le navire est attendu tout en désignant :

- Le nom du navire ; Ship01
- L'immatriculation du navire ; 5251326523
- Le drapeau du pays de chargement ; Brésil
- La longueur et la largeur du navire ; 106.60M/19M
- Le pays de départ du navire ; Brésil
- La nature de la cargaison ; BIG BAG
- Le nom du client ; MFG

Le navire « **SHIP01** » figurera sur le site de l'EPAL dans la partie navires attendus et pourra ainsi être consulté par tout visiteur en ligne.

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

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

⁷ANNEXE 2 (copie du manifeste cargo).

⁸ ANNEXE 3 (copie du connaissance)

Le 09/01/2018 :

- Assister à la commission de placement des navires.
- Informer l'armateur, le commandant du navire et le réceptionnaire du quai attribué par la capitainerie.

Message envoyé au réceptionnaire :

« Merci de noter que le navire SHIP01 est programmé pour accoster au quai 06 à son arrivée, veuillez prendre vos dispositions pour le traitement du navire.

Message envoyé à l'armateur et au commandant :

« Merci de noter que le navire SHIP01 est programmé pour accoster au quai 06 à son arrivée ».

1.5.6. Réception de la NOR de la part du commandant

10/01/2018 à 07h00 heures locales

« Veuillez trouver ci-joint là NOR »⁹

1.5.7. Envoie de la NOR au réceptionnaire

10/01/2018 à 08 H 00 heures locales :

« Merci de trouver ci-joint là NOR ».

2. Pendant l'escale du Navire au port

2.1. Accostage du navire

Le 10/01/2018 à 10h15 heures locale accostage du navire :

- Assister le commandant avec les autorités.
- Envoyer le rapport d'accostage à l'armateur.

« Merci de noter ci-dessous le rapport d'accostage :

- Arrivée sur rade : 10/01/2018 à 07h00 heure locale.
- NOR transmise : 10/01/2018 à 07h00 heure locale.
- Mouillage : 10/01/2018 à 07h00 heure locale.
- Début de lever d'encre : 10/01/2018 à 08h35 heure locale.

⁹ ANNEXE 4 (notice of readiness)

- Encre claire : 10/01/2018 à 08h55 heure locale.
- Pilote à bord : 10/01/2018 à 09h00 heure locale.
- Première amarre : 10/01/2018 à 09h45 heure locale.
- Accosté : 10/01/2018 à 10h00 heure locale.
- Pilote débarqué : 10/01/2018 à 10h05 heure locale.
- Soutes à l'arrivée :

IFO 35 MT DO 20 MT LO 4400LTR FW 55 MT.

- Nombre de remorqueur utilisé 02.

Nous vous tiendrons informés. »

2.2. Valider le manifeste douane du Navire

Le 10/01/2018 à 10h15 heures locales :

Valider le manifeste douane du Navire.

Envoyer l'avis d'arrivée et la facture au réceptionnaire par e-mail :

« Merci de trouver ci-joint votre avis d'arrivée et votre facture. »¹⁰

Déposer le dossier courtage à la sous-direction des douanes Alger port :

- Deux copies du manifeste douane.
- Cargo manifeste.
- Copie du connaissement.
- Documentation du navire.

2.3. Echange documentaire

Le 10/01/2018 à 11h00heurelocale :

Le réceptionnaire vient pour faire l'échange documentaire.

2.4. Remettre au commandant le connaissement original

Le 10/01/2018 à 12h00heure locale :

Donner au commandant le connaissement original.

¹⁰ ANNEXE 5 (avis d'arrivée)

2.5.Début des opérations de déchargement

Le 10/01/2018 à 13h00 heures locales :

Début des opérations de déchargement.

Informez l'armateur du début des opérations de déchargement :

« Merci de noter:

- Début des opérations de déchargements le 10/01/2018 à 13h00 heure locale.

Nous vous tiendrons informée. »

Tableau N° 4 : Tableau récapitulatif des horaires du déchargement

Date	Travaillé		Arrêt		OBS
10/01/2018	13H00 19H00	19H00 00H00			210 DECH EN COURS
11/01/2018	00H00 07H00 13H00 19H00	07H00 13H00 19H00 00H00			420 210 210 DECH EN COURS
12/01/2018	00H00	07H00	07H00	00H00	420 Jour Ferrier
13/01/2018	07H00 13H00 19H00	13H00 19H00 00H00	00H00	07H00	Jour Ferrier 210 210 DECH EN COURS
14/01/2018	00H00 07H00 13H00 19H00	07H00 13H00 19H00 00H00			420 210 210 DECH EN COURS
15/01/2018	00H00 07H00 13H00 19H00	07H00 13H00 19H00 00H00			420 200 200 DECH EN COURS
16/01/2018	00H00 07H00	07H00 10H00			390 60
Total					4000

Source : Etablie par nous même à partir du cahier des tarifs de NOLIS

Le 16/01/2018 à 10h00 heure locale fin du déchargement :

Envoyer un message pour la fin du déchargement.

« Merci de noter fin du déchargement à 10h00 heure locale, total déchargé 4000 BB, 8000 MT ».

2.6. Remettre le manifeste de sortie au commandant

- Préparer et donner le manifeste de sortie au commandant.
- Préparer le « statement of fact » de l'escale et le faire signer par le commandant, le réceptionnaire et l'agent consignataire.

Tableau N° 5: Statement of fact (SOF)

Navire : SHIP 01 Marchandise 8000 tonnes de MAR conditionnée en 4000 BIG-BAGS Arrivée sur rade : 10/01/2018 à 07h00 heures locales. Mouillage : 10/01/2018 à 07h00 heures locales. Encre claire : 10/01/2018 à 08h55 heures locales. Pilote à bord : 10/01/2018 à 09h00 heures locales. Accosté : 10/01/2018 à 10h00 heures locales. Pilote débarqué : 10/01/2018 à 10h05 heures locales.		Réceptionnaire : REP Début de chargement : néant Fin de chargement : néant Début de déchargement : 10/01/2018 à 13h00 HL Fin de déchargement : 16/01/2018 à 10h00 HL Document à bord : 16/01/2018 à 11h00 HL NOR transmise : 10/01/2018 à 07h00 heures locales. NOR Acceptée : suivant la Charte patie			
Date	Travaillé		Arrêt		OBS
10/01/2018	13H00	19H00			210
	19H00	00H00			DECH EN COU
11/01/2018	00H00	07H00			420
	07H00	13H00			210
	13H00	19H00			210
	19H00	00H00			DECH EN COU
12/01/2018	00H00	07H00	07H00	00H00	420 Jour ferrier
13/01/2018	07H00	13H00	00H00	07H00	Jour ferrier
	13H00	19H00			210
	19H00	00H00			DECH EN COU
14/01/2018	00H00	07H00			420
	07H00	13H00			210
	13H00	19H00			210
	19H00	00H00			DECH EN COU
15/01/2018	00H00	07H00			420
	07H00	13H00			200
	13H00	19H00			200
	19H00	00H00			DECH EN COU
16/01/2018	00H00	07H00			390
	07H00	10H00			60
Total					4000
Remarques du commandant					
Commandant	Réceptionnaire		Agent consignataire		

Source : Etablie par nous même à partir du cahier des tarifs de NOLIS

Une fois le déchargement terminé, le (S.O.F) est établi entre l'agent et le commandant Comportant toutes les informations concernant le navire «**ship01** » depuis son arrivée en rade afin de le signer.

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

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

16/01/2018 à 11h30 Heure locale :

Donner la clairance du navire à la capitainerie.

Appeler la capitainerie sur VHF et annoncer la clairance du navire et sa destination.

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

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

3. Après la sortie du Navire

3.1. Recevoir le rapport de sortie de la part du commandant

De : comandant « : infoship01@arm.com »

A: NAS ALGER: « nas@nolis.com »

« Veuillez noter ce qui suit :

- Pilote à bord : 16/01/2018 à 13h00 heure locale.
- Pilote débarqué : 16/01/2018 à 13h55heure locale.
- Nombre de remorqueur utilisé 01. »

3.2. Envoie du rapport de fin d'escale à l'armateur

- Pilote à bord : 16/01/2018 à 13h00 heure locale.
- Pilote débarqué : 16/01/2018 à 13h55 heure locale.

- Nombre de remorqueur utilisé 01. »

3.3. Envoie d'une copie de la SOF à l'armateur

Merci de trouver ci-joint la copie de la SOF.

Nous vous reviendrons avec le compte d'escale final dès que possible.

3.4. Récupérer, vérifier et payer les factures portuaires

Toutefois, après le départ du navire « **SHIP01** » l'agent « **NOLIS SPA** » est tenue de :

- Contacter les services de facturation situés à l'EPAL afin de récupérer l'ensemble des factures des prestations assurées par les agents et le matériel appartenant au port d'Alger.

3.5. Préparer le compte d'escale et l'envoyer à l'armateur

Tableau N° 6 : Compte d'escale

DE :NAS ALGER				A : ARM	
Compte d'escale					
Navire	Ship 01	SD	8,08	Volume	16 365,23
LOA	106,6	NRT	3181	Marchandise	8000 tonnes de MAR conditionnée en BIG BAG
BEM	19	GRT	5224	taux de change	118,00
Date d'accostage : 10/01/2018					
Mouillage		0,018 USD/M3		294,57 USD	
Pilotage		FACT00023		572,78 USD	
		FACT00023		572,78 USD	
Vedette		FACT00023		163,20 USD	
		FACT00023		163,20 USD	
Séjour à quai		FACT00023		33,55 USD	
Défenses		FACT00023		576,00 USD	
Amarrage		FACT00023		360,04 USD	
Désamarrage		FACT00023		360,04 USD	
Remorquage		FACTR0007 8		1 540,00 USD	
		FACTR0007 8		770,00 USD	
Total (01) HT				5 406,16 USD	
Commission d'agence ND N° 20180001				1 000,00 USD	
TOTAL 02 HT				6 406,16 USD	
TVA 19%				1 217,17 USD	
TOTAL DES DEPENCES				7 623,33 USD	
Provision reçu				7623,33 USD	
Solde final				0,00 USD	

Source : Etablie par nous même à partir du cahier des tarifs de NOLIS

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

Négatif (-) : Une régularisation de la situation financière sera effectuée ;

Positif (+) : A la demande de l'armateur, il choisira entre :

- Se faire rembourser (transfert à nouveau par l'agent consignataire de la différence)
- Laisser le montant excédentaire dans le compte du consignataire et l'utiliser dans la prochaine escale de son navire.

Conclusion

Afin d'assurer le bon déroulement de l'escale du navire et satisfaire toutes les parties participantes et acteurs du transport maritimes.

L'agent consignataire veille à accomplir toutes les missions liées au navire durant les trois opérations citées à la fin de notre cas pratique d'une façon ordonnée.

À travers les éléments traités dans nos trois chapitres et en guise de conclusion, nous constatons que le transport maritime est fondamentalement de nature internationale, il représente un moteur essentiel dans la croissance économique des Nations.

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

Le transport maritime dans sa chaîne d'activités nécessite l'intervention d'un nombre important d'auxiliaires jouent chacun un rôle précis. Parmi eux, notre recherche s'est focalisée sur l'agent consignataire de navire et nous a permis de répondre à la question fondamentale dont l'étude a fait l'objet de notre mémoire : Comment l'agent consignataire intervient pour faciliter et dynamiser le transport maritime de marchandises ?

Dans cette perspective, nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général ou on a opté dans le premier chapitre à l'étude des grands axes du transport maritime de marchandises, puis nous avons mis l'accent sur l'activité de la consignation des navires dans le deuxième chapitre, et enfin nous avons consacré le troisième chapitre au cas pratique dans lequel on a montré les différents rôles de l'agent consignataire ainsi son intervention dans l'escale des navires au port.

Ce travail nous a permis de voir que la consignation de navire, en tant qu'activité auxiliaire au transport maritime, occupe une place de choix dans l'accueil des navires. De son entrée à sa sortie du port, l'essentiel des activités se résume en une gestion des flux physiques, des flux financiers et des flux d'informations. Dans cette gestion des flux, le consignataire de navire, en sa qualité de représentant exclusif de l'armateur et d'intermédiaire entre le navire et les autres intervenants, se trouve être présent à chaque étape de la chaîne.

En effet, il est au cœur de l'information qui constitue l'élément de base de la chaîne logistique. Il communique avec tout le monde et cherche à informer correctement toutes les parties.

De ce fait, la présence du métier de l'agent consignataire est cruciale et capitale dans la réussite de l'opération d'escale du navire et ses intégrations sont déterminantes dans le bon déroulement de cette dernière. De cette idée, l'agent consignataire maritime représente l'une des mailles importantes de la chaîne logistique, car sa fonction intervient dans la réduction du

temps, des coûts, tout en augmentant la sécurité. Elle constitue une démarche qui rend le transport maritime dynamique, fluide et rapide tout en favorisant les échanges internationaux.

Ces considérations nous permettent alors de confirmer notre problématique de travail car en exposant les différentes étapes de l'escale maritime et les opérations de consignation nous avons pu déterminer l'importance de l'agent consignataire et la nécessité de sa présence pour le bon fonctionnement des opérations liées au transport maritime.

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

Notre stage au niveau de l'agence de consignation maritime «NOLIS Spa», nous a permis de retracer l'environnement général de l'activité de consignation des navires.

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

L'agent consignataire de navire doit se préparer constamment pour affronter les nouveaux défis liés au développement de l'activité du transport maritime. Aujourd'hui, avec la concurrence qui touche tous les domaines du transport maritime, le choix que prend l'armateur en termes de consignation d'un mandat qui effectue les opérations à sa place doit être accompagné d'un maximum de garanties que ce soit pour les marchandises ou pour les besoins du navire.

Bibliographie

Ouvrages bibliographiques

- A.R WERNER, « Traité de droit maritime général», éd librairie Droz, 1964.
- BAUCHET Pierre, « les transports mondiaux, instrument de domination », éd Economica, Paris, 1998, P.291.
- BELOTTI.J, le transport international de marchandise paris 1992, p. 242.
- Corinne Pasco « Commerce International » 4e édition DUNOD, Paris 2002 p.75.
- DU JENNY Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.
- Denis Chevalier et Francois Duphil, « transporter à l'international », FAUCHER, Danves, 2009, p 142, 144 et 145.
- D. LOTH, « L'essentiel des techniques du commerce international », Edition publibook, 2009.
- Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008, p16.
- J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P169.
- J. PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, edBruylant, Bruxelles, 1993, P116.
- LE BLEME, « *acteur du commerce maritime* », édition belize, 2011, fiche n°28.
- MOISE DONALD DAILY, logistique et transport international de marchandises l'Harmattan 2013 p 88.
- Mohamed et Kamel el Khalifa, guide des transports internationaux de marchandises, éd Dahleb 1994, p124.
- MARIE-MADLEINE Damien, «Dictionnaire de transport et de la logistique»2émeédition, DUNOD, Paris, 2005, p194.
- Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI : « transport logistique », 8ème éd, le génie des glaciers, 2010, P 8.
- P.Pestel-Debord et J.Bonnaud, L'Agent Consignataire de Navire en France, Aspect Economique et Juridique, L'Antenne Inter transport, Marseille, 1983, p.12.

- Raymond Guilien et Jean Vincent, « Lexique des Termes Juridiques », 8° édition Dalloz, 1990, p131.
- René Rodière « traité générale de droit maritime », tome III, édition DALLOZ, p87.
- R. Rodière et E. Dupondavice, Droit Maritime, 11eme Edition Dalloz 1991, p.276.
- Sakhri Boubeker Kadi, Code Maritime Algérien, édition Dar Houmh 2005, p.145.bis.
- VIALARD (Antoine), Droit maritime, édition PUF, 1er éd, France, 1997, P.366.

Travaux de recherche académique

- AMROUCHE Sadika BARACHE Yasmina, mémoire « *L'activité de consignation de navires en Algérie depuis l'avènement de la libéralisation des activités maritimes.* » Bejaia 2016.
- AIT BESSAI Abdennour LATRECHE Ouahid « le rôle du consignataire dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international » p.44.
- Etienne Gildas kpatenon, « Rôle et statut du consignataire dans l'industrie des transports maritime », mémoire de fin d'étude 2010, page6.
- Habrache(M), Sakher(m), Ghirbi(M), « la consignation des navires » ,INSIM,2010.page 23.
- LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaine du transport maritime, chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004, p 24.
- Mémoire « amélioration des conditions de consignation maritime au port autonome de Dakar ».2008, p22.
- M.M.DAMIEN. (2001). « Transport et logistique », mémoire de l'université de DAKAR, p118.
- Pierre Jauffret, « Le Consignataire de Navire, Thèse », Aix au Provence, 1931, p.6
- SARAH BOUKERBOUT, promotion (2008/2009). « L'agent consignataire de navire et l'agent maritime », mémoire de master 2 du CDMT (centre de droit maritime et des transports Marseille), p11

Revus et documents académique

- Ecole nationale de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.page 147
- Incoterms2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publication CCI n°600, paris, 2007.

- Le Lamy transport, tome2 (Edition 2005), page 116n°182 (dictionnaire du transport).
- Mouhamed Naili transport, logistique et développement agro-alimentaire en Algérie EL Watan.

Texte réglementaire

- Article101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- Article 27 de la loi 1966 du CMA.
- Article 631 du CMA, 2008.
- Art.640, CMA, 1998.
- Art. 650, CMA, 1998
- Art. 695, CMA, 1998.
- Art. 724, CMA, 1998.
- Art-13 du Code Maritime Algérien.
- Article 609 du code maritime Algérien.
- Article 621 du code maritime Algérien.
- Art-613 du code maritime algérien.
- Art-74 du Code civil algérien.
- Art-610 du code maritime algérien.
- Article 637 du code maritime algérien
- Article 586 du Code civil algérien.
- Article 617 du code maritime algérien, p169.
- L'article 618 du CMA.
- L'article 614 du CMA.

Sites internet

- [Http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/conteneursmaritimes.pdf](http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/conteneursmaritimes.pdf)
- [Http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Cotation-tarification-maritime.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Cotation-tarification-maritime.htm)
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Agent_maritime
- <https://www.portalger.com.dz/>

Liste des tableaux

Tableau N°	Titre	Page
N°01	Les avantages et inconvénients du transport maritime	13
N°02	Tableau récapitulatif des tarifs (constantes) appliqués suite aux différentes prestations effectuées par l'entreprise portuaire d'Alger	69
N°03	Tarifs de remorquage	71
N°04	La facture Proforma	72
N°05	Tableau récapitulatif des horaires du déchargement	81
N°06	Statement of fact (SOF)	83
N°07	Compte d'escale	85

Listes des figures

Figure N°	Titre	Page
N°01	Les types des navires	06
N°02	Comparaison entre le contrat du chargeur et celui de l'armateur	28
N°03	Organigramme de l'agence de NOLIS Spa	63

Annexes N°01 (SWIFT)

banque atlantique **ORDRE DE TRANSFERT PAR SWIFT** **BANQUE DE L'ATLANTIQUE - C.I. FORTIS**
 BANQUE DE L'ATLANTIQUE DE COTE D'IVOIRE
 S.A. au capital de 15 milliards de Francs C.F.A.-C.C. N° 0100545-R
 Siège social: Av. du Général de Gaulle Plateau 01 BP 1036 - Abidjan 01
 Tél. +22565226600 / +22502222655
 CIBANQUE: 23834 BANKAT-SW01-ATCICIB

AGENCE PLATEAU	DATE 06-01-2011
--------------------------	---------------------------

DIVISE Réals	MONTANT EN CHIFFRES ****18.375,00****
MONTANT EN LETTRES Dix Huit Mille Trois Cent Soixante Quinze Réals	

D'ORDRE DE	COMPTE DEBITÉ **008765430086X0F**
------------	---

NOM, RAISON SOCIALE, ADRESSE **Mr ou Mme CHAUDELER LAURENT FRANCK GERARD ** **** 26 Rue de la Paix **** ** 01 BP 7244 Abidjan 01 - R.C.I. **	
--	--

EN FAVEUR DE	COMPTE CREDITÉ ***25247-6***
--------------	--

NOM, ADRESSE DU BENEFICIAIRE RAPHAEL ALVES CARNEIRO *BRESIL*	
--	--

A COMPLETER POUR TOUT VIREMENT SUR LA FRANCE	CODE BANQUE* **	CODE GUCIRET* **	CLE RIB* **
--	---------------------------	----------------------------	-----------------------

BANQUE DU BENEFICIAIRE NOM-AGENCE PAYE BANCO BRADESCO -237 *BRESIL*

CADRE RESERVE A LA BA-CI LE COMPTE DEBITE N°008765430086X0F PEUT APPROVISIONNER LE COMPTE N° 25247-6. CE DOSSIER A ETE SAISI ET AVISE AU SEIN DES BUREAUX DU C.T.A.

Veuillez	
<input checked="" type="checkbox"/>	VIREM. AU CREDIT DU COMPTE DU BENEFICIAIRE
<input type="checkbox"/>	TENIR A LA DISPOSITION DU BENEFICIAIRE
<input type="checkbox"/>	PAYER PAR MANDAT POSTAL
<input type="checkbox"/>	PAR COURRIER
<input type="checkbox"/>	PAR TELEX
<input type="checkbox"/>	ETABLIR UN CHEQUE BARRE / NON BARRE
<input type="checkbox"/>	A TENIR A MA DISPOSITION
<input type="checkbox"/>	A M'ADRESSER
<input type="checkbox"/>	A ADRESSER AU BENEFICIAIRE
<input checked="" type="checkbox"/>	EN CAS DE FRAIS A PERCEVOIR CEUX-CI SERONT
<input type="checkbox"/>	A MA CHARGE
<input checked="" type="checkbox"/>	A LA CHARGE DU BENEFICIAIRE
REFERENCES A TRANSMETTRE AU BENEFICIAIRE N° de Compte: **25247-6** Agence: ****1745***	

A COMPLETER POUR TOUT VIREMENT SUR LA FRANCE	DECLARATION B.C.E.A.O.	
	<input checked="" type="checkbox"/>	IMPORTATION 0010
	<input type="checkbox"/>	VOYAGE - TOURISME 0020
	<input type="checkbox"/>	SCOLARITE FAMILLE 0830
	<input type="checkbox"/>	ECONOMIE SUR SALAIRE 1470
	<input type="checkbox"/>	TRANSFERT GLOBALISES 3020
	DIVERS (A préciser ci-dessous)	

MONTANT DU TRANSFERT	R\$ 17.500,00
COMMISSIONS	XXXXXX
TAXES DE VALIDATION GIM-UEMOS	R\$ 875
TRANSFERT	OK
DOSSIER	XXXXXX
FIXE	XXXXXX
PORT DE LETTRE	OK
TELEX	XXXXXX
TOTAL	R\$ 18.375,00

La banque décline toute responsabilité
 - Les retards que peuvent subir les ordres envoyés par fil
 - Les erreurs provenant d'instructions ambiguës de la part des clients et demandés de
 - Les erreurs en fait de le montant en chiffres
 - Les erreurs de saisie et autres ce dossier d'un compte sur un autre
 avec un chiffre (autrefois) sur un autre.

Bureaux des opérations
Fortis

Annexes N°02 (Manifeste cargo)

<input type="checkbox"/> RECAPITULATION (Use if Applicable)		<input type="checkbox"/> SUMMARY (Use if Applicable)		OCEAN CARGO MANIFEST RECAPITULATION OR SUMMARY				<input type="checkbox"/> ORIGINAL		<input type="checkbox"/> REVISED				
1. VESSEL NAME	2. STATUS	3. VMT DOC NO.	4. DATE (YYYYMMDD)	5. LOADING PORT	6. HEAVY LIFTS	7. OUTSIDE DIMENSION	PAGE NO.	NO. OF PAGES						
8. DESCRIPTION AND LOCATION OF HEAVY LIFTS AND OTHER SPECIAL DATA							9. TOTAL CARGO LOADED							
8	(1) DESTINATION PORT	(2) DESCRIPTION	(3) LENGTH WIDTH HEIGHT	(4) SELF SUS	(5) NON S.S.	(6) VES	(7) ODD	(8) STOW LOCATION	(9) LONG TONS	(1) DESTINATION PORT	(2) GVC	(3) LONG TONS	(4) MEASURE- MENT TONS	(5) SQUARE FEET
9	(1) DESTINATION PORT	(2) COMMODITY CATEGORY	(3) FOR MSC USE				(4) HAZARDOUS PORTATION ACT CODE	(5) ON DECK		(1) NO. OF UNITS POYSMAL OR OTHER				
10. I HEREBY CERTIFY THAT THE ARTICLES LISTED HEREON HAVE BEEN PLACED ABOARD IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION.							11. I HEREBY ACKNOWLEDGE having received the cargo manifested hereon in apparent good order and condition for delivery as indicated, except as otherwise specifically noted.							
a. SIGNATURE			b. GRADE OR RANK		c. TITLE		MASTER OF VESSEL (Signature)							
12. NAME AND MAILING ADDRESS OF PREPARING ACTIVITY														

Annexes N°04 (NOR)

NOTICE OF READINESS

Name of Vessel:	Port:	Voyage Number:
------------------------	--------------	-----------------------

To: _____

I herewith tender you this vessel, of which I am the Master, as being ready in all respect to **LOAD** her cargo of : **xxx MT of xxxxx**.

The notice is tendered this **8th** day of **JAN 2017** at **16:30** hours (**LT**), subject to the terms, conditions and exceptions of the charterparty.

Master

Date Acknowledged: _____

Time Acknowledged: _____

(Signature)
Name in Print: _____
(with block letters)

Representing: _____
(with block letters)

Annexes N°05 (Avis d'arrivée)

*à afficher
lignes agents
maritime s*

À : Capitainerie - Port de Montréal
44 : Douanes et Aériens
Sécurité des navires
Immigration Canada (si passages clandestins)

N° de téléphone : _____
Télécopteur : _____

Pour usage officiel

AVIS D'ARRIVÉE

1. Nom du navire : _____ 2. Indicatif d'appel : _____
 3. Port et pays d'immatriculation : _____
 4. Jauge brute : _____ 5. Jauge nette au registre : _____
 6. Date et heure d'arrivée : _____ 7. Date et heure de départ : _____
 8.1 Quai à l'arrivée : _____
 8.2 Position d'amarrage *Obligatoire*
 Timonerie en ligne avec le bollard n° _____ Bâbord à quai : Tribord à quai :
N.B. : Ne pas remplir si le navire va à un quai pétrolier ou si le navire est un croiseur canadien n'utilisant pas d'amarrages.
 8.3 Amarrages requis : Oui Non (si utilisés ceux de l'AEM)
 9.5 Cinq derniers ports où le navire a accosté (en commençant par le dernier) :
 I _____ II _____
 III _____ IV _____
 V _____
 10. Prochain port : _____
 11. Tirant d'eau à l'arrivée : _____ 12. Tirant d'eau au départ : _____
 13. Navire : Ligne maritime Nom : _____ "Tramp"
 14. Description du cargo à décharger : _____
 15. Nombre de conteneurs : _____ x 20' _____ x 40' _____ x Vides _____ Autres Tonnage total : _____ TM
 16. Tonnage du non-conteneurisé : _____ TM 17. Tonnage du vrac : _____ TM
 18. Description du cargo à charger : _____
 19. Nombre de conteneurs : _____ x 20' _____ x 40' _____ x Vides _____ Autres Tonnage total : _____ TM
 20. Tonnage du non-conteneurisé : _____ TM 21. Tonnage du vrac : _____ TM
 22. Nom du capitaine : _____

Si arrive d'outre-mer

23. Nombre de membres d'équipage à bord : _____ 24. Nombre de membres d'équipage débarquant : _____
 25. Nombre de membres d'équipage par nationalité : _____
 26. Liste de l'équipage ci-jointe? Oui Non 27. Nombre de passagers débarquant : _____
 28. Nombre de passagers en transit : _____ 29. Nombre de passagers embarquant : _____
 30. Nombre de passagers clandestins : _____

Nom	Nationalité	Date de naissance	État civil

31. Description des animaux à bord : _____
 32. Navire canadien : réparation à l'étranger? Oui Non
 33. Certificats (date d'expiration) :
 a) Sécurité de la construction : _____ c) Sécurité du matériel : _____
 b) Déclaration : _____ f) Radio de sécurité : _____
 e) Ligne de charge : _____ g) Responsabilité civile (hydrocarbures) : _____
 d) Radio des Grands-Lacs : _____
 TPS: Oui Non Non-résident : Oui Non
 34. Agent maritime : _____
 35. Responsable de l'agence et numéros de téléphone : _____
 36. Remarques : _____

js: 2004.04.07

R:\CAPITAINE-Port de Montréal\Bris internet\FORMS\LAHES POUR SITE\maritime\Frs arrives (bilan)\Frs arrives français.doc

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Sommaire	

Introduction générale.....	01
-----------------------------------	-----------

Chapitre I : Le transport maritime de marchandises : caractéristiques, avantages et contraintes

Section 1 : Généralité sur le transport maritime de marchandises	03
---	-----------

1. Définition et types du transport maritime de marchandises	03
1.1. Définition du transport maritime de marchandises	03
1.2. Les types du transport maritime de marchandises	04
1.2.1. Transport à la demande (tramping)	04
1.2.2. Le transport de ligne régulière	04
2. Les types de navires	05
2.1. Les navires spécialisés	05
2.2. Les navires non spécialisés	05
3. Présentation des ports et leur place en Algérie	10
3.1. Définition et différents types de ports	10
3.1.1. Définition du port	10
3.1.2. Les différents types de ports	10
3.2. La place du port en Algérie	10
4. La tarification du transport maritime	11
4.1. La tarification du fret de base pour les marchandises conventionnelles	12
4.2. Tarification forfaitaire	12
4.3. Les correctifs	12
4.3.1. Surcharge fuel ou BAF (bunker adjustment factor)	12
4.3.2. Surcharge monétaire ou CAF (currency adjustment factor).....	12
4.3.3. Surcharge d'encombrement portuaire.....	12
5. Les avantages et contraintes du transport maritime de marchandises.....	13

Section 2 : Assurance maritime et choix des incoterms	14
--	-----------

1. L'assurance du transport maritime	14
1.1. Définition de l'assurance du transport maritime	14
1.2. Les formes d'assurance maritime.....	14
1.2.1. Assurance sur corps de navire	15
1.2.2. Assurance sur faculté	15
1.3. Les principaux risques du transport maritime	15
1.3.1. Les avaries communes	15
1.3.2. Les avaries particulières	16

1.4. Les différents types de garanties	16
1.4.1. La garantie « TOUS RISQUES »	16
1.4.2. La garantie « FAP SAUF »	17
2. Choix des incoterms	17
2.1. Définition des incoterms	18
2.2. Rôle des incoterms	18
2.3. Classification des incoterms	19
2.3.1. Selon le mode de famille	19
2.3.2. Selon le mode de transport	19
2.3.3. Selon le type de vente	19
2.4. Les incoterms exclusivement maritime	20
2.4.1. FOB (Free on bord	20
2.4.2. FAS (Free along sideship	20
2.4.3. CFR (Cost and freight	20
2.4.4. CIF (Cost insurance and freight	21

Section 3: Principaux auxiliaires, et les différents documents et contrats usuels du transport maritime de marchandises

1. Les principaux auxiliaires du transport maritime	21
1.1. Les ports commerciaux	21
1.2. Les armateurs	21
1.3. Les chargeurs.....	22
1.4. Les fournisseurs	22
1.5. Le transporteur maritime	22
1.6. Le courtier maritime	22
1.7. Le courtier d'affrètement	23
1.8. Le transitaire.....	23
1.9. Le consignataire ou agent maritime	23
1.10. L'aconier (manutentionnaire)	23
1.11. La douane	24
1.12. Le Destinataire Final(<i>Importateur</i>)	24
2. Les documents de base du transport maritime	24
2.1. Le connaissement (Bill of lading B/L)	25
2.1.1. Définition	25
2.1.2. Éléments qui matérialisent le contrat de transport.....	25
2.1.3. Les informations contenues dans le connaissement	26
2.1.4. La fonction essentielle de connaissement maritime	26
2.2. Le manifeste	26
3. Les contrats du transport maritime de marchandise	27
3.1. Le contrat de transport.....	27
3.1.1. Définition du contrat de transport	27
3.1.2. Les caractéristiques du contrat de transport	27
3.1.3. Les obligations des parties du contrat de transport maritime	28
3.2. Le contrat d'affrètement (charte- partie)	29
3.2.1. Définition du contrat d'affrètement	29
3.2.2. Les type de contrats d'affrètement	30
3.2.3. Les obligations du fréteur et de l'affréteur	31
Conclusion	33

Chapitre II : L'activité de la consignation de navires

Introduction	34
Section 1 : Généralités sur la consignation et l'agent consignataire de navire	34
1. Historique de la consignation de navire	34
2. La consignation et l'agent consignataire de navires	36
2.1. Définition de la consignation de navire	36
2.1.1. Les types de consignation	36
2.1.1.1. La consignation de navire de ligne régulière	36
2.1.1.2. La consignation de navire de tramping	36
2.2. Définition de l'agent consignataire de navire	37
2.2.1. Les types d'agents consignataire	38
2.2.1.1. L'agent consignataire du navire ou de la coque.....	38
2.2.1.2. L'agent consignataire de marchandises	38
3. Rôle de l'agent consignataire de navire	39
3.1. Rôle technique	39
3.2. Rôle commercial	39
3.3. Rôle administratif	39
3.4. Rôle financier	40
3.5. Rôle juridique	41
Section 2 : Activités et fonctions de l'agent consignataire de navire	42
1. Activités de l'agent consignataire	42
1.1. Les activités liées à l'escale du navire	42
1.1.1. Avant l'arrivée du navire au port.....	42
1.1.2. Pendant l'arrivée du navire au port.....	43
1.2. Les activités liées à la marchandise	44
2. Fonctions de l'agent consignataire	44
2.1. Relation avec l'armateur et/ ou l'affréteur	44
2.2. Relation avec les intervenants locaux	45
2.2.1. Les autorités portuaires (sécurité, sureté)	45
2.2.2. Les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise	45
2.2.3. La manutention portuaire.....	45
2.2.4. Les services de douanes	46
2.2.5. Le courtier maritime	46
2.2.6. La PAF (Police des airs et frontières)	46
Section 3 : Le cadre juridique de l'activité de consignation maritime de navire	47
1. Aspect juridique du consignataire de navire	47
2. Nature juridique du contrat de consignation de navire.....	47
2.1. Le contrat de consignation de navire.....	47
2.2. La formation du contrat de consignation de navire.....	48
2.3. La cessation du contrat de consignation de navire	48
3. Le contenu du contrat de consignation de navire	49
3.1. Les obligations du consignataire de navire	49
3.1.1. Les obligations vis-à-vis de l'armateur.....	49
3.1.2. Les obligations vis-à-vis des expéditeurs (destinataire/tiers).....	50
3.1.3. L'obligation de réception de la marchandise à embarquer	50

3.1.4. L'obligation de garde et de livraison de la marchandise débarquée.....	51
3.2. Les responsabilités du consignataire du navire	51
3.2.1. Responsabilité contractuelle	51
3.2.2. Responsabilité délictuelle	51
3.3. Droits du consignataire du navire.....	52
3.3.1. La rémunération du consignataire.....	52
3.3.2. Le remboursement des dépenses effectuées « avancées»	52
3.3.3. Les garanties du consignataire	53
Conclusion.....	54

Chapitre III : L'activité de consignation de navire par la compagnie maritime Nolis-spa filiale de CEVITAL

Introduction	55
---------------------------	-----------

Section1 : Structure d'accueil chez NOLIS-SPA	55
--	-----------

1. Historique, missions et activités de NOLIS.....	55
1.1. Historique.....	55
1.2. Missions	57
1.3. Activités	57
2. Les moyens humains et matériels de Nolis	57
2.1. Moyen humains	57
2.2. Moyen matériels	58
3. Le fonctionnement de NOLIS	58
3.1. Politique sécurité, santé et environnement	58
3.2. Les atouts de NOLIS	59
3.3. Etude des documents de NOLIS	61
3.3.1. Notice of readiness (NOR)	61
3.3.2. Le connaissance (Bill of lading).....	61
3.3.3. Manifeste de cargaison (Cargo manifest)	61
3.3.4. Rapport d'escale (Statement of fact)	62
3.3.5. Facture proforma.....	62
3.4. Les objectifs de NOLIS.....	62
4. Organisation et structuration de NOLIS (différentes directions, organigramme)	62
4.1. Direction d'agence	64
4.2. Département shipping	64
4.3. Département commercial	64
4.4. Département logistique	65
4.5. Département compte d'escale	65
4.6. Département des finances et de comptabilité	65
4.7. Département d'administration général	66

Section 2 : Le processus de consignation (suivie des opérations effectuées par l'agent consignataire lors de l'escale d'un navire) 68

1. Avant l'arrivée du navire.....	68
1.1. Demande d'une facture proforma	68
1.2. Vérification de la faisabilité de l'escale au port d'Alger par rapport à la restriction.....	69
1.3. Le calcul de la facture Proforma	69
1.4. Envoi de la proforma et la présentation du port	72
1.4.1. Envoi de la proforma.....	72
1.4.2. Envoi de la présentation du port d'Alger	73
1.5. La nomination de l'agent consignataire	75
1.5.1. Confirmation de la nomination par E-mail	76
1.5.2. Retracer les fonds avec leur banquier	76
1.5.3. Demande de l'ETA, les tirants d'eau à l'arrivée et la liste des 10 derniers ports, et l'envoi de la liste des documents à préparer aux autorités à l'arrivée.	76
1.5.4. Recevoir l'ETA, les tirants d'eau à l'arrivée, la liste des 10 derniers ports et la documentation de la cargaison	76
1.5.5. Informer le réceptionnaire de l'ETA du Navire.	77
1.5.6. Réception de la NOR de la part du commandant	78
1.5.7. Envoi de la NOR au réceptionnaire	78
2. Pendant l'escale du navire au port.....	78
2.1. Accostage du navire	78
2.2. Valider le manifeste douane du Navire	79
2.3. Echange documentaire	79
2.4. Remettre au commandant le connaissement original	79
2.5. Début des opérations de déchargement	80
2.6. Remettre le manifeste de sortie au commandant	81
3. Après la sortie du Navire	83
3.1. Recevoir le rapport de sortie de la part du commandant	83
3.2. Envoi du rapport de fin d'escale à l'armateur	83
3.3. Envoi d'une copie de la SOF à l'armateur	84
3.4. Récupérer, vérifier et payer les factures portuaires.....	84
3.5. Préparer le compte d'escale et l'envoyer à l'armateur.....	85

Conclusion 86

Conclusion générale 87

Bibliographie.

Liste des tableaux et figures.

Annexes.

Résumé.

Résumé

Les relations économiques ont connu un développement résultant d'une large extension du champ d'application des échanges internationaux, ce qui a conduit à s'intéresser au commerce international d'un point organisationnel et réglementaire pour faciliter le processus de la bonne circulation des marchandises par la voie de mer.

En effet, le transport maritime est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce international. Ce dernier a connu un véritable changement ce qui a poussé les États à élargir leurs activités pour accompagner ce changement afin de répondre aux exigences des armateurs et les clients dans le but de bien menée cette activité.

Ce développement a donné la naissance à des nouvelles professions qualifiées tel que la consignation des navires, celle-ci assure le rôle d'agir sur l'intérêt du navire dans le but d'activer les échanges internationaux et le trafic commercial.

A travers ses diverses interventions et ses différentes prestations, l'agent consignataire du navire, joue un rôle très important non seulement parce qu'il représente le transporteur, mais aussi il aide à faciliter les échanges internationaux et a renforcer les relations commerciale entres les pays.

Mots clés : Commerce international, transport maritime, consignation des navires, consignataire de navire.

Abstract

Economic relations have experienced a development resulting from a broad extension of the scope of international trade, which has led to an interest in international trade from an organizational and regulatory point of view to facilitate the process of the smooth movement of goods by sea.

Indeed, maritime transport is the only mode of transport capable of ensuring at an attractive cost the exchanges linked to international trade. The latter has undergone a real change which has prompted States to expand their activities to support this change in order to meet the requirements of ship owners and customers in order to carry out this activity well.

This development has given birth to new qualified professions such as consignment of ships, which ensures the role of acting on the interest of the ship in order to activate international trade and commercial traffic.

Through his various interventions and different services, the ship's agent agent plays a very important role not only because he represents the transporter, but also he helps to facilitate international trade and strengthen trade relations between countries.

Key words: International trade, maritime transport, consignment of ships, consignee of ships.



Introduction Générale





Conclusion générale





Bibliographie





Sommaire





Liste des illustrations







Annexes



Chapitre I



**Le transport maritime de
marchandises : caractéristiques,
avantages et contraintes**



Chapitre II



L'activité de la consignation des navires






Table des matières



Chapitre III



**L'activité de la consignation des
navires par la compagnie maritime
Nolis spa filiale de Cevital**

