

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Glossaire

Introduction générale **01**

Chapitre I : Le transport maritime des marchandises dans le commerce

Introduction **05**

Section 1 : Présentation générale du transport maritime à l'international **06**

Section 2 : La logistique et l'exploitation portuaire dans le transport maritime **11**

Section 3 : Les principaux intervenants dans le transport maritime de marchandises **16**

Section 4 : Incoterms 2010 dans le contrat de vente à l'international **20**

Conclusion **24**

Chapitre II : Le régime juridique du transport maritime et le contrat d'assurance maritime

Introduction **25**

Section 1 : Les diverses conventions internationales de transport maritime de marchandises **26**

Section 2 : Le nouveau code maritime Algérien 1998 **33**

Section 3 : La sécurité maritime et le contrat d'assurance maritime **36**

Conclusion **41**

Chapitre III : La livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime

Introduction	42
Section 1 : Les types de contrats en transport maritime	43
Section 2 : Les documents essentiels utilisés dans le transport maritime	49
Section 3 Les <i>liner terms</i>	54
Conclusion	61

Chapitre IV : Le rôle de NASHCO-Bejaia avec les autres intervenants dans la gestion du transport maritime de marchandise

Introduction	62
Section1 : Présentation générale de l'agence NASHCO- Bejaia	63
Section 2 : le processus d'intervention des intervenants dans la chaîne du transport maritime : cas de port de Bejaia	70
Section 3 : l'intervention de NASHCO Bejaia dans le processus de transport maritime avec les autres intervenants	79
Conclusion	93
Conclusion générale	94

Bibliographie

Annexes

Liste d'illustrations

Table des matières

Résumé

Introduction
générale

Introduction générale

Le transport maritime international des marchandises a connu au cours de ces dernières décennies une progression prodigieuse en raison notamment, d'une part, de la conteneurisation qui a introduit une normalisation dans le transport maritime et d'autre part, de la constitution de zones de libre-échange et d'autres unions douanières entre des pays appartenant parfois à des continents différents, ce qui a eu pour effet de multiplier le volume des échanges commerciaux sur le moyen et long terme. En 2010, le volume des exportations mondiales était 20 fois supérieur à celui de 1950 et plus de 80 % des marchandises échangées dans le monde sont transportées par voie maritime (CNUCED, 2014), ce qui fait que ce mode de transport maritime soit l'épine dorsale du commerce international. Il est aussi un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires et il offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité.

Ainsi, l'expérience nous apprend que plus le transport maritime se développe et se généralise, plus l'on fait face à une réalité dynamique et active, mais d'une complexité déroutante. Devant cette situation, il est indispensable d'envisager la nécessité de promulguer des lois capables de gérer et de prévenir les conflits qui se multiplient généralement entre les intervenants de transport maritime. La bonne gestion de transport maritime n'est réalisable que si une certaine confiance est établie entre les différents acteurs maritimes, à savoir les assureurs, les armateurs, les chargeurs, les consignataires, les autorités de port, la douane etc.

Le sujet de la gestion du transport maritime de marchandise est très vaste et très compliqué car il touche tous les domaines qui ont une relation directe ou indirecte soit avec le navire ou soit avec la marchandise transportée ou soit avec les deux en même temps. Et pour que les opérations de son organisation se déroulent dans des meilleures conditions et aussi dans des règlements convenus, une série d'intervenants participent dans sa mise en œuvre pour que la marchandise parte ou arrive aux ports dans les meilleures conditions.

On entend par activité auxiliaire du transport maritime toute activité en marge du contrat de transport par voie de mer et qui intervient directement dans la gestion de transport maritime. (KHEYAR Mohamed et Nourdine ZEROUKLANE, 2008)

De manière générale, les intervenants ont fait leur apparition et existence dans le commerce maritime de manière progressive et pour des raisons régulièrement liées aux nouvelles exigences et aux faiblesses dont faisait montrer le secteur de transport maritime. Les acteurs de transport maritimes opèrent en fonction des besoins du navire ou de la cargaison et ils n'interviennent pas toujours au même moment donc ils donnent au transport maritime une structure de chaîne, au sein de laquelle chacun doit jouer pleinement et précisément son rôle.

De plus, dans cette panoplie d'activités auxiliaires en domaine maritime, une attention particulière est accordée à la consignation de navire et de cargaison par ce qu'est une étape phare de l'accueil de navire au niveau de port et l'agent consignataire du navire est sans doute le personnage clé dans cette chaîne de transport . Cette activité permet à l'armateur de faire des économies d'échelles au cours de son déplacement en optimisant la gestion et l'exploitation du navire par la réduction de son séjour au port qui est à sa charge (BOUKERBOUT Sarah, 2009). Cette chaîne recouvre toutes les opérations relatives au séjour du navire, en partant de la planification de l'accueil de navire jusqu'à son départ. La réussite de l'opération d'accueil passe inéluctablement et forcément par la participation et une parfaite synergie des différents intervenants.

✓ **Intérêt et objectifs du sujet :**

L'intérêt de notre sujet est d'expliquer l'importance des intervenants dans la gestion de transport maritime de marchandises ; et d'étudier aussi la place qu'occupe NACHCO-Bejaia comme un consignataire des navires et de cargaisons dans la chaîne de transport maritime et son importance au sein des autres acteurs (Armateur, Douane, Capitainerie, PAF, etc.) impliqués dans l'aboutissement du processus d'accueil de navire. Donc, L'objectif principal au niveau du port de Bejaia visé à travers cette recherche ; est de montrer la place qu'occupe réellement NASHCO-Bejaia avec les autres intervenants dans le processus de transport maritime.

✓ **Problématique :**

Dans notre travail, nous essayons de présenter la gestion du transport maritime de marchandises à l'international, et ce en tentant de répondre à la question principale suivante : **Comment les acteurs de transport maritime, dont NASHCO-Bejaia, interviennent dans le processus du transport maritime ?**

Et pour arriver à résoudre cette problématique principale, nous devons se pencher sur d'autres questions secondaires à savoir :

- Qui sont les intervenants qui participent dans la gestion du transport maritime de marchandises à l'international ?
- Quels sont les documents essentiels utilisés dans la gestion du transport maritime ?
- Comment se déroule l'accueil du navire au Port de Bejaia ?
- Est ce que NASHCO de Bejaia occupe une place importante dans l'accueil des navires au niveau du port de Bejaia ?
- Est ce que NASHCO-Bejaia est en harmonie avec les autres acteurs du transport maritime ?

✓ **Hypothèses :**

Pour répondre à la problématique, il y a lieu de formuler des hypothèses permettant de développer les axes de recherche retenus dans cette étude :

H₁ : NASHCO de Bejaia occupe une place importante dans l'accueil des navires au niveau de port de Bejaia.

H₂ : NASHCO-Bejaia est en parfaite harmonie avec les autres acteurs du transport maritime.

✓ **Démarche méthodologique :**

Pour réaliser ce travail, nous avons procédé en deux temps successifs. Dans un premier temps, nous avons passé en revue littéraire la question du transport maritime des marchandises à travers une documentation variée constituée d'ouvrages, mémoires, thèses, sites internet etc. Dans un deuxième temps, nous avons effectué un stage pratique au niveau de NASHCO-Bejaia afin de mettre en pratique et d'approfondir nos connaissances théoriques sur le mode de gestion du transport maritime de marchandises.

✓ **Le plan adopté :**

Notre travail s'articule autour de quatre chapitres dont les trois premiers traitent essentiellement du volet théorique de notre étude. Le plan de notre mémoire se décline alors de façon suivante :

Introduction générale

- **Le premier chapitre** est intitulé « Le transport maritime des marchandises dans le commerce international », constitué de quatre sections, dans lesquelles nous allons essayer d'expliquer le cadre générale du transport maritime à l'international, la logistique et l'exploitation portuaire dans le transport maritime, les principaux intervenants dans le transport maritime de marchandises et enfin, les Incoterms 2010 dans le contrat de vente à l'international.

- **le deuxième chapitre** porte l'intitulé « le régime juridique en transport maritime et le contrat d'assurance maritime », composé de trois sections et dans lesquelles nous allons expliquer les diverses conventions internationales de transport maritime de marchandises, le nouveau code maritime Algérien 1998 et enfin la sécurité maritime et le contrat d'assurance maritime.

- **le troisième chapitre** est intitulé « la livraison de marchandises dans le contrat du transport maritime », constitué de trois sections, dans lesquelles nous allons essayer de voir, d'expliquer les types de contrats en transport maritime, les documents essentiels utilisés et *Les liner terms*¹.

- **Le dernier chapitre** est intitulé « le rôle de NASHCO-Bejaia avec les autres intervenants dans la gestion du transport maritime de marchandise ». Il est constitué, à son tour, de trois sections. La première sera consacrée à une présentation générale de NASHCO-Bejaia. La seconde étudiera de façon approfondie le processus d'intervention des intervenants dans la chaîne du transport maritime « cas de port de Bejaia ». La dernière section sera réservée à l'intervention de NASHCO Bejaia dans le processus de transport maritime avec les autres intervenants.

¹ « **Liner** » désigne un navire de ligne régulière.

« **terms** » signifient les conditions contractuelles applicables de transports maritimes.

Chapitre I :

Le transport maritime

des marchandises

dans le commerce

international

Chapitre I

Le transport maritime des marchandises dans le commerce international

Introduction

Le transport maritime est devenu aujourd'hui, vital pour le commerce international. Il fait prospérer l'économie de certaines régions et de certains pays dans le monde. Plus 80 % de marchandises est acheminé par la voie maritime. Même si le transport maritime fut utilisé longtemps dans l'échange de commerce entre les différentes civilisations et peuples depuis l'antiquité. Mais il a connu ces derniers temps un changement et il offre beaucoup d'avantages tel que la vitesse, la sécurité, et la possibilité de transporter les marchandises et de passagers à de prix faible.

Cependant, les ports sont indispensables dans la logistique de transport de marchandises. Ils sont l'interface entre le transport maritime et terrestre et ils ont un rôle significatif dans la gestion de transport par voie maritime. Le terme logistique portuaire a connu récemment un développement très important, particulièrement dans les relations de vente et d'achat. Elle est un élément d'efficacité et de rentabilité dans les relations commerciales, et elle est aussi un élément indispensable dans la gestion et organisation de transport maritime. Une logistique portuaire efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport maritime depuis l'usine de fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire.

Et pour que les opérations de gestion de transport maritime se déroulent dans de bonnes conditions et aussi dans les règlements convenus, un ensemble d'intervenants participent dans sa mise en œuvre. Le port est une fourmilière remplie d'acteurs différents qui sont aussi importants les uns des autres pour que la marchandise parte ou arrive dans les meilleures conditions.

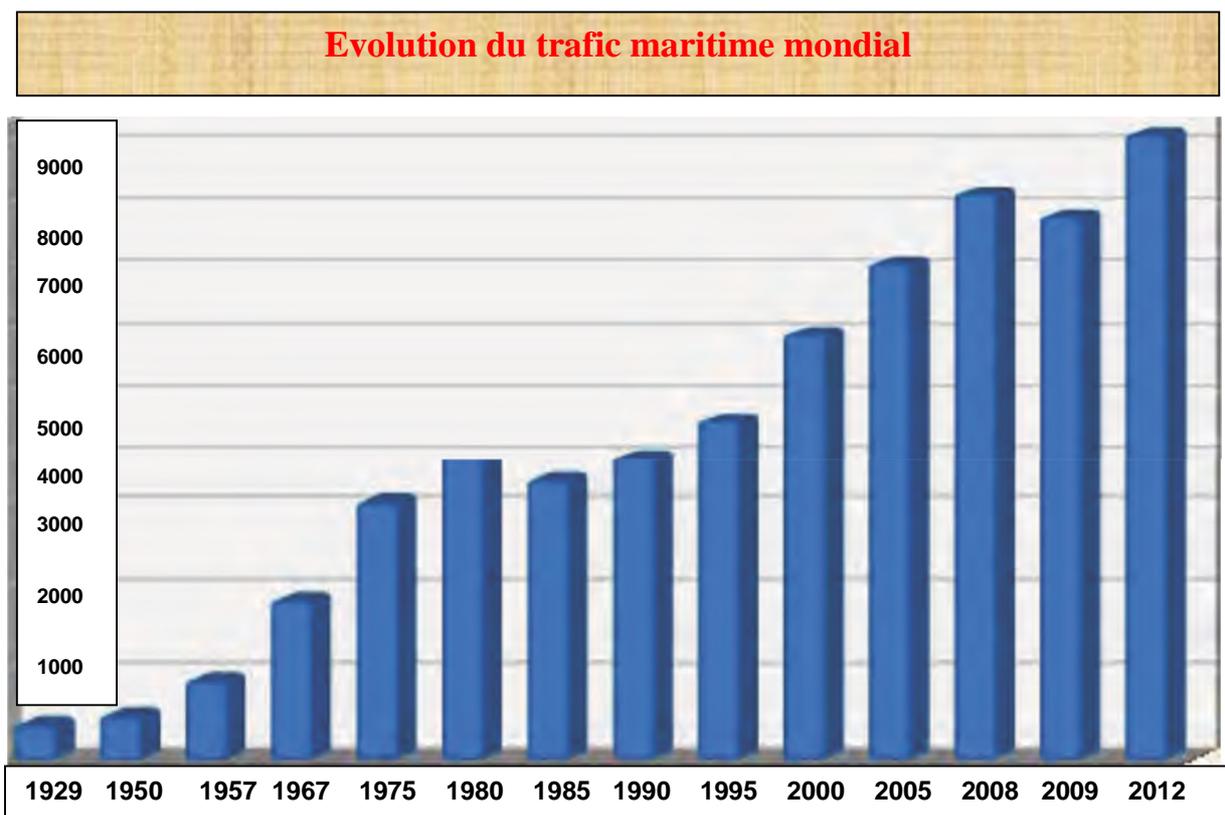
A cet effet, nous allons essayer dans ce présent chapitre d'étudier dans la première section la présentation générale du transport maritime à l'international, dans le quel on va comprendre le transport maritime, et dans la seconde section a été consacré pour la logistique et l'exploitation portuaire dans le transport maritime, et la troisième section traite les acteurs du transport maritime et enfin la quatrième section a été consacré aux Incoterms 2010 dans le contrat de vente à l'international.

Section 1

Présentation générale du transport maritime à l'international

Le poids des transports de marchandise par voie maritime dans le monde représente plus 9,1 milliards de tonnes, soit l'équivalent de près de 290 tonnes transportées via les mers chaque seconde. Le tonnage transporté est passé plus de 2.5 milliards de tonnes en 1970 à 8.4 milliards de tonnes en 2010. Cela représente l'équivalent de près d'un million de Tour Eiffel transportées par voie maritime chaque année. 90% du commerce mondial s'effectuent par transport maritime. 49 422 est le nombre de navires qui sillonnent nos océans au 1er janvier 2014.

Graphique N°01 : Evolution du trafic maritime depuis 1929 – 2012 en millions de tonnes :



Source: E. Musso, IML (chiffres avant 1970) et études sur les transports maritimes de la CNUCED, page 21.

1.1. Notion du transport maritime de marchandises :

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour les marchandises dans le commerce mondiale. Il consiste à déplacer des marchandises par voie maritime, il peut prendre en charge le réacheminement ou post acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de *tramping*² (lorsque les tonnages sont importants).

Le transport maritime couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou " divers " (*general cargo* en anglais).

1.2. Les avantages et inconvénients du transport maritime de marchandises :

1.2.1. Les avantages :

- sûreté et fiabilité ;
- moindre pollution ;
- moindre coût, taux de fret avantageux, le moins coûteux et le mieux adapté pour les transports lourds et volumineux (céréales, hydrocarbures, fruits...) ;
- Possibilité de stockage dans des zones portuaires ;
- nombreuses zones géographiques desservies.

1.2.2. Les inconvénients :

- besoin de manutention et ruptures de charges et aussi les normes moyens portuaires ;
- dépendance vis-à-vis de la route pour la partie finale du transport de marchandises ;
- pas très flexible et le temps de transit plus long ;
- infrastructures limités et hétérogènes (ex : en Europe) ;
- délais importants et certaines lignes ne transportent pas de conteneurs ;
- assurances et emballages plus onéreux.

² *Tramping* (tramping) : transport maritime à la demande. Le navire faisant du tramping (*tramp ship*) est appelé dans divers ports pour charger et décharger de la marchandise selon les besoins de ses clients.

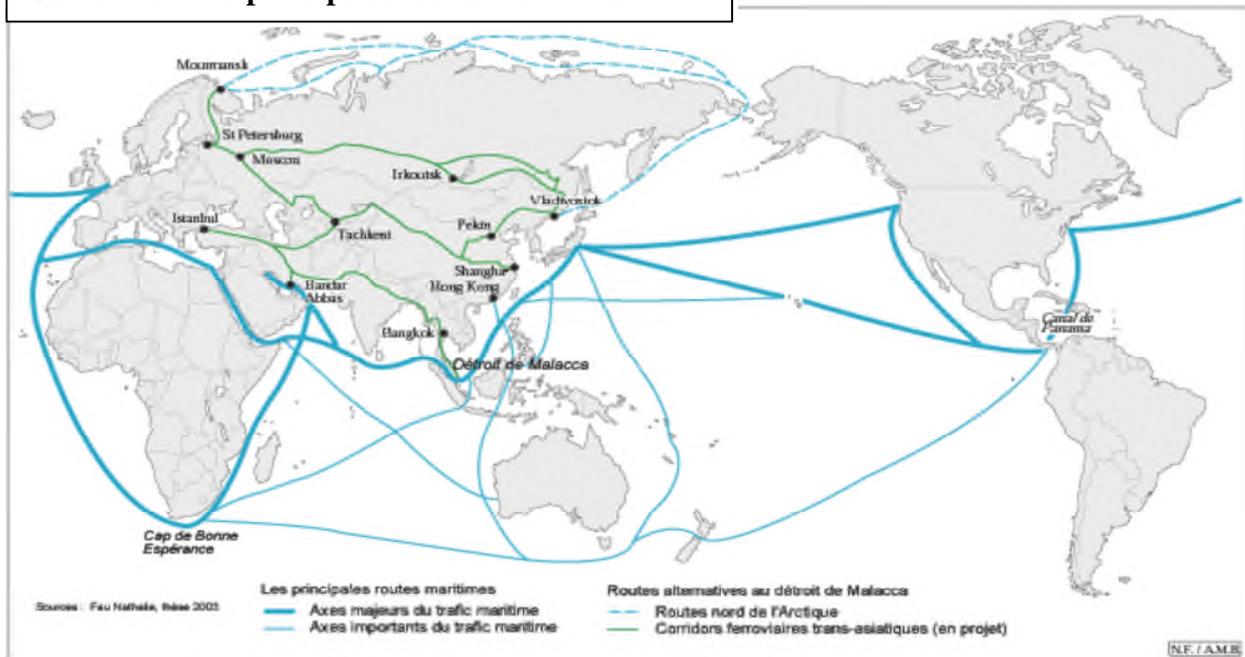
1.3. Grands flux de transport maritime (routes principales) :

Le transport maritime est mondialisé et se concentre sur quelques axes majeurs appelés « routes maritimes ». Il s'agit des itinéraires qui permettent de rallier le plus rapidement possible l'Asie à l'Europe et à l'Amérique. Ces routes se caractérisent par la présence de quelques points de passages cruciaux qui raccourcissent considérablement les trajets : c'est principalement le cas des canaux de Suez (qui permet de rejoindre l'Atlantique depuis l'océan Indien via la Méditerranée sans avoir à contourner l'Afrique par le Sud) et de Panama (qui permet de passer de l'Atlantique au Pacifique sans avoir à contourner l'Amérique par le Sud).

D'autres passages sont également très empruntés comme le détroit de Malacca, entre Singapour et la Malaisie, ou le détroit de Bab elMandeb, entre Djibouti et le Yémen.

On distingue trois routes principales : la route trans-pacifique (Asie-Amérique du Nord), la route Asie-Europe et la route transatlantique (Europe-Amérique du Nord). (N. Terrassier, 1997)

Carte N°01 : les principales routes maritimes :



Source : Dr. Jean-Paul Rodrigue, Université Paris Est / IFFSTAR / UR Splott & Dept of Global Studies & Geography, Hofstra University.

1.4. Les coûts de passage portuaires :

Les coûts de passage portuaire résultent de la mise à disposition des navires et de la marchandise par le port, d'ouvrages, d'outillages et de services portuaires. Ils sont supportés directement par le port puis répercutés sur les usagers par la voie des tarifs. Ils sont constitués de coûts fixes indépendants du tonnage chargé et déchargé et de coûts variables qui dépendent de l'importance de l'escale.

1.4.1. Les coûts fixes : ils se composent du coût de déroutement du navire pour accéder au port, des frais de pilotage, de remorquage, de lamanage et des droits de port sur les navires, auxquels s'ajoutent dans certains ports les frais de signalement et de VTS³ (*Vessel Traffic Service*).

1.4.2. Les coûts variables : ils se composent principalement des frais de manutention, auxquels s'ajoutent les coûts du navire durant les opérations de chargement et de déchargement.

Selon les contrats de transport, tout ou une partie des frais de manutention engagés par le navire pour le chargement ou le déchargement de la marchandise lui est remboursé par le chargeur. Cette "contribution" de la marchandise aux frais de manutention prend le plus souvent une forme forfaitaire (fixée par l'armement), dite "*Terminal Handling Charges*" (THC)⁴ pour les conteneurs et "*Port Liner Terms Charges*" (PLTC)⁵ pour les marchandises conventionnelles.

Une partie des coûts de manutention reste cependant entièrement à la charge du navire, comme par exemple les frais de chargement ou de déchargement des conteneurs vides.

Les paramètres qui peuvent avoir une influence sur les coûts sont :

- Le type de navire, le volume de l'escale et le nombre de remorqueurs utilisés, fréquence et durée des opérations, etc. ;
- La situation géographique du port et du terminal (en fonds d'estuaire ou en bord de mer, avec attente ou non des marées, franchissement d'écluse pour accès à un bassin à niveau constant...) ; etc.

³ VTS (*Vessel Traffic Service*) : Aide à la navigation portuaire.

⁴ (THC) : *Terminal Handling Charges* :(voir le glossaire).

⁵ (PLTC) : "*Port Liner Terms Charges*":(voir le dictionnaire).

1.5. Les évènements de mer :

1.5.1. L'assistance : « Est considéré comme assistance maritime tout secours porté aux navires en danger ou aux biens se trouvant à bord de ceux-ci ainsi que des services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans tenir compte des eaux où le secours a été porté » (CMA 1998, article 332)

1.5.2. Les avaries communes : « Est considérée 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 du danger commun » (CMA 1998, Art. 330).

Mise en œuvre des règles concernant les avaries communes :

- c'est l'expert dispatcheur qui est chargé de l'évaluation de la contribution aux avaries communes par les parties concernées (propriétaires des marchandises sacrifiées ou sauvées, fréteur ou affréteur, équipage etc.) ;
- déclaration de l'armateur à l'expert dispatcheur 15 jours après la fin du voyage concernant l'évènement donnant lieu à la contribution aux avaries communes ;
- déclaration des créanciers à l'expert dispatcheur ;
- l'expert dispatcheur établit la liste des débiteurs et celle des créanciers et fixe le taux de contribution de chacun.

1.5.3. L'abordage : « Abordage est tout heurt matériel ou collision entre des navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit ». (CMA 98, Art. 273)

Le fondement du régime de l'abordage est la faute de l'armateur, du capitaine dans la conduite de son navire et même du pilote lorsque le recours à celui-ci est obligatoire. (CMA 98, art. 277).

Dans le cas de l'abordage fortuit (du à la force majeure) ou lorsqu'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages seront supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Section 2

La logistique et l'exploitation portuaire dans le transport maritime

2.1. Notion de la logistique portuaire :

La logistique est l'activité qui consiste de gérer les flux physiques, informationnels et financiers d'une organisation, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminées, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes.

La logistique portuaire peut être définie comme étant « l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port. » (Radouane ZAHROU, 2000, p03)

2.2. Les installations portuaires :

2.2.1. Notion du port :

Le CMA 98 dans son art.889 définit le port, et il le classe selon sa destination en port de commerce, en port de pêche, et en port de plaisance.

« Le port désigne tout bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents. Au sens le plus strict, le terme port désigne le plan d'eau, mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit. » (CMA 98, art.889)

Mais dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses. (Hatim EL BOUYAALI, 2004)

2.2.2. Type de ports :

- ports à marée avec bassins de marée suffisamment profonds pour rester à flot; bassins d'échouage ;
- ports fermés avec bassins à flots (écluse); avant-port (échouage); môle d'escale au large.

2.2.3. Quais et môles :

- **quais:** terre-plein en arrière des bassins ;
- **Môles:** terre-plein entre deux bassins.

Figure N°01 : Les installations portuaires :



Source : <http://www.infovisuel.info>, consulté le 22 mars 2017 à 23h21.

2.3. Les activités portuaires :

Le législateur algérien a dissocié les opérations de **manutention** avec celles d'**acconage**, en définissant les opérations matérielles relatives à la manutention et les opérations juridiques afférentes à l'acconage.

2.3.1. Manutention portuaire : « La manutention portuaire comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-pleins ou dans les magasins. (CMA 98, Art. 912)

2.3.2. Acconage : « L'acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire. » (CMA 98, Art. 920)

2.4. Les différents types de services maritimes :

C'est l'ensemble des prestations fournies au navire et transportée à l'intérieur à la marchandise de l'enceinte portuaire (manutention, entreposage, douane, assurance etc.) ainsi selon leurs contributions on peut distinguer entre :(Bruno MEIGNIEN, 2014)

2.4.1. Les services aux navires :

Ce sont les entreprises qui interviennent pour assister le navire lors de son escale par exemple:

- les pilotes ; les remorqueurs et les lamaners ;
- les consignataires ou agents maritimes qui représentent dans le port l'armateur ou l'affréteur du navire ;
- les sociétés d'avitaillement et de sautage ;
- les sociétés de réparation navale ;
- les sociétés de réparation, location, maintenances des conteneurs ;
- les entreprises de récupération des déchets de navires ;
- les services offerts à terre pour les marins.

2.4.2. Les services administratifs :

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

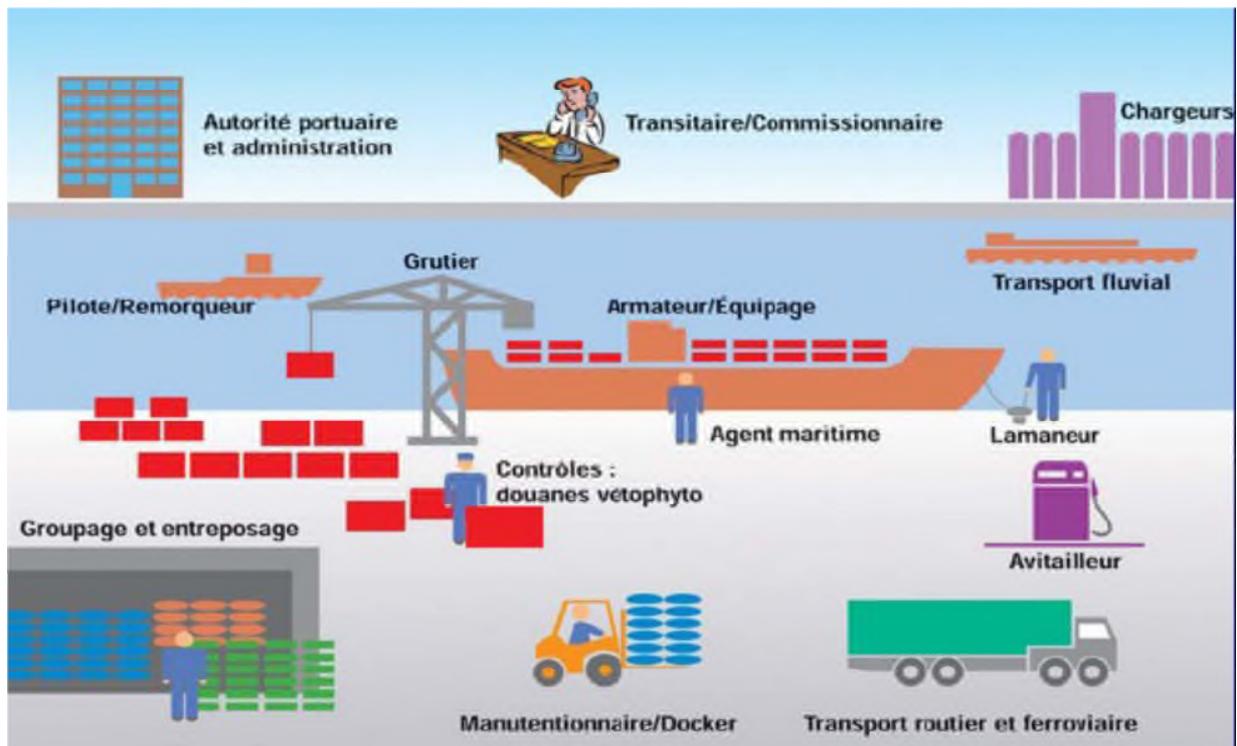
2.4.3. Les services à la marchandise :

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

2.4.4. Les services de manutention :

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

Figure N°02 : Les intervenants dans les services des navires au niveau du port :



Source : guide du port béjaia (EPB) page 13.

2.5. Les escales :

Le choix par l'armateur d'un port d'escale se justifie par :

- la proximité d'un arrière pays industriel ;
- la qualité des liaisons routières, ferroviaires et fluviales ;
- Qualité du service portuaire pour la rupture de charge les marchandises qu'ils transportent.

➤ Types d'escales :

- **Escale commerciale** : dans le but de faire des opérations de chargement ou de déchargement de marchandises au port ;
- **Escale technique** : dans le but d'effectuer des travaux de réparation ou de maintenance ;
- **Escale pour relâche** : toutes autres escales qui n'est ni commerciale ni technique.

2.6. Les navires :

2.6.1. Notion du 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 ». (CMA 98, l'art.13)

2.6.2. Individualisation du navire : « Les éléments d'individualisation des navires sont le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité. Chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer. Le choix du nom du navire, appartient au propriétaire ». (CMA 98, l'art.17)

- **Le nom du navire** doit être indiqué de chaque côté de la proue et sur la poupe. Le nom du port d'attache du navire est indiqué sous le nom du navire qui figure sur la poupe ;
- **Le tonnage**, expression de la capacité intérieure du navire ;

Selon **Art. 19.** – Les navires, jusqu'à dix tonneaux de jauge brute, sont caractérisés par un numéro. Ils peuvent en outre porter un nom ;

- **Le nom du port d'attache** est celui du lieu de son immatriculation. Le nom du port d'attache du navire doit être indiqué sous le nom du navire qui figure sur la poupe en caractère arabe et latin.

Section 3

Les principaux intervenants dans le transport maritime de marchandises

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande) ou une liaison entre les intervenants principaux comme la douane, les transitaires, armateur ; etc.

3.1. Armateur :

« L'armateur est toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire. » (CMA 1998, L'art.572)

Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec des autres intervenants :

- Les transitaires ou commissionnaires qui sont les clients des marchandises ;
- Les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
- Les sociétés de remorquage et de pilotage ;
- Les assureurs maritimes qui assurent le navire et la cargaison.

3.2. Consignataire de navires et agent maritime :

3.2.1. Définition de consignataire du navire : Le CMA, dans son art.609 définit le consignataire du navire, comme « toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port ».

Le rôle du consignataire du navire est très variable, il prépare d'une part, l'escale du navire au port, et d'autre part, il accomplit pour le compte de l'armateur un certain nombre d'opérations commerciales : les opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieux 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 dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port.

3.2.2. Relations avec l'armateur :

Le consignataire ou agent maritime exécute une opération ponctuelle et véridique, il sera considéré comme un simple mandataire rémunéré par une commission fixée par une convention, par un tarif, ou à défaut par l'usage, il est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun.⁶

Cependant, dès que les relations entre armateur et consignataire soient permanentes, la jurisprudence considère que le consignataire sera protégé,⁷ il ne pourra être révoqué ni sans raisons, ni sans préavis. (Voir le chapitre 4)

3.3. Commissionnaires de transports et transitaire :

« Le transitaire est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises dans les ports, c'est un mandataire ou un commissionnaire. S'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter et réaliser les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il n'est responsable que de ses fautes personnelles. Lorsqu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client. Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandises qui consiste à : »

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

3.4. La douane :

Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie et contrôle les diverses déclarations et l'encaissement des droits et taxes exigible sur les marchandises qui y transitent et assujetties.

⁶ Le c.civ.alg dans son art.576 stipule que : « le mandataire doit toujours dans l'exécution du mandat, y apporter a diligence d'un bon père de famille.

⁷ art.587 énonce que le mandant doit indemniser le mandataire du préjudice qu'il éprouve du fait de sa révocation intempestive ou sans motifs.

Chapitre I : Le transport maritime des marchandises dans le commerce international

Il s'occupe de toutes les formalités et procédures administratives en douane (déclaration en douane pour l'export ou dédouanement à l'import), afin d'assurer et confirmer le passage des marchandises aux frontières pour le compte d'un client ou de son entreprise. Spécialiste des réglementations et de lois internationales en vigueur qui régit et gouverne les importations, les exportations ou le transit de marchandises, il fournit aux douaniers les documents nécessaires au transport entre les différents pays.

3.5. Manutentionnaires (acconier) :

L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises, des cales de navire à quai, par l'emploi d'une main-d'œuvre appelé `dockers` et des équipements de plus en plus modernes pour un bon déroulement de l'opération. C'est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands, dans les ports de commerce, Il est désigné sous le nom d'acconier, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...).

3.6. Le courtier maritime (*Ship broker*)⁸ :

Le courtier maritime est un mandataire qui agit comme intermédiaire pour conclure des divers contrats d'achats et de vente des navires, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs à la commercialisation.

3.7. Les compagnies de l'assurance :

Elles assurent et indemnisent leur client ou l'assuré sur les risques qui sont généralement liés au navire et à la cargaison. Souscrire et gérer tous les risques maritimes et transports de toutes les professions du monde maritime et du transport. La compagnie de l'assurance évalue les risques que lui présentent les clients ou les courtiers (mandataires de ces derniers) et détermine, avec leur accord, leur exposition, l'étendue de la couverture appropriée et son prix en fonction de la nature des risques.

⁸ Le *Ship broker* : Le courtier maritime.

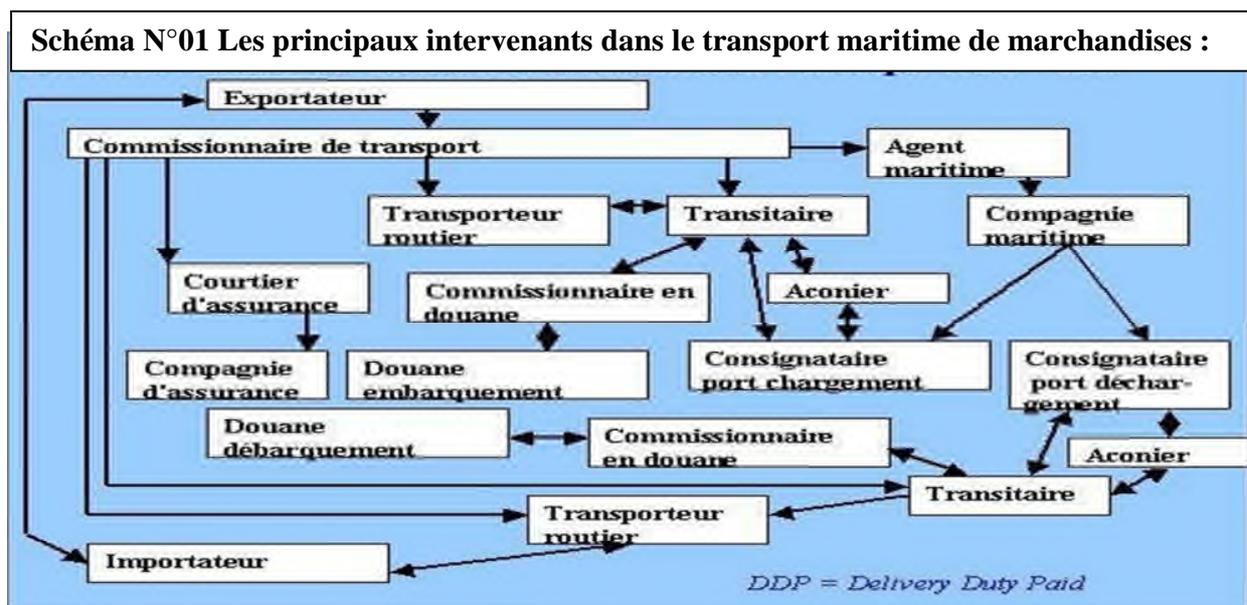
3.8. Expert maritime :

Un expert maritime peut intervenir à la demande des donneurs d'ordre du monde maritime généralement dans les ports:

- les armateurs, en cas d'avarie sur les navires et appareils ;
- les agents maritimes qui convoquent les experts maritimes pour le compte de l'armateur ;
- les transitaires et commissionnaires de transport qui représentent les intérêts de la marchandise, les chargeurs ;
- les tribunaux s'il s'agit d'experts judiciaires.

A coté de ces intervenants en peut rajouter :

- **Les services bancaires** qui jouent un grand rôle dans le commerce international (Suivre physiquement et financièrement la transaction, Identifier par immatriculation la transaction Ets).
- **La police frontière maritime:** pour la sécurité d'accomplir les procédures de transit et de contrôle des documents des passagers en niveau des ports,
- **Capitainerie de port : son rôle est :** Organisation de l'accueil des navires, Gestion des mouvements de navire dans le port, Attribution des emplacements pour les navires. Ets
- **Chargeur : son rôle est de :** préparer la marchandise, prospector un navire, acheminer la marchandise au port et d'embarquement de la marchandise.



Source : https://www.zigzagcruiser.eu/CPD_conteneur.html. Consulté le 22 février 2017 à 19h33.

Section 4

Incoterms 2010 dans le contrat de vente à l'international

4.1. L'apparition et l'évolution des incoterms :

« En 1920, la Chambre de commerce internationale (CCI) a constaté que les partenaires commerciaux avaient une interprétation différente des termes commerciaux. » (Naji JAMMAL, 2010). Ces termes indiquent comment les parties, le vendeur et l'acheteur, peuvent se répartir les coûts et les risques du transport et qui a la responsabilité du dédouanement à l'exportation et à l'importation. Cela a conduit à l'élaboration par la CCI⁹, des règles uniformes pour l'interprétation des termes commerciaux. Ces incoterms ont été publiés pour la première fois en 1936 et formalisés en 1946. Depuis 1980 les incoterms sont révisés tous les 10 ans pour tenir compte de l'évolution des pratiques et des modes de transports. La dernière révision date de 2010, avec 13 incoterms.

4.2. Définition des incoterms :

Le mot Incoterm¹⁰ est un acronyme de l'anglais « *IN*ternational *CO*mercial *Terms* » ; en français conditions internationales de vente ; est un langage standardisé conçu par la Chambre de commerce internationale (ICC) située à Paris. Ils sont des éléments clefs des contrats de vente internationale des marchandises. Ils permettent de déterminer les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur. Ils précisent trois éléments : Le point de transfert des frais (qui paye quoi, et jusqu'où) le point de transfert des risques (qui est responsable de l'acheminement des marchandises et jusqu'où) Le point de transfert des risques et des frais est appelé le point critique.

Le but des Incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale. Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.

⁹ CCI : la Chambre de commerce internationale.

¹⁰ Incoterm : *IN*ternational *CO*mercial *Terms*.

4.3. Les règles Incoterms 2010 :

La nouvelle version des incoterms 2010 permet de les classer en deux groupes: (Ahmed, 2014)

- Les incoterms multimodaux ;
- Les incoterms exclusivement maritimes tels que FOB, CIF, CFR, FAS.

4.4. Les 4 incoterms 2010 exclusivement maritimes :

4.4.1. FAS (*Free Alongside Ship*) : Franco le long du navire (Port de départ) :

Livraison : le vendeur livre la cargaison placée le long du navire ou de la barge au port de départ désigné par l'acheteur. Ce terme est approprié pour le vrac.

Chargement / déchargement : les frais de chargement sur le transport sont à la charge de l'acheteur.

Transfert des risques: sur le quai.

Dédouanement : le vendeur dédouane les marchandises en sortie à l'export.

Coûts et risques : des précautions pour l'utilisation de ce terme. Voir schéma ci-contre.

4.4.2. FOB (*Free On Board*) : Franco à bord (Port de départ) :

Livraison : le vendeur livre les marchandises dès qu'elles sont placées à bord du navire au port de départ désigné par l'acheteur.

Chargement / déchargement : les frais pour charger à bord sont à la charge du vendeur.

Transfert des risques: à bord du navire.

Dédouanement : le vendeur dédouane les marchandises en sortie à l'export, mais non pas pour l'import à destination.

Coûts et risques : les usages locaux du port ne sont pas pris en compte avec cet Incoterm. Voir schéma ci-contre.

4.4.3. CFR (*Cost and Freight*): Coût et Fret (Port à destination):

Livraison : le vendeur livre les marchandises dès qu'elles sont placées à bord du navire au port de départ désigné par l'acheteur, et non pas au port de destination.

Chargement / déchargement : les frais pour charger les marchandises à bord sont à la charge du vendeur.

Transfert des risques: lorsque la cargaison est à bord du navire. Etant donné que les risques passent au port de départ, n'oubliez pas de mentionner le port de départ dans le contrat.

Chapitre I : Le transport maritime des marchandises dans le commerce international

Dédouanements : le vendeur dédouane les marchandises en sortie à l'export, mais non pas pour l'import à destination.

Coûts et risques : le vendeur supporte les frais jusqu'au port de destination. Voir schéma ci-contre.

4.4.4. CIF (*Cost Insurance and Freight*) : Coût assurance et fret (Port de destination) :

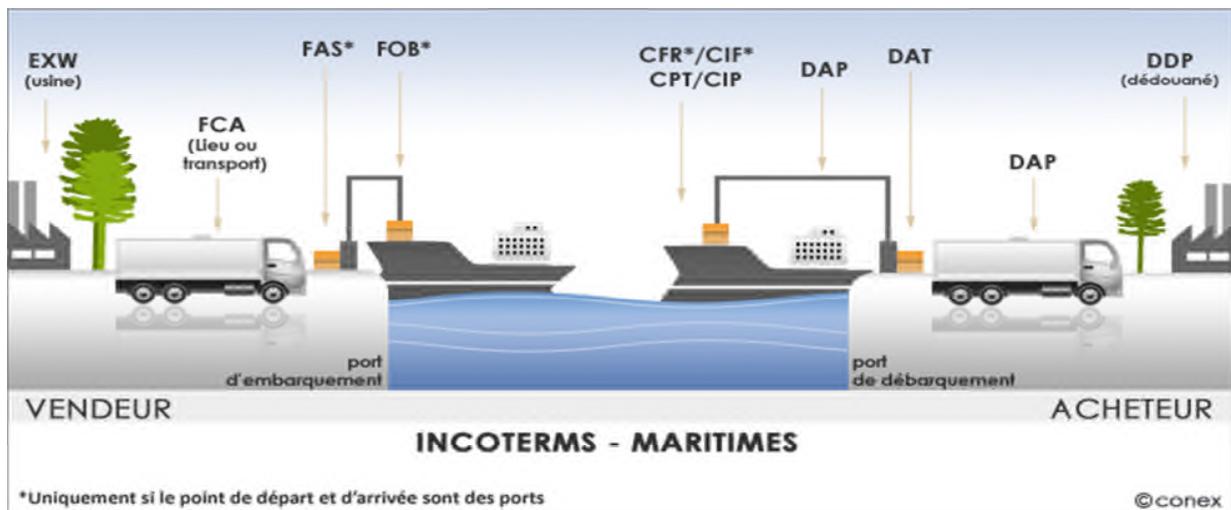
Livraison : lorsque la cargaison est placée à bord du navire au port de départ désigné par l'acheteur. **Transfert des risques**: à bord du navire.

Assurance : le vendeur doit assurer la cargaison pour couvrir les dommages de la cargaison pendant le transport principal, selon la clause C des Cargos Clauses, donc minimale.

Dédouanement : le vendeur dédouane les marchandises en sortie à l'export, mais non pas pour l'import à destination.

Coûts et risques : le vendeur supporte les frais jusqu'au port de destination. Voir schéma ci-contre.

Figure N°03 : Les 4* incoterms maritimes 2010 :



Source : <http://www.coursdedroit.net/lesincotermsa126609682>, consulté le 15/04/2017 à 23h22.

Tableau N° 01: Les Incoterms maritimes 2010:

V : vendeur

A : acheteur

1. Douane, si applicable.

2. Assurance-transport ad-valorem non obligatoire.

3. A l'arrivée des marchandises au lieu convenu, les frais de déchargement des marchandises d'arrivée restent à la charge de l'acheteur, sauf si inclus dans le contrat de transport, si demandé par l'acheteur, ou si livraison porte à porte.

Incoterms	Emballage	Chargement sur véhicule départ	Pré-acheminement	Douane export et sécurité.1	Embarquement sur navire	Transport maritime	Assurance –transport	Débarquement port d'arrivée	Douane import et sécurité.1	Post-acheminement	Déchargement entrepôts destinataire
FAS... franco le long du navire	V	V	V	V	A	A	A.2	A	A	A	A
FOB... franco à bord	V	V	V	V	V	A	A.2	A	A	A	A
CFR... coût et fret	V	V	V	V	V	V	A.2	A ou V.3	A	A	A
CIF... coût assurance et Fret	V	V	V	V	V	V	V	A ou V.3	A	A	A

Source : Etabli par nous-mêmes à partir des données de : Madeleine N, Op.cit. Page 64.

Conclusion

Plus de 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. En outre, comme c'est un transport plus fréquent, plus adapté, il nécessite des moyens et des techniques pour mettre en place l'efficacité en termes de coûts et la satisfaction des clients.

Pour cela toutes ces opérations ne peuvent pas bien se dérouler sans l'intervention capitale des intervenants portuaires du fait qu'elle veille à la bonne réalisation de toutes ses opérations avant le transport, durant le transport et après le transport et aussi avec l'intervention des différents intervenants au sein de la chaîne logistique ont fait des efforts considérables pour faciliter les opérations logistiques dans un but de réduire les délais et les coûts. La logistique portuaire est un facteur important à prendre en considération pour tous les acteurs et praticiens des opérations import et export. Car elle influence son activité, et est le cœur de la réussite des opérations.

En effet, la prestation portuaire a pour objectif de coordonner les produits en circulation de manière à ce que les produits circulent en continu tout en diminuant les délais de livraison et à regrouper les produits pour diminuer les coûts. La logistique sert à veiller à la bonne organisation du transport maritime depuis l'usine jusqu'à la livraison. La logistique est incontournable dans les opérations de trafic d'import et export car sans la logistique l'acheminement des marchandises, causera beaucoup d'ennuis aux opérateurs du transport. (SAHIYODINE Nourdine , 2004).

Chapitre II :

le régime juridique en

transport maritime et le

contrat d'assurance

maritime

Chapitre II

Le régime juridique du transport maritime et le contrat d'assurance maritime

Introduction

Le but principal et primordial des conventions internationales du transport maritime des marchandises est l'unification des règles relatives à l'exécution du contrat de transport (ex : établissement des documents de transport ; responsabilité du transporteur ; indemnisation des ayants droit ; Ets). Elles constituent ainsi un droit uniforme applicable dans tous les Etats signataires, qui s'impose et se substitue aux droits nationaux et présente par là même, le caractère d'une loi internationale. Toutefois les rédacteurs des ces conventions n'ont pas eu pour ambition de régler toute la matière du contrat de transport mais seulement les points essentiels, pour lesquels des règles uniques et claires devaient être fixées.

Pour augmenter et développer sa participation dans le commerce mondial ainsi dans le transport maritime international en particulier, l'Algérie a bien ratifié certaines conventions maritimes internationales. Ce qui influe positivement sur la productivité marine nationale et la compétitivité de secteur maritime Algérien. Elle a opté et adopté pour la réforme du CMA le 25 juin 1998 pour l'adaptation du cadre institutionnel. Avec les mutations de transport maritime international.

La sécurité maritime et l'assurance maritime jouent un rôle primordial dans la gestion du transport maritime de marchandises. Pour l'Assurance Maritime, Historiquement, a été longtemps la seule forme d'assurance connue, parce que toutes les opérations commerciales de largeur étaient réalisées par mer et les premières polices françaises apparurent au XIVème siècle, dans les ports de la Méditerranée. Et pour la sécurité maritime, elle joue un grand rôle dans le transport maritime quelque soit dans les hautes mers ou dans les ports.

Ce présent chapitre se compose essentiellement de trois sections : la première consiste à présenter les diverses conventions internationales de transport maritime de marchandises ; La seconde section consacrée au nouveau code maritime Algérien 1998 et La dernière section abordera la sécurité maritime et le contrat d'assurance maritime.

Section 1

Les diverses conventions internationales de transport maritime de marchandises

L'objectif principal des conventions internationales est l'unification des règles relatives à l'exécution et accomplissement du contrat de transport (exemple : établissement des documents de transport ; responsabilité du transporteur ; indemnisation des ayants droit ...).

Ces conventions constituent ainsi un droit uniforme applicable dans tous les Etats signataires, qui s'impose et se substitue aux droits nationaux de transport maritime et présente par là même, le caractère d'une loi internationale.

1.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 :

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et protocole de signature, elle est entrée en vigueur le 2 juin 1931.

La convention de Bruxelles pour les transports de marchandises par voie maritime sous connaissement a été rédigée dans les buts suivants :

- faire du connaissement un document garanti et notamment un reçu de la marchandise par le transporteur.
- Renforcer la responsabilité du transporteur qui avait trop tendance à minimiser sa responsabilité.

1.1.1. Conditions d'application de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 :

Selon l'article 10 : les dispositions de la convention s'appliquent au transport de marchandise (pas forcément international) et quand :

- Le connaissement est émis dans un État contractant,
- Le transport a lieu au départ d'un État contractant (protocole de 68),
- Si le connaissement précise l'application de la convention, avec et sans les protocoles de modification. (Protocole de 68).

1.1.2. Champ d'application de la convention de Bruxelles de 1924 :

Elle s'applique à « tout connaissement (ou document similaire) créé dans un Etat contractant » (art. 10), si le transport est international, à la phase maritime du transport (art.1 e), à l'exclusion des animaux vivants et des marchandises transportées en pontée (art. 1 e).

Le transport international de marchandise au sens de la convention est celui qui est effectué entre deux ports appartenant et dépendant à des Etats différents, ou celui dans lequel les parties figurant au connaissement n'ont pas la même nationalité.

La phase maritime du transport maritime, c'est le temps écoulé entre le début du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à la fin du déchargement dans un port.

L'application et l'exécution de la convention étant impérative, la réduction de la période où la convention est applicable n'est pas contractuellement possible.

Par "Etat contractant", il faut distinguer les Etats ayant ratifié la Convention et les Etats ayant adhéré à la convention.

1.2. Protocole du 23 février 1968 (Règle de la HAYE-VISBY 1968):

Entrée en vigueur le 23 juin 1977, C'est sous l'égide du Comité Maritime International (CMI) que le Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en Matière de connaissement a été signé à Bruxelles le 23 février 1968. Ce Protocole de 1968 a débouché sur ce qu'on connaît aujourd'hui comme étant tantôt les Règles de La Haye- Visby, tantôt la Convention de Bruxelles de 1923-1968.

➤ Champ d'application du protocole de 1968 :

Le champ d'application du ce protocole est plus large et plus clair que celui de la Convention. Il s'appliquera (et la Convention de 1924 modifiée par le protocole de 1968 avec lui), à : « tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux états différents (quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée) quand :

- le connaissement est émis dans un état contractant,
- le transport a lieu au départ d'un port dans l'état contractant,
- le connaissement prévoit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet, régiront le contrat ».

La Convention de 1924 telle que modifiée par le protocole de 1968 s'appliquera particulièrement au départ d'un port d'un état contractant au protocole, c'est dire qu'elle s'appliquera à tous les départs d'un port d'un pays.

1.3. Protocole HAMBOURG du 21 décembre 1979 :

Initié par le Comité Maritime International (C.M.I). Le Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968. A été adopté à Bruxelles, le 21 décembre 1979 en vue, notamment, de remplacer l'unité monétaire des Règles de La Haye-Visby, le franc Poincaré (valeur Or) par les droits de tirages spéciaux (D.T.S)¹¹ du Fonds Monétaire International (F.M.I.). C'est pourquoi, il reçut très vite le diminutif de Protocole des droits de tirages spéciaux. On désigne le régime qui en a résulté de Convention de Bruxelles de 1924-1968-1979 ou de Règles de La Haye- Visby telles que modifiées par le Protocole de 1979.

Conformément à son article 8, ce Protocole de 1979 est entré en vigueur le 14 février 1984. Certainement, c'est le régime international de la responsabilité du transporteur maritime le plus prisé aujourd'hui car les pays qui y ont souscrit pèsent par leur nombre et leur importance dans la communauté maritime. Son étendue serait toutefois plus considérable si la Convention de Hambourg ne lui avait pas quelque peu fait ombre.

1.4. Les règles de Rotterdam 2009 :

A l'issue d'une dizaine d'années de discussions et de négociations, la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI) a fait adopter à New York, le 11 décembre 2008, la «Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer», identiquement dénommée «Règles de Rotterdam», la Convention ayant été signée dans cette ville le 23 septembre 2009.

Cette Convention Rotterdam de transport maritime, qui n'entrera en vigueur qu'un an après sa ratification par au moins 20 Etats, ce qui est encore loin d'être le cas, a pour ambition et besoin de régir le transport international de marchandises comprenant une phase maritime et ainsi à remplacer les différentes Conventions internationales en vigueur (Convention de Bruxelles de 1924, «Hague –Visby», Règles de Hambourg).

¹¹ Le droit de tirage spécial (D.T.S.) créé en 1969 est l'unité de valeur utilisée par le Fonds Monétaire International (F.M.I.) et ses 182 pays membres (au 10 août 1999 selon les données disponibles sur le site Électronique <http://www.imf.org/external/nu/seclmcmdir/ime.htm#total>).

1.4.1. Contrats concernés :

Les Règles de Rotterdam de transport maritime ont vocation à régir les connaissements et documents de transport négociables, les documents de transport non négociables et les documents de transport électroniques, négociables ou non. Cette dernière catégorie constitue une nouveauté par rapport aux textes existants.

1.4.2. Champ de responsabilité du transporteur :

En application de l'article 12, « les Règles de Rotterdam ont vocation à s'appliquer depuis la prise en charge des marchandises par le Transporteur (ou la Partie exécutante) jusqu'à la livraison au lieu prévu par le Contrat ».

1.4.3. Obligations du transporteur :

Au terme de l'article 11, « le Transporteur est responsable des marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison. Il devra charger, manipuler, arrimer, conserver, surveiller, décharger et livrer les marchandises de manière appropriée et soigneuse. »

En outre, le Transporteur est soumis à des obligations spécifiques durant le transport. En application de l'article 14, « le Transporteur doit, avant, au commencement et durant le transport, faire diligence pour mettre le navire et le conserver en état de navigabilité, armer et équiper le navire tout au long du voyage, et faire en sorte que les cales du navire et les conteneurs fournis soient appropriés et conformes à la bonne conservation des marchandises. »

1.4.4. Identité et responsabilité du transporteur maritime de marchandises :

Le Transporteur est considéré comme étant la partie identifiée au contrat de transport maritime. Si le Transporteur n'est pas précisément et clairement identifié au Contrat, cette qualité sera alors attribuée à l'armateur propriétaire du navire, sauf à ce que celui-ci rapporte la preuve que le navire est affrété coque nue et donne tous les détails nécessaires quant à l'identification de l'affréteur coque nue. Celui-ci se verra alors octroyer la qualité de Transporteur.

La responsabilité du transport incombe au Transporteur maritime, lequel est celui qui conclut le contrat avec le chargeur (article 1(5)). Le Transporteur est responsable non

seulement de son fait, mais du fait de la partie exécutante, du Capitaine et de l'équipage du navire ainsi que des préposés de la Partie exécutante.

La Partie exécutante est celle qui, à la demande et pour le compte du Transporteur, va exécuter et accomplir tout ou partie des obligations du Transporteur contractuel (article 1(6)). Cette Partie exécutante pourra, par exemple, être le transporteur routier désigné par le Transporteur, en charge du pré-acheminement de la marchandise vers le port de chargement ou du post acheminement de la marchandise depuis le port de déchargement vers le lieu de livraison. Il peut aussi réaliser tout ou partie du transport maritime des marchandises.

Le Transporteur reste toujours responsable de l'intégralité du transport ; il l'est solidairement avec la partie exécutante dans les termes et limites prévus par la convention.

1.5. Autres codes et lois maritimes international de transport des marchandises :

1.5.1. Organisation maritime internationale « OMI» :

Elle est le pivot et maître de l'action internationale en matière de réglementation maritime. Cette agence spécialisée de l'Onu a repris à son compte les conventions internationales de transport maritime conclues avant sa mise en œuvre effective et est en charge de les faire appliquer. Depuis lors, c'est sous son égide et protection que des amendements y ont été apportés et que de nouvelles conventions ont été adoptées.

Cette réglementation est ensuite intégrée dans la législation des divers pays. L'OMI a été créée par une convention internationale adoptée le 6 mars 1948 à Genève et entrée en vigueur 10 plus tard le 17 mars 1958. Elle a porté le nom d'Organisation Maritime Consultative Internationale (OMCI) jusqu'en 1982 mais le changement d'appellation n'a pas changé ses prérogatives. Sa création a permis d'harmoniser et arbitrer le droit maritime, qui était auparavant le fruit de règles unilatérales et d'accords bilatéraux ou multilatéraux, et de limiter le nombre des litiges, désengorgeant ainsi la Cour internationale de justice.

1.5.2. Les organisations intergouvernementales :

- L'**OIT** (Organisation Internationale du Travail), qui a une grande importance dans la réglementation du travail maritime et l'amélioration des conditions de vie (gens de mer)
- L'**UIT** (l'Union internationale des télécommunications), puisque les télécommunications sont primordiales lors d'accident maritimes,

- L'OMM (L'Organisation météorologique mondiale), pour les données météorologiques
- l'INMARSAT (pour International maritime satellite organization) car les satellites sont de plus en plus utilisés

1.5.3. Les ONG (organisation non gouvernementale) :

Les industries maritimes se sont regroupées afin de pouvoir se défendre et participer à l'élaboration et réalisation de la législation, on a par exemple l'AWEX¹² qui défend l'intérêt des constructeurs et réparateurs européens et l'ICS (*Import Control System*) pour les armateurs et exploitants de navires et l'IUMI¹³ pour les assureurs.

Ces ONG ont une contribution et participation importante dans le processus normatif : elles élaborent d'une part le processus normatif et participent d'autre part activement au travail des organisations intergouvernementales

Dans le domaine maritime la réglementation privée a une grande importance, mais sa valeur juridique dépend beaucoup du pays où elle est censée produire ses effets.

1.5.4. Les sociétés de classification :

Elles sont le fruit de la volonté des armateurs de se prémunir au XIX siècle de l'intervention et contribution de l'état dans le domaine de la sécurité maritime, aujourd'hui elles ont encore un rôle nécessaire fondamental et nécessaire dans la prévention des risques maritimes.

Elles ont un double rôle :

- Activité purement et uniquement privé, la classification qui consiste à élaborer des règles concernant la sécurité du navire et à veiller à leur application, le certificat alors délivré à l'armateur lui permet de trouver une assurance.
- Une mission de service public grâce à leur réseau internationale, sur délégation d'un état, elles appliquent les règles et règlements contenues dans les conventions internationales.

¹² L'Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers (AWEX)

¹³ IUMI - International Union of Marine Insurance

Tableau N°02 : les champs d'application des diverses conventions internationales de transport maritime de marchandises :

Régimes juridiques	BRUXELLES 1924 (Règles de la HAYE)	BR RUXELLES modifiée 1968 (Règle de la HAYE-VISBY) et 1979 (Protocole DTS)	HAMBOURG 1979	ROTTERDAM 2009
Champs d'application	<ul style="list-style-type: none"> * Transport Maritime de sous palan à palan (<i>tackle to tackle</i>) * Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant (art.10) *Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art.1-c) 	<ul style="list-style-type: none"> * Transport Maritime de sous palan à palan (<i>tackle to tackle</i>) * Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, Emis dans un état contractant * Port de Chargement situé dans un Etat contractant * Clause attribuant la compétence à la convention (<i>clause Paramount</i>) *Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art.1-c) 	<ul style="list-style-type: none"> * Transport maritime de la réception au port à la livraison (<i>Port to port</i>) * Port de chargement ou de déchargement situé dans un Etat contractant * Connaissance émis dans un Etat contractant * Port à option de déchargement situé dans un Etat contractant si déchargement effectif dans ce port * Clause Paramount * Application à tout type de document de transport * Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée * Exclusion des affrètements (art.2 et 4) 	<ul style="list-style-type: none"> * Transport Maritime et Transport Multimodal ayant une phase maritime : (<i>door to door</i>) * Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un Etat contractant * application à tous types de document de transport, y compris les documents électroniques de transport * application aux marchandises en pontée * Exclusion des chartes parties art.5 et 6

Source : Etabli par nous-mêmes à partir du site : <http://www.jean-jacques.juvien-cgl-consulting.com>, consulté le 20 mars 2017

Section 2

Le nouveau code maritime Algérien 1998

2.1. L'évolution du code maritime Algérien :

Dans l'histoire du droit de la république algérienne, une loi du 31 décembre 1962 avait reconduit dans tous les domaines la législation en vigueur à l'époque. Elle avait donc pour effet de reconduire et raccompagner la législation maritime française en vigueur au 31 décembre 1962 qui était très ancienne car elle s'inspirait du livre II du code de commerce, rédigé en 1807, promulgué en 1808.

Par la suite, une ordonnance du 5 juillet 1973 est venue abroger la loi du 31 décembre 1962, et prévoir que toute législation devrait être algérianisée au 5 juillet 1975. Et comme l'algérianisation à la date du 5 juillet 1975 n'a pu être tenue, le CMA (23/10/1976) prévoit la rétroactivité du code jusqu'à cette date dans son art. 887.

L'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 menant code maritime a paru au Journal officiel de la république Algérienne démocratique et populaire du dimanche 10 avril 1977.

L'avènement et l'arrivée d'un nouveau code maritime était à cette période un événement, et d'autant plus, en la circonstance, qu'il s'agissait d'une codification entreprise par l'un des pays leaders du tiers monde. Cette codification répondait à une nécessité et une exigence évidente car l'économie algérienne dépendait de son commerce extérieur et celui-ci s'effectuait par voie maritime.

Avec la chute du mur de Berlin, et intervention du FMI dans les années 90, le législateur algérien a vu la nécessité de modifier et changer quelques dispositions du CMA afin de le mettre en harmonie avec la réalité économique. (Loi n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime).

Cette modification a touché principalement le navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes Algérien, régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code maritime Algérien a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire, en ouvrant les activités de manutention et d'acconage au privé.

2.2. Sources du droit maritime algérien :

- Ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant CMA (code maritime algérien) ;
- Loi 98-05 du 25 juillet 1998 modifiant et complétant l'ordonnance 76-80.
- De nombreux autres textes législatifs et réglementaires existent comme :
 - Antérieurs à l'ordonnance 76-80 (exemple : l'ordonnance 75-40)
 - Postérieurs à l'ordonnance 76-80 et la loi 98-05 qui mettent et fixent en place :
 - ◆ la privatisation du transport maritime et des activités auxiliaires,
 - ◆ la gestion et la sécurité des ports,
 - ◆ les relations de travail des marins,
 - ◆ la prévention et la lutte contre la pollution etc.

« La particularité du CMA est qu'il comprend pêle-mêle les règles de droit portuaire, de droit social de droit des transports etc. inspirées de diverses conventions internationales que l'Algérie a ratifiées ». (MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, 2004)

2.3. Caractères principaux du nouveau code maritime algérien :

Le premier caractère qui ressort de la lecture du code maritime Algérien est son caractère internationaliste. Le législateur algérien s'y est procédé en très nombreuses occasions par référence directe aux règles des conventions internationales existantes.

Le code maritime Algérien ne s'aligne pas sur les conventions les plus « modernes » lorsqu'il existe plusieurs moutures réglant le même domaine ; d'autre part, il peut se faire que l'Algérie ait adhéré ou ratifié une convention internationale et s'inspire de la concurrence de celle-ci pour organiser sa législation interne. Ainsi l'Algérie a adhéré à la convention de Bruxelles de 1967 pour organiser ce domaine. Le CMA renvoie clairement et simplement à la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 dans sa version originale. « Pour ce qui concerne tous les transports maritimes sous connaissance ratifiée par l'Algérie mais il fait référence au protocole modificatif de 1968 (art.805), il renvoie directement à la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (art.96), à la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (art.121), la convention de Bruxelles de 1961 en matière de transport de passagers, la convention de Bruxelles de 1967 en matière de transport de bagages par mer (art.824). » (M.NEFOUS, 2000)

2.4. Les défaillances du nouveau code maritime :

Le CMA constitue la partie intégrale et complète de la législation maritime algérienne. Cette nouvelle modification aura assurément d'intérêt sur le plan interne d'une part, comme la libéralisation des transports maritimes en général. D'autre part, ce nouveau code maritime Algérien marque un recul par rapport à l'ancien relativement aux conditions d'algérianisation des navires et la participation de l'étrangère personne physique, et l'exercice des activités d'affrètement.

Ce nouveau code maritime Algérien reste muet sur certaines questions très importantes comme l'algérianisation des navires loués en crédit-bail ou affrétés coque nue par une personne physique ou morale algérienne, le caractère solennel ou d'ordre probatoire du contrat de manutention et d'acconage, l'avis du manutentionnaire quant à l'applicabilité des clauses de mandat insérées dans les connaissements.

Le développement d'une jurisprudence montrera quelque imperfection de ce code maritime : l'interprétation de la notion et concept de valeur « courante » et « usuelle », validité des clauses de mandat, et le régime de responsabilité de l'acconier.

Section 3

La sécurité maritime et le contrat d'assurance maritime

3.1. La sécurité maritime

3.1.1. Notion et objectif de la sécurité maritime :

La sécurité a souvent été considérée comme, un élément crucial dans presque toutes les opérations maritimes. (Jalonen, 2009)

L'objectif principal dans de la sécurité maritime est la prévention des accidents. Lorsqu'on examine les facteurs de prévention, la sécurité maritime doit d'abord être définie ainsi que ses principaux facteurs. Orientation de la sécurité composent des facteurs culturels et contextuels qui créent des attitudes et des comportements qui influent sur la santé et la sécurité au travail (Håvold & al, 2002).

3.1.2. Définition de la sécurité maritime :

« La sécurité maritime est la combinaison de mesures préventives visant à protéger le domaine maritime contre les effets du danger accidentel ou naturel, les préjudices, les dommages à l'environnement, le risque ou la perte » (Fransas, 2012).

Selon Richard Hill(2007), "la sécurité maritime est l'activité qui cherche à sauver et protéger la vie humaine, de garantir la sécurité des navires et des marchandises, de protéger l'environnement marin et de préserver les actifs économiques et sociaux maritimes dont les communautés dépendent. "

« La sécurité maritime englobe la sécurité de la vie humaine et la protection des biens en mer contre les menaces environnementales et opérationnelles, ainsi que la sécurité de l'environnement maritime contre la pollution par les navires » (Urbański& al, 2009).

3.1.3. La réglementation algérienne de la sécurité maritime :

Dans le cadre de la gestion de la sécurité maritime, le code maritime Algérien évoque le navire qui est le support juridique du transport maritime , dans son article 13 « 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 »,

Et aussi dans son article 222 « Tout navire qui entreprend la navigation maritime doit être en état de navigabilité, convenablement armé et équipé, apte à l'emploi auquel il est destiné », donc la sécurité du transport maritime dépend et concerne de l'état du navire. Une précision est offerte sur la navigabilité du navire dans l'Article 223 « Le navire ne peut être employé à la navigation maritime s'il ne répond pas aux conditions de sécurité prescrites en ce qui concerne notamment :

- sa construction, ses agrès et appareils, ses instruments et installations de bord ainsi que ses moyens de signalisation, de sauvegarde, de prévention et d'extinction des incendies;
- la flottabilité, la stabilité et les lignes de charge et les organes de propulsion et de direction ;
- les effectifs et les qualifications professionnelles de l'équipage ;
- les autres conditions de la sécurité de la navigation et de la vie humaine en mer requises. »

3.1.4. Les intervenants dans la sécurité d'exploitation des ports algériens :

La sécurité dans les ports maritimes en général et dans les ports algériens en particulier, est assurée par plusieurs organes dont les missions aident à préserver l'ordre, l'hygiène, la sécurité des personnes et des biens, la conservation du domaine public portuaire ainsi que le bon déroulement des activités portuaires : on peut citer par exemple :

- **Les officiers de police judiciaire et les agents de la sûreté nationale** : assurer l'ordre général et la sécurité des personnes et des biens dans les enceintes portuaires, le contrôle aux frontières et la sûreté dans les installations portuaires Algérien.
- **Le Service National des Gardes Côtes (SNGC)** applique et met ses pouvoirs sur l'ensemble des eaux sous juridiction nationale¹⁴: est chargé de l'application et exécution de la réglementation maritime en matière de sécurité des navires et de pollution du milieu marin et sa mission principale est la mise en œuvre des conventions de l'organisation internationale maritime (OMI) engageant l'action de l'Etat dans le domaine de la navigation maritime. l'exploitation et la sécurité des ports.

¹⁴ Le domaine public maritime est composé du domaine public maritime naturel et du domaine public maritime artificiel, il comprend les eaux territoriales, les eaux intérieures, les baies et rades, les ports et leurs installations et d'une manière générale les lieux aménagés et affectés à l'usage du public. Article 7 du CMA.

- **Les officiers et surveillants de port :** représentent l'autorité portuaire et sont chargés des polices d'exploitation des ports, c'est-à-dire, des polices des plans d'eau du port, de la conservation des ports et de leur dépendance.

3.2. Contrat d'assurance maritime :

3.2.1. Notion d'assurance maritime :

L'assurance maritime est la condition même du commerce international de marchandises (Pierre Bonassies, Cristian Scapel, 2006). En disant ça, on veut dire que s'il n'y avait pas une option ou choix pour les propriétaires des navires ou les acteurs dans le commercial maritime, de transmettre les risques lié avec l'exploitation d'un navire, le prix à payer en cas de dommage sur le navire ou en cas de dommage causé par pollution seront beaucoup trop grand.

Avec l'assurance on déplace les risques liés avec l'exploitation des navires, et on paye une prime qui est le plus souvent un pourcentage annuel de la valeur agréée entre parties.

L'assureur rembourse et paye l'assuré le montant dépensé lié aux incidents causés des risques couvert sous la police d'assurance. Il est courant que l'assuré paye une partie déductible. Au cas de grands accidents, comme pollution etc. l'assureur paye les dépenses en principale.

➤ **Quels risques pour la marchandise transportée ?**

- Risque de perte ;
- Risque de vol ;
- Risque de détérioration.

➤ **Les facteurs de risques :**

- La nature du produit (dangereux ou fragile).
- Les infrastructures (ports, aéroports ou plateformes utilisées).
- Le trajet (traversé dans des zones dangereuses).

3.2.2. Les intervenants dans assurance maritime :

- **L'assureur :** Il donne sa garantie financière.
- **Le souscripteur :** Il demande l'assurance et paie la prime. peut être le chargeur (exportateur), le transitaire (transporteur) ou le destinataire (importateur).
- **Le bénéficiaire :** Il sera indemnisé en cas de sinistre.

Le bénéficiaire est celui qui supporte les risques du voyage : l'exportateur selon l'incoterm utilisé.

3.2.3. Les différentes formes (polices) d'un contrat d'assurance :

Les contrats tenus par l'exportateur ou l'importateur sont des « polices ». Leur prime est incluse dans le prix du transport et donc payé par l'exportateur ou l'importateur.

- a) **La police au voyage (une expédition unique) :** elle est destinée à couvrir des marchandises sur un trajet ou voyage donné. Le chargeur précise à l'assureur la nature des marchandises, leur valeur, le moyen de transport utilisé, la date comparable du départ ainsi que les points de départ et d'arrivée. Cette police est adaptée pour couvrir une expédition ponctuelle ou un nombre limité d'expédition dans l'année.
- b) **La police d'abonnement (généralement pour un 1 an recouvrable) :** Elle résulte d'un accord entre le chargeur et l'assureur par lequel l'assureur accorde sa garantie sans connaître à l'avance le type de marchandise à transporter, la destination ou le moyen de transport utilisé. La police d'abonnement couvre automatiquement toutes les expéditions de l'assuré tant pour son compte que pour le compte de qui il appartiendra sans déclaration préalable. Il incombe à l'assuré de déclarer dans un délai convenu toutes ses expéditions en remplissant un carnet d'ordre d'assurance.
- c) **La police Tiers Chargeur (en liaison avec un tiers) :** Les compagnies maritimes, les commissionnaires de transport, les transitaires, les transporteurs aériens ou routiers peuvent souscrire des polices d'abonnement à leur nom dans le but de garantir les marchandises que leurs clients leur ont confiées.

3.2.4. L'étendue de l'assurance transport :

- a) **La durée :** habituellement, l'assurance dure plus longtemps que la durée du transport, elle peut s'étendre jusqu'à pendant la durée du stockage des marchandises. Pourtant cette période n'est pas indéfinie et elle peut être d'un maximum de 15 jours après l'arrivée aérien ou routier et de 60 jours après le déchargement en maritime.
- b) **Le trajet couvert :** En général, l'assurance du transport est prise de domicile à domicile. Elle peut donc couvrir plusieurs modes de transport.
- c) **La valeur assurée :** En général, elle est fixée par rapport à la valeur facturée de la marchandise transportée.

- d) **Les risques couverts** : Ce sont eux qui vont déterminer et définir le taux de la prime de l'assurance. Les polices peuvent limiter fortement les risques couverts.

3.2.5. Les particularités des assurances maritimes :

- a) **L'avarie particulière** : affecte les marchandises d'un chargeur uniquement et dans ce cas l'indemnisation ne concernera que les marchandises endommagées.
- b) **L'avarie commune** : affecte des marchandises dans le cas de sauver le navire et ou une partie de sa cargaison. Il s'agit donc d'un péril susceptible de menacer la totalité du chargement. On considère alors que l'ensemble des chargeurs qui avaient des marchandises à bord du navire sont solidairement responsables de l'indemnisation des dégâts.
- ✓ L'assurance contre l'avarie commune = **FAP (Franche d'avarie particulière)**, elle est obligatoire.
 - ✓ L'assurance contre l'avarie commune et particulière = **FAP Sauf** (Sauf suit le ou les types d'avaries P).
 - ✓ **L'assurance tous risques** qui comprend l'avarie commune et une majorité d'avaries particulières.
 - **Le règlement de l'avarie commune** : Pour qu'une avarie maritime puisse être considérée comme avarie commune, il faut 4 éléments.
 - ◆ Un danger réel (péril).
 - ◆ Un sacrifice volontaire (abandon de la marchandise).
 - ◆ Un intérêt commun (sauver l'équipage).
 - ◆ Un résultat utile.

Les marchandises sont remboursées à 100 % par les assureurs qui s'occuperont aussi de la contribution du à l'avarie commune et la contribution commune permet la dilution des frais en cas d'avaries et responsabilise l'équipage.

Conclusion

Les transports par voie maritime sont encadrés par la convention de Bruxelles du 25 août 1924, ratifiée par 78 Etats, et élargie par deux protocoles en 1968 et 1978 ; Par la convention de l'ONU ou règles de Hambourg du 31 mars 1978, ratifiée par 21 Etats ; par des conférences maritimes (organisation des grandes compagnies entre elles) et la convention Rotterdam de transport maritime, qui n'entrera en vigueur qu'un an après sa ratification par au moins 20 Etats, ce qui est encore loin d'être le cas, a pour ambition et besoin de régir le transport international de marchandises comprenant une phase maritime et ainsi à remplacer les différentes Conventions internationales en vigueur.

Le CMA constitue la partie intégrale de la législation maritime algérienne. la modification de CMA aura véritablement d'intérêt sur le plan interne, d'une part, comme la libéralisation des transports maritimes, les activités de consignation de navires, de cargaison et de courtage maritime dans le but d'encourager les investisseurs nationaux et étrangers, pour assurer une indépendance vis-à-vis des armements étrangers.

« Aussi la démonopolisation des activités de manutention et d'aconage constitue une grande chose dans l'exploitation portuaire algérienne, surtout qu'à une certaine époque, ces activités caractérisaient les transports vers l'Algérie. D'autre part, ce nouveau code marque un recul par rapport à l'ancien quant aux conditions d'algérianisation des navires et la participation de l'étrangère personne physique, et l'exercice des activités d'affrètement. Nous pourrions dire que l'Algérie a procédé à une grande étape dans le système de réforme engagé.» (NEFFOUS Mohamed Mankour, 2010 , p : 71)

Et en fin pour un meilleur déroulement de transport maritime à l'échelle mondiale il faut bien définir les diverses mesures de la sécurité maritime, soit au large des hautes mers par des conventions et des lois de la sécurité maritime ou bien au niveau des ports qui sont gouvernés par des lois nationales. Et aussi d'assurance maritime participe efficacement dans ce processus de transport maritime soit par l'assurance du navire, de marchandises, l'équipage du navire Ets.

Chapitre III :
La livraison de
merchandises dans le
contrat de transport
maritime

Chapitre III

La livraison des marchandises dans le contrat du transport maritime

Introduction

Par l'achèvement et l'accomplissement de la livraison de la marchandise, le transporteur maritime marque la fin juridique au contrat de transport et à sa responsabilité, et c'est à ce moment là que l'ayant droit à la marchandise jugera de la façon dont il avait accompli sa mission. C'est le connaissement ou *B/L* qui matérialise le contrat de transport, et représente la marchandise (transfert de possession).

Dans le secteur des transports maritimes des marchandises, on distingue principalement deux types de contrats : Le contrat de transport et le contrat d'affrètement. Le transporteur est tenu de « faire voyager les marchandises aux conditions et formalités indiquées dans le connaissement. » La question reste de savoir la répartition de la responsabilité entre le chargeur et le transporteur maritime.

C'est ainsi que le transporteur de marchandises ne pourra pas invoquer son absence de faute dans le cadre des dommages subis par la marchandise en raison de la faute des entreprises de manutention à qui il a fait appel dans les ports ; Celles-ci étant dès lors considérées comme ses préposés terrestres. Par conséquent, les dommages dus à la manutention portuaire par un acconier agissant pour le compte du transporteur restent à la charge de ce dernier. Mais encore, lorsque le transporteur émet un connaissement de bout en bout il demeure responsable des dommages causés du fait des transporteurs auquel il s'est adressé.

En effet le transporteur est débiteur d'un engagement et d'une obligation de résultat, dans l'acheminement des marchandises à bon port et dans les meilleures conditions qui soient. Toutefois, il faut préciser que l'intensité de cette obligation est quelque peu atténuée.

Ce chapitre abordera la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime ; et il se compose essentiellement de trois sections : dans la première abordera les types de contrats en transport maritime ; la seconde section consacrée aux documents essentiels utilisés dans le transport maritime et la dernière section abordera Les *liner terms*.

Section 1

Les types de contrats en transport maritime

1.1. Notion de contrat du transport maritime :

Par le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre port et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret. (CMA 98, art. 738)

L'exploitation commerciale du navire donc s'effectue par deux sortes de contrat :

- le contrat de transport (art. 738 CMA) ;
- le contrat d'affrètement (art. 640 CMA).

Tableau N° 03 : Le contrat du transport maritime et le contrat d'affrètement maritime:

Contrat de Transport	Contrat d'Affrètement
1- de création récente	1-forme ancienne d'exploitation du navire
2- contrat d'adhésion encadré de dispositions législatives	2-contrat de gré à gré autonomie de la volonté
3- connaissance	3- charte-partie
4- chargeur transporteur destinataire	4- fréteur-affréteur
5- transport de marchandises	5- location du navire
6- réglementation internationale - conv. de Bruxelles de 1924 et protocoles) - conv. de Hambourg de 1978 - conv de Rotterdam de 2008	6- pas de réglementation internationale mais chartes-parties types

Source : Etabli par nous-mêmes à l'aide des données : CMA 1998.

1.2. Le contrat de transport : Connaissance maritime (*Bill of Lading*¹⁵ – B/L) :

« Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié ». Il est : (CMA 98, Art. 738)

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

¹⁵ **BILL OF LADING (B/L):** Connaissance.

1.2.1. L'élément qui matérialise le contrat de transport :

C'est le **connaissance 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*¹⁶ ;
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

1.2.2. Les différents types de connaissances sont :

L'art.758, CMA 98, stipule que le connaissance peut être établi :

- Le connaissance à ordre : l'échange se fait par donation (remise) ;
- Le connaissance nominatif : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant)
- Le connaissance « Reçu pour embarquement » (*Received for shipment*) ;
- Le connaissance dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire).

1.2.3. Les informations contenues dans le connaissance sont : (Professeur C.Scapel, 2000)

- 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.

1.2.4. La fonction essentielle de connaissance maritime :

Le connaissance maritime caractérise par trois fonctions : Professeur A.Vialard, 1997)

a) 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.

b) Titre négociable : Il représente la marchandise mais également les droits qui lui sont attachés. Il peut être « nominatif » (*Straight*), « à ordre » (*Order*) ou « au porteur » (*Bearer*).

¹⁶ *Shipper* : expéditeur, affréteur.

Dans ces deux derniers cas, il peut se transmettre par endossement.

c) Preuve du contrat de transport : Il est la preuve du contrat de transport et définit les obligations du transporteur.

1.2.5. Les parties au contrat et leurs obligations :

Tableau N° 04 : Les parties au contrat et leurs obligations :

PARTIES	
CHARGEUR	TRANSPORTEUR
<ul style="list-style-type: none">• C'est l'expéditeur réel• Son mandataire (transitaire par ex.)• Le destinataire de la marchandise (ou son représentant)	<ul style="list-style-type: none">• L'agent le représente (consignataire par ex.)
OBLIGATIONS	
<ul style="list-style-type: none">• Déclarer par écrit les éléments d'identification de la marchandise (nature, conditionnement et emballage, marchandises dangereuses, étiquetage).• Le chargeur est responsable de l'inexactitude ces mentions• Paiement du fret	<ul style="list-style-type: none">• Mettre le navire en état de navigabilité du navire• Prendre en charge la marchandise• Charger et arrimer la marchandise• Emettre le B/L après vérification des mentions• Transporter et veiller sur la marchandise• Transborder si nécessaire• Décharger la marchandise• Livraison au porteur du B/L

Source : Etabli par nous-mêmes à l'aide des données : CMA 1998.

1.2.6. Responsabilité du transporteur maritime :

La convention de Bruxelles du 25 juillet 1924 relative à l'unification de certaines règles relatives au connaissement met en place des règles impératives concernant le contrat de transport maritime sous connaissement et interdit au transporteur d'y insérer des clauses exclusives de responsabilité.

Le CMA reprend le même principe :

Après l'Art 802 CMA 98 : Le transporteur est responsable de toute perte ou avarie de la prise en charge à la livraison:

- C'est une responsabilité de plein droit ;
- C'est une responsabilité présumée accompagnée d'une obligation de résultat ;
- C'est une responsabilité limitée.

Pour dégager sa responsabilité, le transporteur peut invoquer un des 12 cas exceptés énoncés par l'article 803 CMA (force majeure, péril de mer, vice de la marchandise, incendie, grèves etc.).

Quand bien même la responsabilité du transporteur est acquise, celui-ci ne doit qu'une réparation limitée. Elle sera intégrale (et non limitée) dans deux cas (art. 805) :

- Quand la déclaration de la valeur de la marchandise est portée sur le *B/L* ;
- Quand le transporteur commet une faute inexcusable.

➤ **Etendue de la responsabilité du transporteur maritime :**

Dans la convention de Hambourg et dans le CMA, la période de responsabilité du transporteur est plus longue que celle couverte par la convention de Bruxelles.

Le transporteur est responsable même pendant les périodes terrestres (prise en charge chargement, déchargement livraison). Pendant ces périodes terrestres, la marchandise est manipulée par le manutentionnaire et l'acconier au vu du contrat de services passé entre eux.

En cas de perte ou avarie de la marchandise, le destinataire doit intenter une action contre le transporteur au titre du contrat le liant avec lui. Une fois le destinataire indemnisé, le transporteur pourra se retourner contre celui qui a causé le dommage (manutentionnaire ou acconier).

1.3. Le contrat d'affrètement : Charte-partie :

C'est la forme la plus ancienne d'exploitation des navires de commerce. Il représente un volume considérable dans les transports internationaux (90% du tonnage des vracs : liquide et sec). C'est un contrat de gré à gré généralement conclu par l'intermédiaire de courtiers d'affrètement sur le marché international.

Selon **art. 640, CMA 98** : « Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue. ». Avec

ce contrat, un armateur (fréteur) s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur ou d'un chargeur un navire pour un ou plusieurs voyages.

1.3.1. Types d'affrètements :

Il existe 3 types d'affrètements : l'affrètement coque nue, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps : (CMA, 98)

a) L'affrètement coque nue : Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

b) L'affrètement au voyage : Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

c) L'affrètement à temps : Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

1.3.2. La charte-partie :

Le document qui matérialise le contrat d'affrètement est la **charte-partie** en anglais *charter party*. La Charte-partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (le fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteurs) en vue du transport d'une cargaison.

La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement. Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi. « Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte-partie qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire. » (CMA 1998)

Dans la charte-partie, le propriétaire garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire, mais l'affréteur est responsable de la cargaison. Les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières peuvent être affrétés sous diverses formes (au voyage, à temps, « à coque nue », lorsqu'il s'agit du navire seul, ou à forfait).

1.3.3. Mentions contenues dans la charte-partie :

Par Art. 643, CMA 98– La charte-partie doit mentionner notamment :

- Mentions relatives à l'individualisation du navire ;
- Identification des parties (les noms et les domiciles du fréteur et de l'affréteur) ;
- le taux de rémunération pour l'affrètement du navire ;
- Lieux et délai de chargement (affrètement au voyage) ;
- Durée du contrat (affrètement à temps).

1.3.4. Intervenants dans une charte-partie : sont répartis comme suit : (Professeur C.Scapel, 2000)

- Propriétaire du bateau (*true owner*) ;
- Armateur qui arme (*shipowner*¹⁷): fournit les agrès/appareils et avitaille (provisions de soute/de bouche), recrute l'équipage, assure la coque ;
- chargeur/transporteur (*shipper*¹⁸) ;
- Courtier qui met en rapport armateur et chargeur. Connaît très bien le marché du fret et met en place une charte-partie équilibrée.

1.4. Lettre de transport maritime et Connaissance informatisé :

1.4.1. Lettre de transport maritime (*Sea Way Bill*) :

- ✓ forme simplifiée du connaissance ;
- ✓ pas de valeur représentative de la marchandise.

1.4.2. Connaissance informatisé (*Data Freight Receipt*) :

- ✓ version informatisé de la lettre de transport maritime ;
- ✓ un seul exemplaire émis à l'arrivée ;
- ✓ courant sur l'Atlantique Nord.

¹⁷ **SHIPOWNER** désigne l'armateur propriétaire d'un navire.

¹⁸ **SHIPPER** : Chargeur au connaissance.

Section 2

Les documents essentiels utilisés dans le transport maritime

Cette section aborde les divers documents utilisés dans le transport maritime dès l'expédition des marchandises jusqu'à leurs arrivés à leurs destinataires. Ces documents sont assemblés a traves deux ouvrages, « recueil de documents essentiels utilises dans le transport maritime » par le Groupe Logistique Conseil – Douala – Cameroun et aussi dans le glossaire du transport maritime : CMA-CGM-2016.

2.1. Les documents usuels utilisent en transport maritime :

Ils sont de 2 types : le connaissement¹⁹ et le manifeste ; Ces deux documents sont les plus importants car déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires. (Voir Annexes N°06 et N°07)

- **Le manifeste :** « Document standardisé, reprenant par couple de ports l'ensemble du détail de la marchandise chargée sur le navire. Les manifestes doivent être remis à bord avant le départ du navire. Car les navires peuvent être contrôlés par les douanes dans les ports, ou, en cas de tension, arraisonnés dans les eaux territoriales d'un pays. Certains manifestes peuvent être visés par le consul du pays de destination avant l'embarquement. En cas d'impossibilité de remettre à bord le manifeste définitif au moment de l'appareillage l'agent du navire remet au commandant un manifeste provisoire. »²⁰ (voir Annexes N°07)

2.2. Documents accessoires de la gestion administrative :

L'utilisation de certains de ces documents se limite à l'intérieur de l'entreprise. Et aussi sont des documents de liaison principalement entre l'agent maritime et le chargeur, le transporteur, le destinataire des marchandises et les autres acteurs de la chaîne logistique.

¹⁹ Voir : section1, chapitre 3.

²⁰ Glossaire du transport maritime, CMA-CGM-2016, P19.

2.2.1. Le *Schedule* :²¹ Il s'agit d'un document d'information client établi pour le service commercial de l'agence maritime. Les données de base lui sont fournies par l'armateur. Y figurent les différentes dates d'arrivée (ETA)²² et de départ (ETD)²³ du bateau par voyage et par port d'escale.

2.2.2. La demande de cotation : Elle est établie par le chargeur et transmise à l'agent maritime (représentant de l'armateur pour établissement d'un devis de transport). Elle donne une description détaillée de la marchandise ; du type d'emballage ; le type de transport choisi et la destination finale.

2.2.3. La cotation : Ce document est établi par l'agent maritime pour le compte du chargeur. Il détermine les conditions de facturation de la marchandise pour le voyage. « Prix remis à un client pour un transport donné avec une durée de validité. » (CMA-CGM-2016)

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

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

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

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

2.2.8. L'avis d'arrivée : C'est un document émis par le service « Documentation Import » de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de marchandise, porteur du connaissance ou

²¹ **SCHEDULE** : Horaire du navire. Glossaire du transport maritime, CMA-CGM-2016, P25.

²² **ETA** " *ESTIMATED TIME OF ARRIVAL* " : Heure prévue de l'arrivée d'un navire donnée par le commandant au prochain port d'escale. Glossaire du transport maritime, CMA-CGM-2016, P13.

²³ **ETD** " *ESTIMATED TIME OF DEPARTURE* ".Heure prévue de départ du navire d'un port, donnée par le commandant en relation avec la capitainerie et le manutentionnaire. Glossaire du transport maritime, CMA-CGM-2016, P13.

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

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

2.2.10. La facture : C'est un document comptable reprenant les montants des différentes prestations (fret, surestaries, location, modifications, remise documentaire) dont le propriétaire de la marchandise doit s'acquitter avant de se faire établir un bon de livraison.

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

2.2.12. Reçu de versement de caution : Document établi par le service facturation de l'agence maritime, il atteste le dépôt d'une caution par un client avant la sortie de son conteneur.

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

2.3. Les documents au service des opérations :

Il s'agit d'un ensemble de documents et autorisations établies par le service des opérations de l'agence maritime, et dont le but est de déclencher ou d'accompagner la réalisation de certaines opérations sur le terrain.

2.3.1. La demande de pilote : C'est un document adressé au Commandant du Port. Ce dernier valide la demande et désigne un pilote pour le guidage du bateau à travers le chenal d'accès au port. (CMA-CGM-2016)

2.3.2. La demande d'ouverture de bureaux : Cette demande est adressée à la douane pour ouverture des opérations pour un navire donné.

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

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

2.3.5. La demande d'ecor²⁴ : Elle est adressée à la douane (Brigade d'ecor) pour solliciter le pointage des marchandises sur le bateau.

2.3.6. La demande de *shifting*²⁵ conteneur : C'est un document adressé à la brigade maritime de la douane pour les opérations de manutention d'un conteneur dans le bateau.

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

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

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

2.3.10. La *clearance*²⁶ : C'est une déclaration remplie par le service des opérations et visé par la douane. Elle libère après contrôle le bateau et l'autorise à quitter le quai et le port. « Document émis par la Douane autorisant un navire à sortir du port après visa de ses manifestes. » (CMA-CGM-2016)

2.4. Les documents des tiers :

Ce sont des documents établis par des prestataires au service de la marchandise.

2.4.1. Les documents de l'acconier : Ce sont des documents internes établis par l'acconier pour les opérations qu'il effectue pour le compte de l'agent maritime. « L'acconier désigne un manutentionnaire dans les ports méditerranéens français qui fait la manutention des navires ainsi que les opérations de livraison et de réception à quai. En Afrique une distinction est faite entre la manutention bord et la manutention terre, la manutention terre est confiée à un

²⁴ **ECOR** Service de la douane qui pointe les marques et nombre de colis par rapport au détail du manifeste du navire édité par l'agent et déposé à la DOUANE.

²⁵ **SHIFTING** Déplacement d'un conteneur ou d'une marchandise déjà embarqués à bord d'un navire, d'un endroit à un autre du navire. Le SHIFTING se fait, soit bord / bord sans passer par le quai, soit via la terre.

²⁶ **Clearance** : En français Manifeste de sortie.

aconnier alors que la manutention bord est assurée par le manutentionnaire bord communément appelé “ stevedore ”²⁷ » (CMA-CGM-2016)

2.4.2. Les documents de la douane : La douane délivre diverses attestations de vérification et autorisations liées à l’importation ou à l’exportation des marchandises :

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

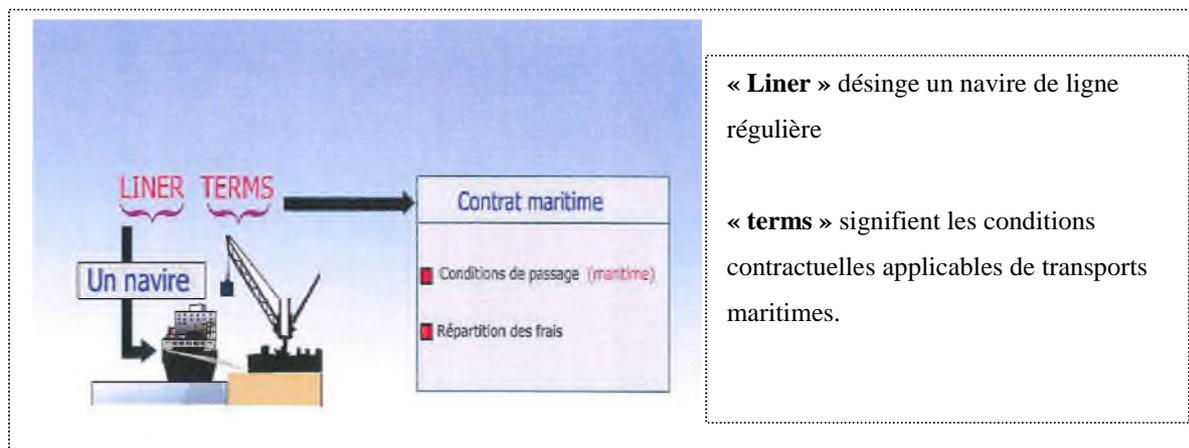
2.4.3. Les documents sanitaires, phytosanitaires et de l’environnement : Ce sont des attestations de contrôle ou des certificats d’inspection. Ils précèdent généralement la procédure de déclaration en douane des marchandises.

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

²⁷ **STEVEDORE** : Manutentionnaire. Glossaire du transport maritime, CMA-CGM-2016, P26.

Section 3 Les *liner terms*

Figure N° 04 : présentation des *liner terms* : (voir Annexe 06)



Source : Etabli par nous-mêmes à l'aide de site : www.armateursdefrance.org consulté le 20 avril à 20h30.

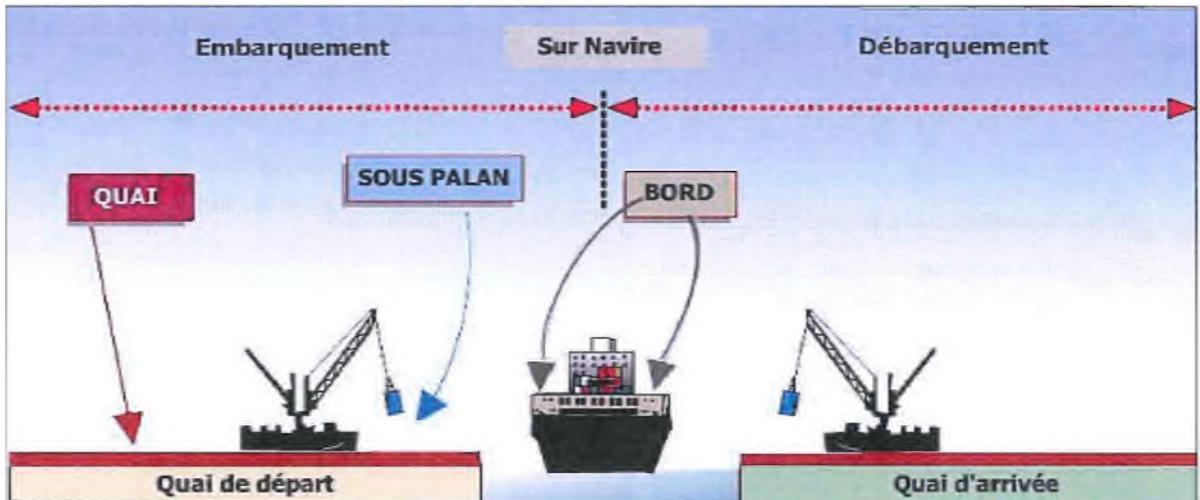
3.1. notions Les *liner terms* :

« LINER TERMS Conditions fixant la répartition des frais d'embarquement et de débarquement, entre les chargeurs / destinataires et transporteur maritime. Chaque ligne a ses LINER TERMS, qui sont bord / bord, sous palan / sous palan, quai / quai et un mélange de l'ensemble des conditions. La conteneurisation a réduit les conditions de ligne à quai / quai. » (Glossaire du transport maritime CMA-CGM, P19)

Les « liner terms » correspondent à la répartition des divers frais entre le chargeur et le transporteur maritime. On utilise le signe « / » ou les termes « de ... à ... » pour séparer les conditions pour l'embarquement (à gauche) et les conditions pour le débarquement (à droite). Elles fixent donc les limites de responsabilité du transporteurs au port de chargement et au port de déchargement et définissent quelles opérations de manutention sont à la charge de navire , donc incluses dans le fret annoncé par la compagnie de maritime et réalisées sous sa responsabilité. Celles qui le seraient pas devront organisées par le chargeur ou le réceptionnaires ou bien le transitaire et seront réglées à part.

La prise en charge des divers frais de manutention par la compagnie maritime s'effectue selon que les marchandise sont placées au départ et à l'arrivée du navire depuis bord, sous-plan ou quai :

Figure N°05 : les trois cas de répartition des frais d'embarquement et de débarquement:



Source : <http://www.transport-export.net>; consulté le 01/05/2017 à 15h00.

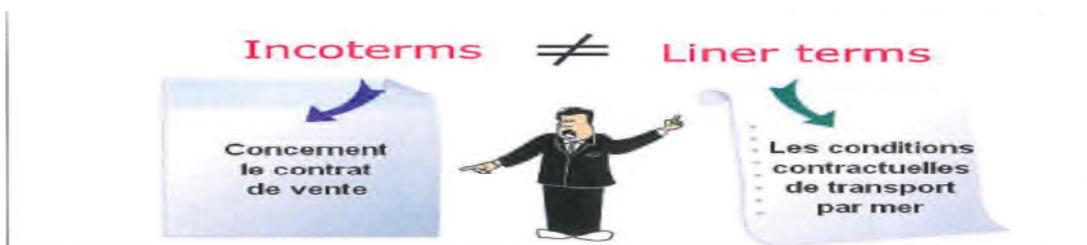
BORD : le taux de base du transport n'inclut aucune manutention portuaire. Le chargeur devra prévoir dans ces coûts logistiques la totalité des frais de manutention portuaire de départ et à l'arrivée.

- **SOUS PALAN** : le taux de base inclut les opérations des manutentions du long du navire sur le quai d'embarquement jusqu'au bord du navire.
- **QUAI** : indique que tous les frais de manutention depuis le magasin jusqu'au bord du navire sont inclus dans le fret de base. aucune facturation complémentaire ne sera effectuée.

Les frais de manutention introduits dans le calcul du taux de fret par le transporteur seront imputés par la suite au chargeur ou au destinataire de la marchandise en fonction de l'Incoterm choisi du contrat de vente.

3.2. liner terms et les Incoterms :

Figure N°06 : liner terms et les Incoterms :



Source : <http://www.transport-export.net>; consulté le 01/05/2017 à 15h00.

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

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

- le FOB arrimé (FOB... *Stowed*) et le CIF débarqué (CIF...*landed*) sont 2 exemples de la prise en compte des « Liner Terms » dans les Incoterms.
- l'acheteur dans le FOB arrimé, ne veut supporter ou payer aucun des frais de passage portuaire au port d'embarquement (alors qu'en principe, dans le FOB inco terms, il supporte les frais à partir du passage du bastingage du navire au port de départ). C'est donc, le vendeur qui acquitte la totalité des frais d'embarquement y compris après le bastingage du navire.
- l'acheteur dans CIF débarqué, ne veut supporter aucun des frais de passage portuaire au port d'arrivée. c'est le vendeur qui prend à sa charge les frais de débarquement du navire. Il pourra donc les inclure dans son prix de vente.
- une bonne connaissance des « Liner Terms » aidera les négociateurs dans la définition des coûts liés à l'incoterm retenu au contrat.

3.3. le contenu des « Liner Terms » :

Les Liner Terms peuvent varier en fonction de la marchandise (conteneur ou conventionnel, des armements, des ports ou des destinations, usages et parfois de la réglementation locale). Donc par mesure de précaution, il faudrait se faire préciser très exactement les opérations couvertes par le fret maritime. ici, dans les lignes à suivre nous allons se baser uniquement sur le transport en convention .

3.3.1. de Bord à Bord :

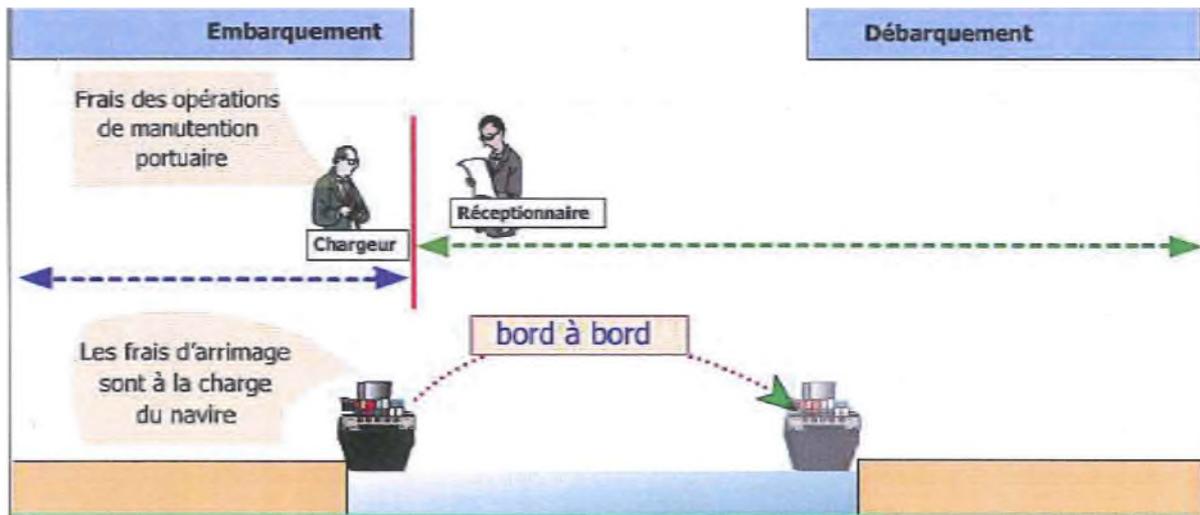
A l'embarquement :

- **sont à la charge de la marchandise, (chargeur) :** les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues si nécessaire, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord.
- **sont à la charge du navire :** les frais d'arrimage, sauf stipulation contraire.

Au débarquement :

- **Sont à la charge du navire :** les frais de désarrimage, sauf stipulation contraire.
- **sont à la charge de la marchandise, (réceptionnaire) :** la fourniture des élingues si nécessaire, les frais d'accrochage, hissage, virage, descente à qui le long du bord et éventuellement la mise sur terre-plein ou magasin.

Figure N°07 : le contenu des « Liner Terms » - de Bord à Bord :



Source : <http://www.transport-export.net>; consulté le 01/05/2017 à 15h00.

3.3.2. de bord à Sous palan :

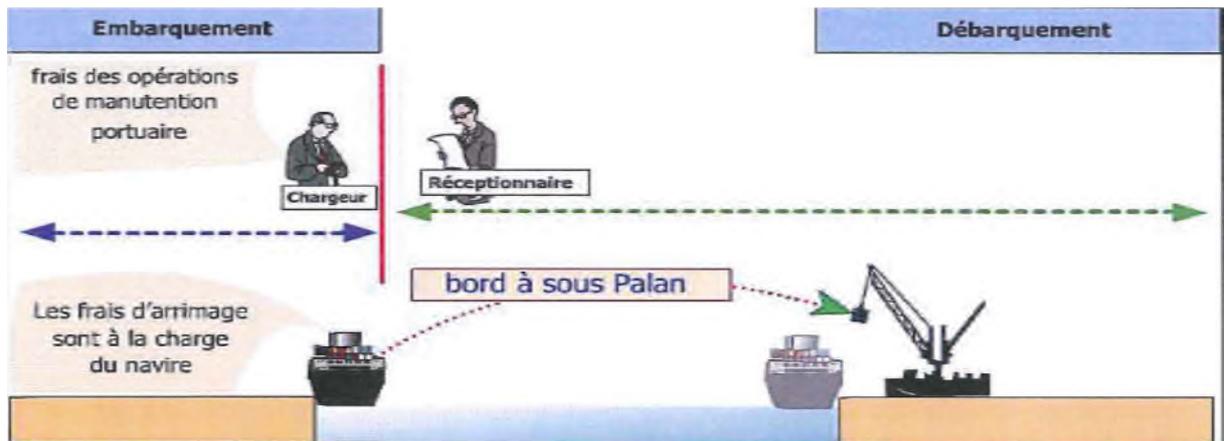
A l'embarquement :

- **Sont à la charge de la marchandise, (chargeur) :** les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues si nécessaire, d'accrochage, de hissage et virage et de descente à bord.
- **sont à la charge du navire :** les frais d'arrimage, sauf stipulation contraire.

Au débarquement :

- **Sont à la charge du navire :** les frais de désarrimage, de fourniture des élingues si nécessaire, d'accrochage, de hissage, de virage, de descente à quai le long du bord.
- **sont à la charge de la marchandise (réceptionnaire) :** le décrochage sauf stipulations contraires, éventuellement les frais de désélingage, la prise sous palan pour enlèvement, le cas échéant les frais de magasinage et autres frais.

Figure N°08 le contenu des « Liner Terms » - de bord à Sous palan :



Source : <http://www.transport-export.net>; consulté le 01/05/2017 à 15h00.

3.3.3. de Sous Palan à Sous Palan :

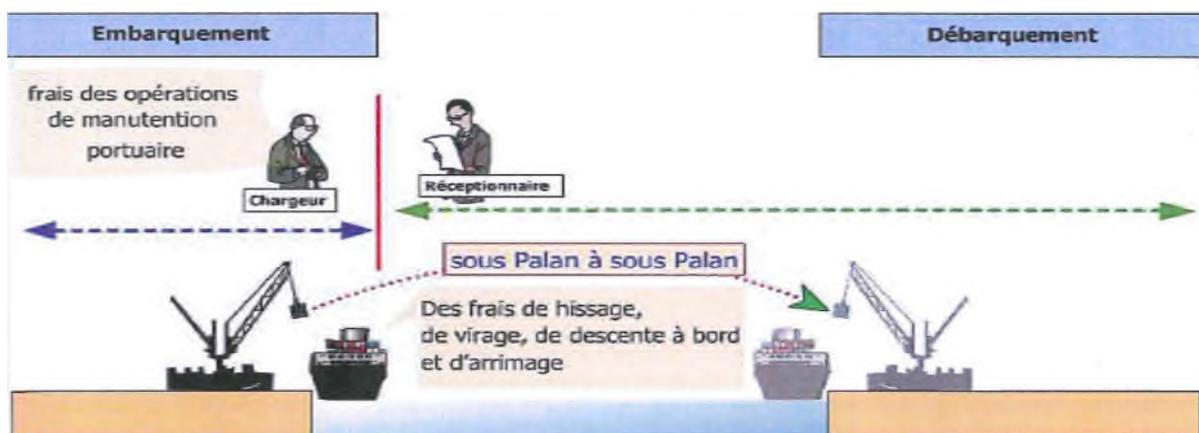
A l'embarquement :

- **sont à la charge de la marchandise (chargeur) :** les frais d'approche, de mise à l'aplomb du palan, la fourniture des élingues et l'accrochage.
- **sont à la charge du navire :** les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement :

- **sont à la charge de navire :** les frais de désarrimage, de fourniture d'élingues si nécessaire, d'accrochage, de hissage, de virage, de descente à quai le long du bord.
- **sont à la charge de la marchandise (réceptionnaire) :** les frais de décrochage sauf stipulation contraire, éventuellement les frais de désélingage, de prise sous palan pour enlèvement, la cas échéant, les frais de magasinage et autres frais.

Figure N°09 : le contenu des « Liner Terms » - de bord à Sous palan :



Source : <http://www.transport-export.net>; consulté le 01/05/2017 à 15h00.

3.3.4. de Sous Palan à Quai :

A l'embarquement :

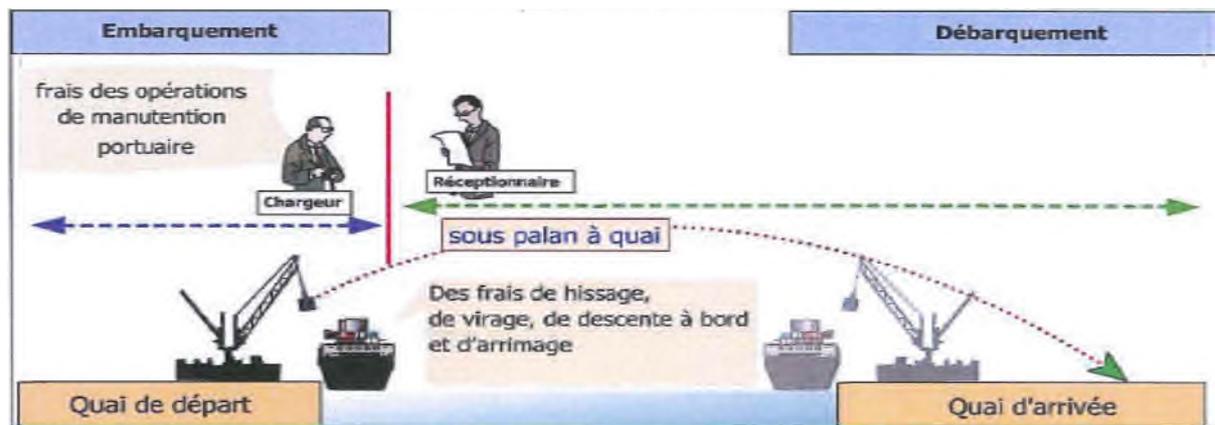
- **sont à la charge de la marchandise (chargeur) :** les frais d'approche, de mise à l'aplomb du palan, la fourniture des élingues et l'accrochage.
- **sont à la charge du navire :** les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage

Au débarquement :

- **sont à la charge du navire :** les frais de désarrimage, de fourniture d'élingues si nécessaire, d'accrochage, de hissage, de virage, de descente à quai le long du bord, l'allotissement à quai, le stockage, le bâchage, le gardiennage dans les délais prévus par le connaissement maritime.

Le destinataire n'aura à supporter ou payer aucun frais, sauf, le cas échéant, les frais de magasinage s'il enlève la marchandise après les délais prévus par le connaissement maritime.

Figure N°10 : le contenu des « Liner Terms » - de Sous Palan à Quai :



Source : <http://www.transport-export.net>, consulté le 01/05/2017 à 15h00.

3.3.5. de Quai à Quai :

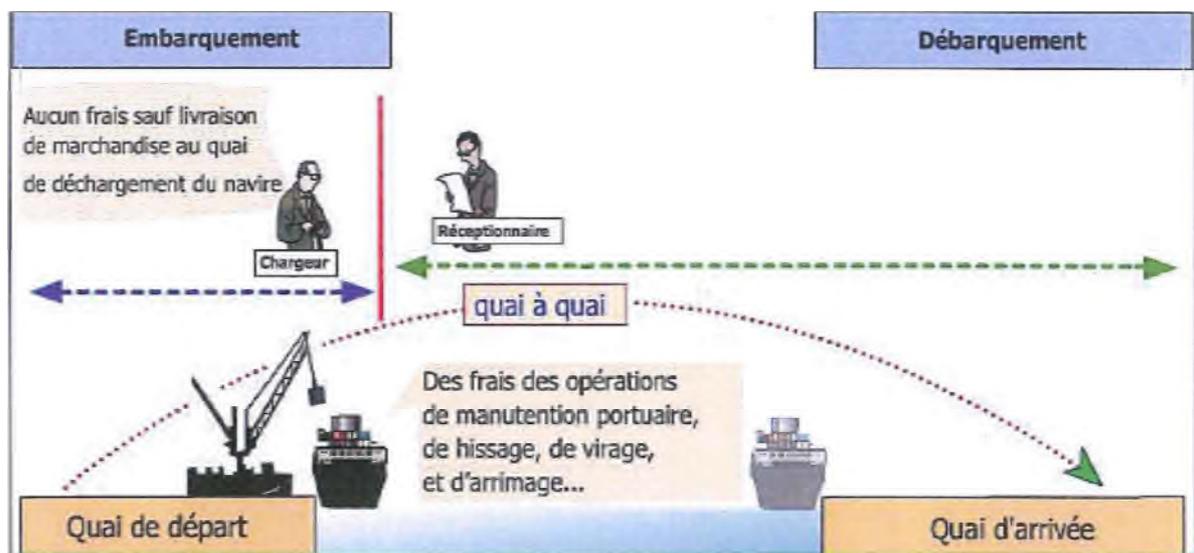
A l'embarquement :

- **le chargeur n'a en principe aucun frais à prévoir ou pressentir :** sa seule obligation étant de livrer la marchandise au quai de déchargement du navire.
- **Sont à la charge du navire :** les frais de rapprochement, de mise à l'aplomb du palan, de fourniture d'élingues si nécessaire, d'accrochage, de hissage, de virage, de descente à bord, d'arrimage.

Au débarquement :

- **Sont à la charge du navire :** le désarrimage, la fourniture d'élingues si nécessaire, l'accrochage, le virage, la descente à quai le long du bord, l'allotissement à quai, le stockage, le bâchage, le gardiennage dans les délais prévus par le connaissement maritime.
- **L'unique obligation du réceptionnaire est :** de procéder à l'enlèvement de sa marchandise dans les délais prévus. Il n'a à supporter, le cas échéant, que les frais de magasinage.

Figure N°11 : le contenu des « Liner Terms » - de Quai à Quai :



Source : <http://www.transport-export.net>; consulté le 01/05/2017 à 15h00.

Conclusion

Le transporteur maritime est présumé responsable des avaries ou pertes dans la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime (ou d'affrètement). La responsabilité de transporteur s'étend de la prise en charge jusqu'à la livraison au destinataire. L'exécution et l'accomplissement du contrat commence avec la prise en charge, moment où il récupère la marchandise et non lors de son chargement par le transporteur qui en supporte désormais le risque. Donc la livraison marque l'achèvement du contrat de transport maritime. La marchandise doit être délivrée au destinataire ou à son représentant dans le délai convenu. En remettant la marchandise au réceptionnaire, le transporteur se décharge de sa responsabilité. A cet instant, la marchandise transportée est présumée avoir été reçue telle qu'elle a été décrite sur le connaissement.

Par ailleurs Ils existent deux types de documents usuels utilisés en transport maritime : le connaissement et le manifeste ; Ces deux documents sont les plus importants car déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires.

En fin les *liners termes* ou conditions de ligne, définissent quelles opérations de manutention sont à la charge du navire, c'est à dire incluses dans le fret informé par la compagnie et réalisé sous sa responsabilité. Ainsi, un fret coté « de bord à bord » (en anglais *Free In and Out, FIO*) n'inclut aucune de ces opérations. Celles-ci auront donc à être payées en sus par l'intéressé en fonction d'un choix de l'incoterm.

Chapitre IV :

*Le rôle de NASHCO-Bejaia
avec les autres intervenants
dans la gestion du transport
maritime de marchandises*

Chapitre IV

Le rôle de NASHCO-Bejaia avec les autres intervenants dans la gestion du transport maritime de marchandise

Introduction

On entend par activité auxiliaire au transport maritime de marchandises toute activité en marge du contrat de transport par voie de mer. L'intérêt et le but visé à travers ce type d'activité est la réalisation, dans les conditions optimales, des résultats préalablement recherchés par les parties: le chargeur, l'armateur, consignation, le port, Douane, etc.

Dans cette panoplie d'activités auxiliaires dans le domaine maritime, une attention particulière est accordée à la consignation de navire et de cargaison par ce qu'est une étape phare de l'accueil de navire au niveau de port et l'agent consignataire est sans doute le personnage clé dans cette chaîne de transport. Cette activité permet à l'armateur de faire des économies d'échelles au cours de son déplacement en optimisant la gestion et l'exploitation du navire par la réduction de son séjour au port qui est à sa charge. Cette chaîne recouvre toutes les opérations relatives au séjour du navire, en partant de la planification de l'accueil jusqu'au départ du navire. La réussite de l'opération d'accueil passe inéluctablement et forcément par la participation et une parfaite synergie des différents intervenants.

En effet, à partir du moment où l'on assiste à un important trafic de vraciers dans le port de Bejaia, notre étude trouve toute sa raison d'être dans la mesure où elle permet d'étudier la place qu'occupe NACHCO Bejaia dans la chaîne de transport maritime et son importance au sein des autres acteurs (Armateur, Douane, Capitainerie, PAF²⁸, etc.) impliqués dans l'aboutissement du processus d'accueil de navire. Donc L'objectif principal visé à travers cette recherche est de montrer la place qu'occupe réellement NASHCO Bejaia dans l'accueil des navires au port de Bejaia.

²⁸PAF : police Algérienne des frontières.

Section1

Présentation générale de l'agence NASHCO- Bejaia

1.1. La présentation générale de NASHCO Spa:

NATIONAL SHIPPING COMPANY “NASHCO. Spa” est présente dans l'ensemble des ports de commerce Algériens (Alger, Oran, Ghazaouet, Annaba, Skikda, Bejaia, Djen-Djen, Mostaganem et Arzew) et œuvre à offrir un service qui vise à contribuer à une rapide délivrance des marchandises à leurs clients et réceptionnaires en Algérie en assurant et accomplissant avec professionnalisme l'ensemble des formalités administratives et réglementaires (Débarquements, Transit et dédouanement, ...etc.).

Dans la relation, les autorités Algériennes portuaires et **NASHCO** en sa qualité d'Agent Général et d'Agent Portuaire public entretient des relations contractuelles avec l'ensemble des entreprises portuaires et bénéficie ainsi des meilleurs coûts relatifs aux frais portuaires (débarquement et magasinage), et des avantages et facilitations très importants en matière de traitement de nos navires (priorité d'accostage), la facilitation des procédures administratives auprès des différents services y compris les Douanes Algérienne.

1.2. L'historique de la création de NASHCO :

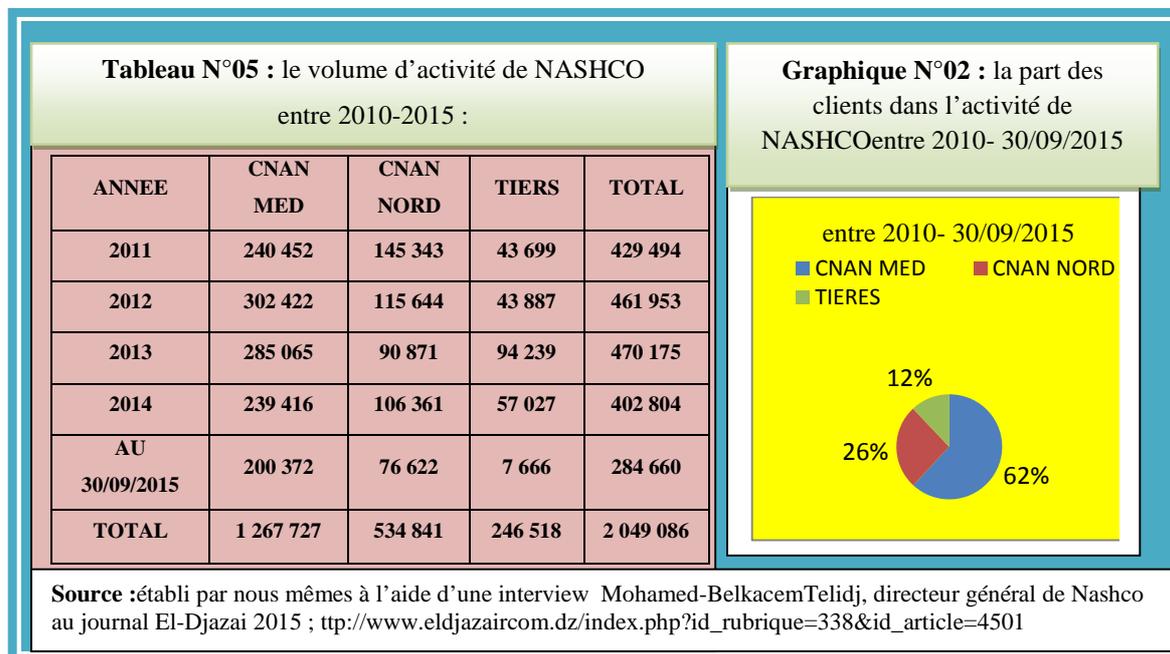
NASHCO est une société par action, de consignation maritime, qui est créée le 27 /01/1992 suivant un accord commun entre deux sociétés maritimes :

- ✓ compagnie nationale algérienne de navigation CNAN et société national du transport maritime SNTM une part de 80% des actions ;
- ✓ générale maritime GE.MA avec 20% des actions.

Avec un capital de 3 millions de dinars lors de son lancement, NASHCO l'a vu arriver à 60 millions de dinars en 1996 après que la SNTM/CNAN eut acquis la totalité des parts de l'entreprise. Il passera à 120 millions de dinars à partir du 26 décembre 2006. NASHCO a des contrats de consignation pour trois grands armateurs (CNAN Nord, CNAN Med et Mitsui OSK Lines, un armateur japonais classé au 4e rang mondial). L'agence NASHCO est membre de la BIMCO (the Baltic and international maritime Council) depuis 1999.

Chapitre IV: Le rôle de NASHCO-Bejaia avec les autres intervenants dans la gestion du transport maritime de marchandise

Durant les cinq années 2010- 2015, NASHCO a réalisé des opérations importantes de par leur volumes pour le compte de ses 3 clients et d'autres qui se répartissent comme suit :



1.3. Mission et objectifs de l'agence NASHCO :

La compagnie NASHCO a pour mission principale la consignation maritime, elle prend en charge, dans sa globalité, un navire Algérien ou étranger durant son séjour au port. Elle représente les intérêts de l'armateur et prend toutes les mesures d'ordres commercial, technique et administratifs nécessaires à la bonne exploitation du navire pendant son escale.

Sa longue expérience dans le domaine est à la hauteur des qualifications de son personnel et la présence dans tous les ports de commerces Algériens, font de NASHCO un partenaire de premier choix sur le marché Algérien en assurant convenablement et avec soin les services offerts suivant :

- consignation des navires de ligne et tramping et car-ferries ;
- Consignation des conteneurs (Stockage, lavage, réparation) ;
- Transit ;
 - Dédouanement ;
 - Port acheminement ;
- Recrutement de fret de toutes destinations ;
- Représentation d'armateurs nationaux et étrangers ;
- Conseils et assistance en transport multimodale ;
- Ravitaillement du navire et Magasins terrestres des marchandises.

1.4. Les activités de l'agence NASHCO :

La NASHCO SPA est une société spécialisée dans la consignation des navires de ligne régulière et tramping, ainsi que l'avitaillement, elle est issue de l'armement nationale et de l'armement étranger. La principale mission de la compagnie est la consignation maritime, cette activité est assurée avec le souci permanent d'offrir aux clients des prestations de qualité afin d'en faire de véritables partenaires. Face aux résultats encourageants enregistrés depuis sa création, NASHCO SPA a décidé de développer de nouvelles activités en liaison avec le transport maritime.

Dans cette optique la société propose les activités et les services suivants :

- la consignation maritime des navires de ligne et de tramping ;
- La consignation des conteneurs (stockage, lavage, et réparation) ;
- Le recrutement de fret toute destination et magasinage terrestre des marchandises.
- Représentation de l'armement national et étranger ;
- Conseil au transport multimodal et avitaillement et gardiennage ;

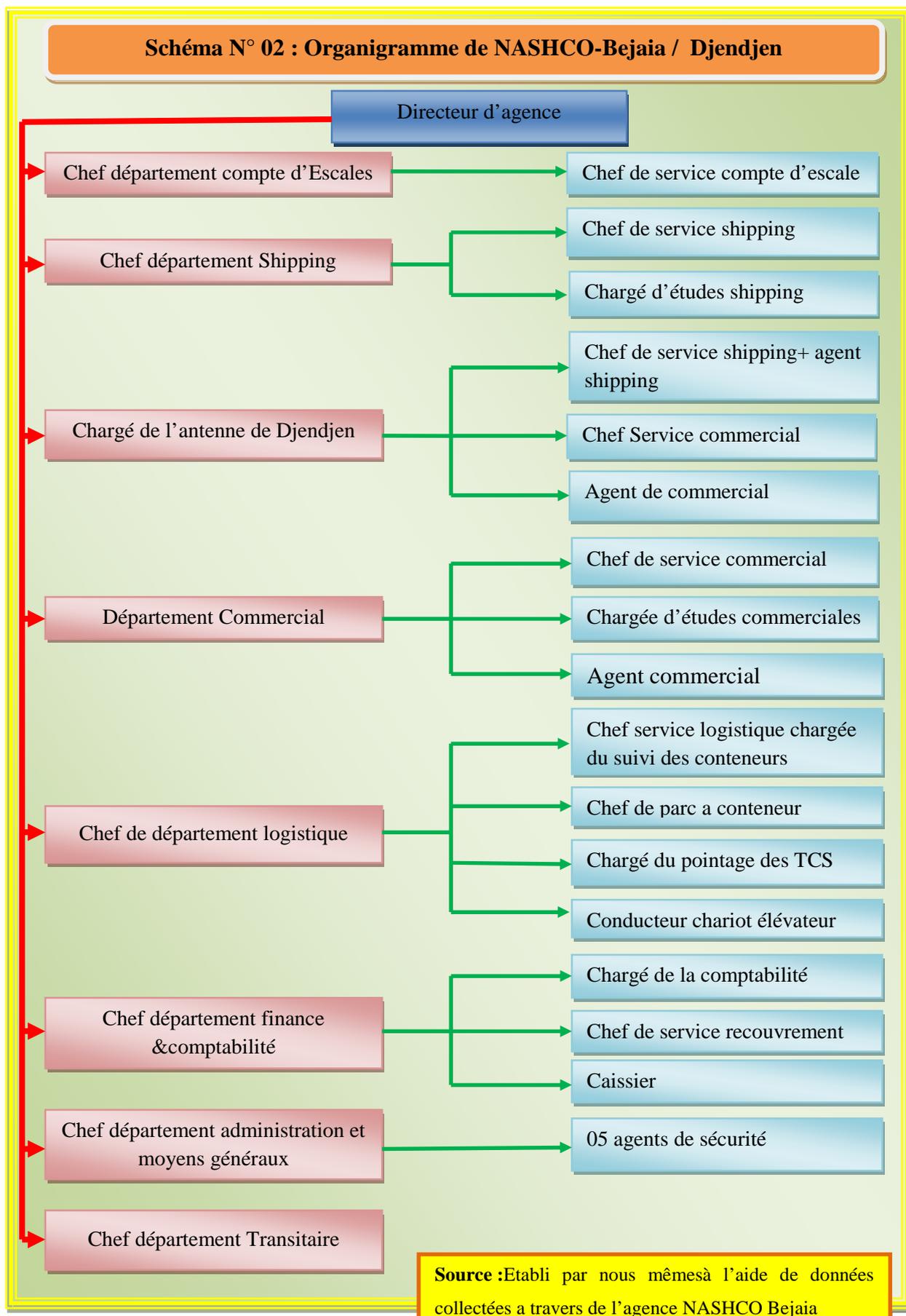
Se trouvant dans tous les ports de commerce NASHCO entretient des relations commerciales et de représentation avec les armateurs et transporteurs nationaux et étrangers ainsi que les autorités portuaires.

1.5. Présentation générale de l'agence NASHCO-BEJAIA :

Figure N°12 : Présentation générale de l'agence NASHCO-BEJAIA :

Adresse:	Boulevard Amirouche, Résidence le Bois, Sacré Bejaia		
Nature de l'entreprise:	Prestataire		Logo
Date de début d'activité:	1994		
Forme juridique:	SPA - Société Par Actions		
Tel: 034 21 14 69	site web: www.nashco.com.dz	E-mail : dgnashco@nashco.com.dz	
Fax: 034 21 17 35			
Capital Social	326 260 000 DA		
Source : Etabli par nous mêmes à l'aide des données de NASHCO-Bejaia			

1.6. Organigramme de NASHCO-Bejaia / Djendjen :



1.7. Présentation des différents départements de NASHCO :

1.7.1. Le directeur :

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 et annuelles) ainsi de diriger toutes structures de l'agence.

1.7.2. Département compte d'escale :

Il se charge de la récapitulation de toutes les dépenses et recettes du navire pendant son séjour au port. Il s'occupe :

- ✓ Etablissement du pro forma des comptes d'escales et Elaboration du compte d'escale.

➤ Service Compte d'escale :

- ✓ Contrôle de toutes les factures provenant du port-tels que les frais commerciaux.
- ✓ l'enregistrement de toutes les factures ainsi que les comptes d'escale confectionné de l'Armateur dans un registre approprié.
- ✓ Contacte tous les Armateurs (Email-téléphone..) pour communiquer son solde.
- ✓ Etablissement d'un relevé de compte mensuel au profit de l'Armateur.
- ✓ Le suivi des Fiches Armateur.

1.7.3. Département Shipping / opérations :

Il gère les opérations du navire à l'accostage, il se compose de deux services :

- **Chef de Service Shipping ;**
- **Chargé d'études Shipping.**
- ✓ Il assiste à la conférence de placement qui se déroule chaque jour à 09 h 00 pour S'informer sur la programmation des bateaux auprès des gestionnaires du port.
- ✓ A l'accostage, il apporte une assistance complète au commandant et son équipage pour l'ensemble des opérations menées au sol.
- ✓ Faire une estimation de cout de revient prévisionnel d'une escale.
- ✓ L'embarquement et débarquement dès leur assistance.

- ✓ L'hébergement et la restauration des marins avant l'embarquement/après l'embarquement.
- ✓ Suivi de l'ensemble des opérations ; tel que récupéré le pli cartable répartir les documents qu'en font parties.
- ✓ **avitaillement** : L'avitailleur et le commandant discuteront les prix et la disponibilité des produits, la mise au point devra fixer le jour de la livraison de la commande. L'approvisionnement étant fait, tous les facteurs devront être présentés au commandant de bord pour signature et connaissance.

1.7.4. Département commercial :

Représenté par trois postes :

- **Chef de Service commercial ;**
- **Chargée d'étude commerciale ;**
- **Agent commercial.**
- ✓ Les entrées en douanes des navires.Etablissement de manifeste : (sortie D1.manifeste douane, cargo-manifeste, et manifeste comptable).Relation avec la clientèle.
- ✓ La taxation des connaissements, et l'établissement des fiches de recettes.
- ✓ Le contrôle des différents états de rapprochement avec les manifestes.
- ✓ Etablissement et envoi des avis d'arrivées aux clients.

1.7.5. Département logistique :

Composé de différents acteurs, dont chacun se charge de :

a) Service logistique :

- La tenue du parc à conteneurs ou remorques.
- Le suivi des devis de réparation.
- Le positionnement des conteneurs chez les clients.
- La mise à jour des conteneurs (la saisie à l'embarquement et au débarquement).
- La facturation des commissions et l'élaboration des statistiques mensuelles(mouvementdes entrées et sorties des conteneurs).

b) Chef de Parc :

- C'est le responsable du parc, c'est-à-dire le gestionnaire car il contrôle chaque jour les entrées et les sorties des conteneurs Vides et Il supervise ses agents.

- Il prend contactes avec les fournisseurs de services, pour toutes prestations et règlement et il remet les situations journalières des conteneurs restitués au parc.

c) Agent pointeur : Ses taches sont les suivantes:

- Il veille aux mouvements des conteneurs à l'entrée et à la sortie des TCS.
- Il établit des factures lors d'une réparation de TC cela dès la restitution du conteneur et ses factures appelées facture cout de fourche et facture réparation.
- Il s'occupe du contrôle des conteneurs entrées et sorties du parc.

d) Conducteur chariot élévateur : Il est chargé de manipuler les conteneurs qui se trouvent au niveau du parc.

1.7.6. Département finance et comptabilité :

- ✓ Rôle central dans l'entreprise et participe aux décisions.
- ✓ A une vision sur la stratégie à moyen/long terme.
- ✓ Conseiller la direction générale sur la stratégie on offrant un vrai tableau de bord.
- ✓ Superviser la comptabilité (comptabilité générale & auxiliaire : trésorerie et recouvrement).

1.7.7. Département administration et moyens généraux :

- ✓ Gestion administrative du personnel. Gestion des stocks ;
- ✓ Etablissement des dossiers administratifs et suivi des carrières ;
- ✓ Mise à jour du planning des mouvements et traitement de la paie ;
- ✓ Gestion du parc auto et entretien et réparation du mobilier et des locaux ;
- ✓ Assure le provisionnement de l'agence en fournitures et matériels de bureau ;
- ✓ Gestion du parc auto et Entretien et réparation du mobilière et des et des locaux ;
- ✓ Assure le provisionnement de l'agence en fournitures et matériels de bureau.

1.7.8. Département Transit :

- ✓ Le rôle du chef de département Transit, est de gérer l'ensemble du service et de ses fonctions tels que les formalités de douanes aussi il se charge de la clientèle comme intermédiaire auprès des services des douanes.
- ✓ Il facture aux clients les prestations transitaires fournies à ces clients (tous les frais de dédouanement et débours et tarifs du port) et démarchage à la clientèle.

Section 2

Le processus d'intervention des intervenants dans la chaîne du transport maritime : cas de port de Bejaia

Dans cette section nous allons essayer à reprendre à la question suivante : comment les acteurs de transport maritime interviennent dans le processus de transport maritime à partir du chargement de marchandises dans le port de départ jusqu'à leurs déchargement et dédouanement par le client ou par son représentant qui est le transitaire, et aussi les procédures de départ du navire au port du Bejaia ?

A cet effet, nous avons pris le port de Bejaia comme un terrain pour notre enquête car c'est un lieu où ils se rencontrent ces divers auxiliaires de transport maritime, c'est-à-dire comment interviennent ces acteurs avant l'arrivée du navire au port jusqu'à son départ.

Et avant d'entrer dans les détails et d'expliquer l'intervention de ces acteurs, on va commencer tout d'abord par présenter le port de Bejaia, et ensuite nous allons essayer d'analyser l'intervention de ces acteurs dans le cas d'exportation ou d'importation. Et sans oublier que sont classés en deux catégories : les auxiliaires dont les activités sont purement d'ordre juridique, et celles dont les activités sont purement d'ordre matériel.

2.1. Données techniques sur le port de Bejaia :

Ces données sont collectées à travers notre visite au port de Bejaia pendant notre stage au niveau de l'agence maritime NASHCO- BEJAIA, par les divers guides de NASHCO de Bejaia et de l'EPB²⁹ et aussi dans le site : <https://www.portdebejaia.dz/>.

2.1.1. Domaines d'activités :

- La gestion et l'exploitation de l'infrastructure et de la superstructure ;
- La manutention et l'acconage des marchandises ;
- Le transit des passagers et de leurs véhicules par la gare maritime ;
- Le pilotage, le remorquage et le lamanage des navires dans les limites de la zone de pilotage du Port de Bejaia ;
- La sécurité et la sûreté dans les limites terrestres et maritimes du domaine portuaire.

²⁹EPB : Entreprise portuaire de Bejaia.

2.1.2. Accès du port de Bejaia :Le Port de Bejaïa est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et draguée à 13,50 m. Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins du vieux port et de l'arrière port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125 m et draguée à 12 m. (voir annexe N°01)

2.1.3. Bassins du port : Le port est composé de trois bassins :

- **Bassin de l'Avant Port :** sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 13,5 m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- **Bassin du Vieux Port :** sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8 m.
- **Bassin de l'Arrière Port :** Sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 12 m.

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

2.1.5. Infrastructures portuaires :Le port s'étale sur une superficie totale de 79 hectares. Sa surface d'entreposage s'étale sur 410.000 m² dont 17.500 m² couverts. Il dispose de 3575 ml de quai, répartis entre 16 postes à quai pour navires de marchandises générales, 03 postes à quai pour navires pétroliers et 01 poste gazier.

2.2. Activités des acteurs à l'exportation : les opérations à l'exportation sont illustrées par le tableau suivant:

Tableau N°06 : la présentation des documents et indications relatifs aux exportations :

DOCUMENTS/INDICATIONS	OPÉRATIONS
<ul style="list-style-type: none"> • Reconnaissance • Mode de transport 	Le transporteur maritime ou son consignataire local accepte le transport de la marchandise.
Imprimés à 07 feuillets	Le chargeur (exportateur) formule une demande de mise à quai (EPB et Douanes).
Indications <ul style="list-style-type: none"> • Quantité • Nature • Destinataire • Modalités de livraison 	Le consignataire délivre au chargeur des imprimés vierges de connaissance.
Prise en charge et responsabilité	Après vérification des informations, le consignataire signe les connaissements, preuve de la prise en charge effective.
<ul style="list-style-type: none"> • Autorisations • Factures • Certificats • Manifeste 	Le consignataire du navire effectue les autres formalités et délivre les documents exigibles.

Source : Etabli par nous mêmes à l'aide des données de site EPB consulté le 02 mai 2017 à 19H00.

2.3. Activités des acteurs à l'importation : sont déroulées dans les étapes suivantes :

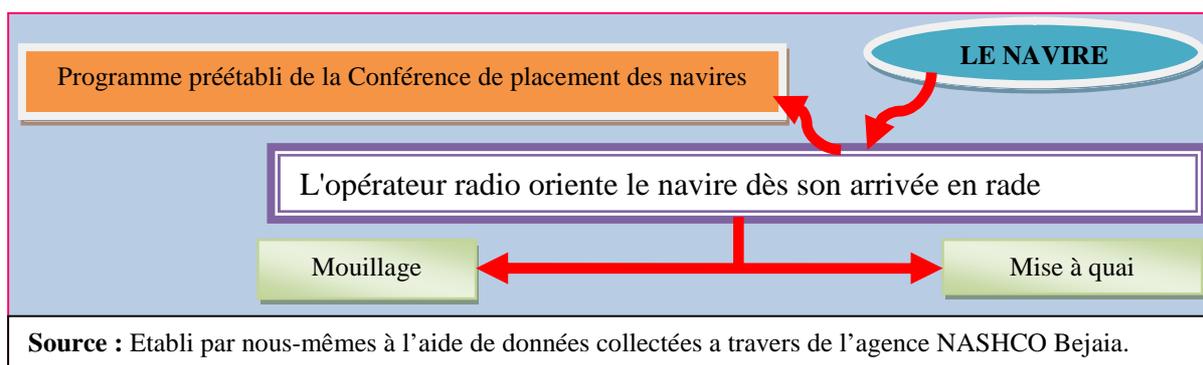
2.3.1. Avant le départ du navire dans le port de départ : l'armateur transmet au consignataire tous les éléments relatifs au navire et à la marchandise qu'il transporte :

- ❖ Le nom et le type du navire ainsi que ses caractéristiques ;
- ❖ La nature de la marchandise et sa quantité et le réceptionnaire de la marchandise ;
- ❖ L'ETA en anglais “ *ESTIMATED TIME OF ARRIVAL* “ : Estimation de Temps d'Arrivée d'un navire. prévisionnel et la copie du manifeste et du connaissement ;

2.3.2. Information des autorités portuaires : NASHCO-Béjaia informe les autorités portuaires afin d'obtenir un poste à quai et commander les servants du navire. Il informe aussi, par le biais d'un avis d'arrivée, le client ou le transitaire et lui remet le bon à délivrer contre présentation du connaissement original et paiement des droits et frais exigibles.

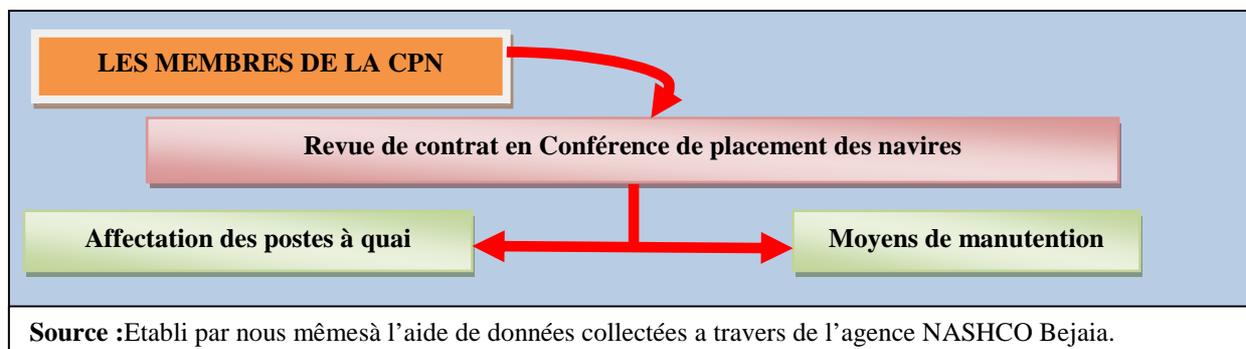
a) Prise en charge de l'accueil du navire au port de Bejaia: La direction capitainerie positionne le navire dès son arrivée en rade par instruction vers un point de mouillage, ou procède à sa mise à quai directe selon le programme préétabli. L'accueil est assuré en permanence par l'opérateur radio de la station pilotage.

Schéma N°03 : la Prise en charge de l'accueil du navire par la direction capitainerie :



b) Planification des mouvements des navires au niveau de port de Bejaia: L'affectation des postes à quai et des moyens de manutention s'établit suivant une revue de contrat delà Conférence de placement des navires (CPN) qui se tient quotidiennement à 10 h au niveau de la direction capitainerie. (voir annexe N°04).

SchémaN°04 : Planification des mouvements des navires au niveau de port Bejaia:



c) Mouvement des navires dans le port : Selon le programme ou le planning arrêté par la CPN, la direction capitainerie procède à l'exécution des mouvements d'entrées, de sorties et des mouvements dans le Port. Cette opération est assurée par les opérateurs radio, les pilotes, les patrons de vedettes, les amarreurs et les officiers de port.

2.3.3. L'acheminement des navires de la rade vers le quai : Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la direction capitainerie. L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

L'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) assure également les activités suivantes:

- a) Le Pilotage :** Appelé et acheminé à bord en vedette, le pilote assiste le commandant du navire, il guide la manœuvre et conduit le bateau à son emplacement à quai ;
- b) Le Lamanage :** le lamanage consiste à veiller à l'amarrage du navire et à la constance des bonnes conditions de son arrimage à quai, tout au long de l'escale ;
- c) L'Accostage :** Le port met à la disposition de ses clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir ;
- d) Le remorquage :** Ils gèrent avec le pilote la complexité et les risques nautiques de l'escale. Il fait appel aux remorqueurs pour : Des sauvetages de navires en difficulté ou en péril, Lutter contre les incendies dans les ports, Lutter contre les pollutions maritimes. Location pour avitaillement et transport de matériels.

Chapitre IV: Le rôle de NASHCO-Bejaia avec les autres intervenants dans la gestion du transport maritime de marchandise

2.3.4. Les prestation des autorités portuaires : A la demande du client (ou de son représentant : **le transitaire**) ou du consignataire (selon le contrat de transport), les autorités portuaires (l'Entreprise portuaire de Bejaïa, EPB) procède à l'accomplissement de diverses prestations, tel qu'illustré par le tableau suivant : (voir Annexe N°03)

Tableau N°07 : Les divers intervenants dans le port de Bejaia :

QUI ?	FAIT QUOI ?	POURQUOI ?	QUAND ?	COMMENT ?
1-Le consignataire du navire : (NASHCO)	Annonce l'arrivée du navire (remise de l'ETA)	Préparation de l'accostage du navire	Au moins 48 heures avant l'arrivée du navire	Fax ou autre moyen
2-L'opérateur radio (la Capitainerie du port)	Accueille le navire en rade <ul style="list-style-type: none"> • Informations • Instructions 	Satisfaction du client	Avant l'arrivée en rade	Par VHF ³⁰
3-La Conférence de placement des navires	Affecte le poste d'accostage et les moyens de manutention	Opérations commerciales ou autres	Dès la programmation d'entrée	Procédure CPN ³¹
4-Le chef pointeur (EPB)	Reconnaissance à l'ouverture des cales	<ul style="list-style-type: none"> • Réserves éventuelles • Sauvegarde des intérêts du client et de l'EPB 	Avant le début des opérations	Par constat visuel des emballages et état physique apparent
5-Le chef de quai (EPB)	Prépare avec le bord les opérations de manutention	Assurer les rendements, la sécurité et les moyens	Dès accostage	<ul style="list-style-type: none"> • Manifeste • Plan cargo • Autres documents • Recommandations verbales
6-Le chef de service Engins (EPB)	Affectes nécessaire, les engins de manutention (grues, chariots, élévateurs,...)	Opérations de manutention	Dès réception du programme de la Conférence de placement ou dépôt d'un bon de commande	Selon les exigences du client
7-Direction Manutention et Accostage (EPB)	Affecte les aires de transit (terre-pleins, hangars...)	Entreposage des marchandises	A la demande du client ou débarquement d'office	Selon la disponibilité et en fonction du type de marchandises
8-Le pointeur (EPB)	Effectue la livraison de la marchandise	Apurement du manifeste	Après formalités <ul style="list-style-type: none"> • Accostage • Douanes 	Par bon de sortie

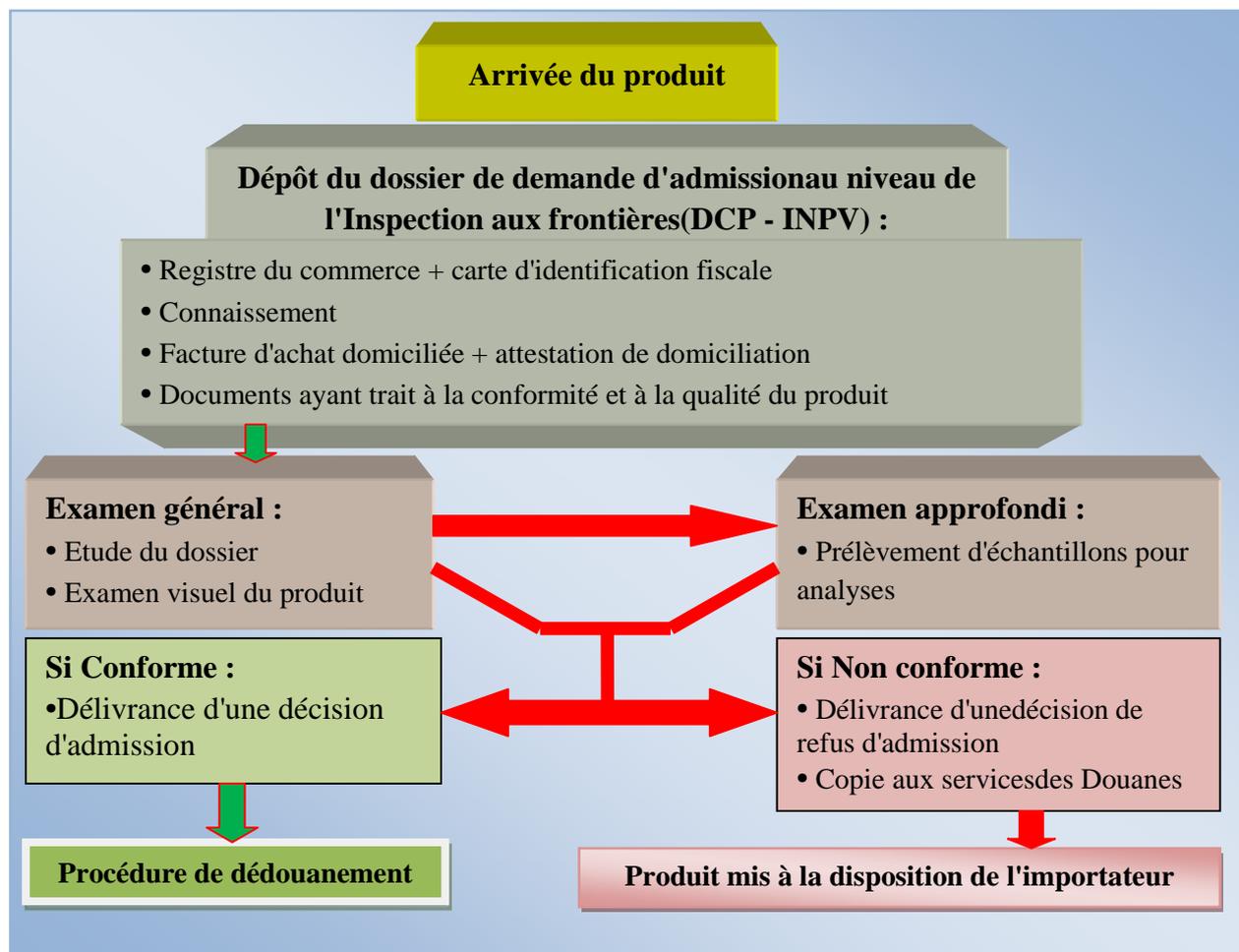
Source : Etabli par nous mêmes à partir du site internet EPB, consulté le 02 mai 2017 à 19h30.

³⁰ La radio **VHF** en anglais « *Very High Frequencies* » : utilisée en mer pour communiquer, de navire à navire ou avec des stations côtières, pour la sécurité, la gestion des flottes ou les communications personnelles.

³¹ CPN : La Conférence de placement des navires : état journalier entrées et sorties des navires au port de Bejaïa.

2.3.5. Intervention de transitaire :Le transitaire effectue, lorsque les marchandises le nécessitent, la demande d'admission auprès de l'Inspection aux frontières avant d'engager la procédure de dédouanement, tel qu'illustré dans le schéma suivant :

Schéma N°05 :L'accomplissement de la procédure de dédouanement par le transitaire :



Source :Établi par nous mêmes à l'aide de données collectées a travers de service transitaire de NASHCO

DCP : Direction de la concurrence & des prix.

INPV : Institut National de la Protection des Végétaux.

2.3.6. Les procédures des dédouanements :Le transitaire procède à l'opération de dédouanement ; il établira de ce fait la déclaration qui doit contenir les éléments suivants :

- Les nom et adresse du déclarant et la désignation des colis et la nature des marchandises et les identifier par leur espèce, leur valeur et leur origine ;
- La position tarifaire des marchandises ;
- Le numéro de codification statistique des marchandises ainsi que celui relatif au pays de provenance et d'origine, au régime douanier et à l'entreprise ;
- Le taux et les taxes applicables et le lieu et la date de la déclaration.

Les Douanes remettent alors au transitaire un bon à enlever, cachet apposé sur le connaissement ou sur l'avis d'arrivée.

Donc les procédures de dédouanement sont répartir comme suit :

- ❖ La conduite en douanes ;
- ❖ La mise en douanes ;
- ❖ Etablissement de la déclaration en détail ;
- ❖ Recevabilité de la déclaration en détail ;
- ❖ Enregistrement de la déclaration ;
- ❖ Vérification des marchandises ;
- ❖ Liquidation et acquittement des droits et taxes ;
- ❖ Enlèvement des marchandises.

2.4.L'utilisation du réseau ou système d'information entre les intervenants :

2.4.1.C'est quoi le réseau ou système d'information ?

La transmission et la diffusion des données informatisées entre tous les intervenants dans le commerce international nécessite l'utilisation du réseau ou système d'information dans le but de réduire les coûts, le temps et encourager l'extension du commerce entre les pays. Les services portuaires dans les pays développés se caractérisent par l'existence d'un réseau d'échange des données informatisées entre les différents intervenants au sein de la chaîne logistique qui aide et accélère les opérations logistiques, procédures administratives et douanières car l'ensemble travaille dans un cadre uni où l'information circule en temps réel entre eux. Ce système donc aide beaucoup les intervenants dans l'accomplissement leurs tâches et aussi la transmission des données et informations entre eux.

2.4.2.L'utilisation du réseau ou système d'information au port de Bejaia :

Malheureusement, dans notre pays cette technique de réseau d'échange des données informatisées entre les différents acteurs n'est pas utilisée au niveau de la chaîne logistique. Il existe uniquement des logiciels de gestion instaurés par quelques entreprises portuaires (Alger, Oran, Bejaïa, Annaba) qui se limitent à la gestion informatisée des opérations effectuées par leurs services et qui donnent des informations en ce qui concerne le mouvement des navires accostés, la situation des quais, la gestion des espaces portuaires et les terminaux à conteneurs. le port de Bejaïa utilise un système de gestion performant par rapport

aux autres ports, même il a été certifié à la norme ISO 14001³² :2004 et au référentiel OHSAS³³ 18001 :2007, pour l'environnement, l'hygiène et la sécurité au travail.

2.4.3. Système d'Information et de Gestion Automatisées des douanes (SIGAD) :

Il appartenant à l'administration des douanes algériennes qui permet la prise en charge informatisée de toutes les procédures de dédouanement dès l'arrivée de la marchandise au port de Bejaia jusqu'à l'enlèvement. Sur l'autorisation et acceptation de l'administration des douanes de port de Bejaia, les acteurs (commissionnaires en douane et les consignataires) peuvent bénéficier d'une connexion à distance à ce système pour effectuer les opérations de saisies de manifestes de cargaisons pour les consignataires et les déclarations en détail pour les commissionnaires en douane.

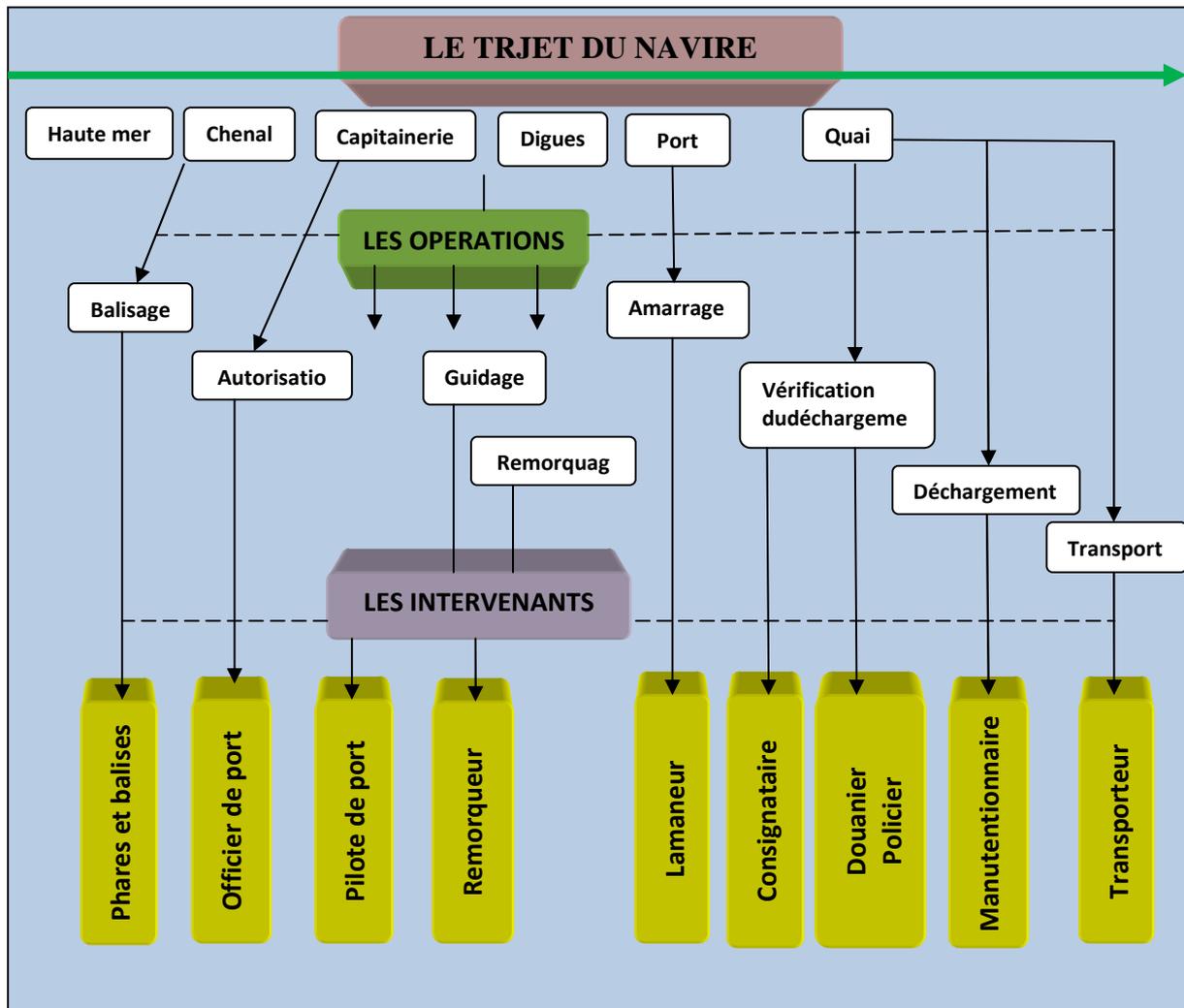
2.4.4. C'est quoi Le SIGAD ? :

Le Système d'Information et de Gestion Automatisée des douanes constitue une base de données très riche et vitale, qui permet de surveiller et contrôler les opérations d'importations, de faciliter et de conduire les analyses et parvenir ainsi à déceler les risques de fraude. Le SIGAD ouvre un champ très large pour les différents intervenants dans le commerce extérieur. Il s'agit des entreprises et institutions nationales, des concessionnaires, des consignataires, des entreprises import/export et les commissionnaires en douane. La connexion au SIGAD accède donc aux acteurs de saisir soigneusement leurs déclarations à distance sans déplacer au bureau de douane doté du SIGAD ce qui leur permet de réduire les délais et les coûts. Et que 98% des consignataires existés sur le territoire national sont connectés au SIGAD, parmi eux NASHCO,

³²**La norme ISO 14001** : est une règle internationale établie par l'Organisation internationale de normalisation, qui constitue la référence des organismes pour mettre en place un système de management environnemental. Elle a pour objectif d'aider les entreprises à gérer l'impact de leurs activités sur l'environnement et à démontrer l'efficacité de leur gestion.

³³**OHSAS: Occupational Health and Safety Assessment Series** : en français : Systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail.

Schéma N°06 : Les opérations d'intervention des acteurs de transport maritime de marchandises :



Source : Etabli par nous mêmes à l'aide de données collectées à travers de NASHCO Bejaia.

Section 3

L'intervention de NASHCO-Bejaia dans le processus du transport maritime avec les autres intervenants

Dans cette partie, nous avons traité toutes les phases de la procédure d'accueil de navire au port de Bejaia. Ce processus est divisé généralement en trois étapes : Avant l'arrivée du navire, l'accostage du navire et enfin le départ du navire. Ici nous avons essayé d'expliquer comment NASHCO Bejaia intervient dans la gestion de transport maritime dans ce processus et avec bien sur les autres intervenants.

notre analyse nous a permis de déterminer toutes les relations et influences existantes entre NASHCO Bejaia avec les autres intervenants (armateur, autorités de port, douanes, les experts maritimes, les déchargeurs...) pour la bonne gestion des escales des navires au niveau du port de Bejaia.

NASHCO de Bejaia est une entreprise spécialisée dans les opérations de consignations, elle intervient directement avec les autres acteurs dans la gestion de transport de marchandise, soit : premièrement au niveau de haute mer (entre le consignataire, l'armateur, commandant de bord), deuxièmement au niveau des rades (le consignataire, le pilotage, armateurs, la capitainerie...) et en fin au niveau de quai (manutentionnaires, transitaires, douanes, PAF...). On peut dire donc que toutes les interventions principales de ces acteurs sont déroulées au niveau de port de Bejaia.

3.1. L'intervention de NASHCO Bejaia avec les autres intervenants jusqu'à l'arrivée du navire en rade :

3.1.1. Le premier contact entre armateur et NASHCO Bejaia :

Il est important de mentionner que la procédure consignment de navire vient tout d'abord de l'expression d'un demandeur de service qui se trouve être l'armateur, donc il ne peut y avoir d'activité de consignment sans l'expression de ce besoin ou service. L'armateur demande à NASHCO Bejaia pour le représenter dans un port lors de l'escale d'un navire, et cela se fait nécessairement par négociation soit par téléphone, email ou avec d'autres moyens de communication. Et le service qui s'occupe de cette tâche, c'est le service Shipping.

Et leurs négociations se basent sur l'estimation des devis des frais et taxes qui vont supporter l'armateur et les procédures concernant l'escale du navire et aussi son séjour dans le port de Bejaia, pour lesquelles NASHCO va constituer des prévisions (droits et taxes de port, les activités de port de Bejaia, avitaillement, blanchisserie, soins médicaux à l'équipage, etc.) sous une pro format envoyé pour l'armateur et qui va la payer à l'avance pour le compte de NASHCO de Bejaia.

3.1.2. Les documents exigés dans cette phase :

a) **Le *Ship'sparticular***³⁴ : Il est envoyé par l'armateur et contient toutes les caractéristiques essentielles du navire. Ce sont en fait des informations sur l'identité, les dimensions du navire et aussi la nature des marchandises transportées.

➤ **Pour l'identification du navire :**

- son nom (son dénomination officielle) ;
- son port d'attache ;
- sa nationalité qui est toujours la nationalité du pays où il a été immatriculé ;
- la date de construction et de livraison au propriétaire ;
- son propriétaire qui détient le droit de propriété du navire est encore appelé armateur.

➤ **Pour ses dimensions:**

- la longueur hors tout : la longueur totale de la proue à la poupe.
- la largeur hors tout : la largeur hors membrure de bâbord à tribord,
- le creux : c'est la distance verticale allant du dessous de la quille jusqu'au pont principal du navire ;
- Le tirant d'eau : c'est la distance verticale du dessous de la quille jusqu'à la ligne de flottaison.

C'est effectivement sur la base de ce document et en s'appuyant sur le barème des redevances applicables aux navires qui est fourni par le service d'exploitation du port de Bejaia (EPB).

³⁴ *Ship particular* : Description du navire Pavillon/registre d'immatriculation, identification, principales caractéristiques, propriété et gestion, détails de construction,.....

b) La facture pro forma : La facture pro forma est un devis ou estimation établi sous la forme d'une facture estimant les différents frais d'un navire pour son escale au port de Bejaia. Ces frais concernent ceux de l'agence et des redevances portuaires qui comprennent : les frais de pilotage, de remorquage, d'amarrage, de séjour du navire, de douane, de surveillance du navire, de communication, de manutention, de la clearance, etc.

c) Avis d'Arrivée du Navire : Il est émis par NASHCO de Bejaia à la Capitainerie du Port de Bejaia. Avis d'Arrivée du Navire doit être déposé au bureau des mouvements 48 à 72 heures avant l'arrivée du navire et 24 heures avant son arrivée en rade extérieure, le capitaine du navire doit avertir la capitainerie de sa position en rade.

3.1.3. Autres procédures et documents :

a) Echange d'information entre le commandant du navire et NASHCO Bejaia : A ce niveau, un échange permanent d'informations, s'avère indispensable entre NASHCO et le Commandant du navire. En effet, NASHCO transmet au commandant toutes les informations liées à l'environnement du Port de Bejaia tout en lui précisant la liste des documents à présenter. A partir de ce moment, NASHCO se trouve dans la nécessité de suivre attentivement l'évolution du navire en route pour le port de Bejaia. Ce suivi se fait par courriers électroniques afin de transmettre à la Capitainerie du Port l'**ETA (Estimated Time Arrival)**³⁵ qui est une estimation du temps d'arrivée du navire.

Et sans oublier qu'avant l'arrivée du navire au port de Bejaia, NASHCO avertit le capitaine des différentes règles auxquelles il doit prêter attention ; C'est-à-dire il faut respecter tous les règlements Algériens, et aussi respecter les traditions et la religion (les boissons alcoolisées, le ramadan...), c'est pour l'intérêt de NASHCO Bejaia et aussi pour l'intérêt de l'armateur.

b) La confirmation de l'arrivée du navire au port de Bejaia : Après le dépôt de l'Avis d'Arrivée du Navire au bureau des mouvements, NASHCO se rend quotidiennement à 10 heures au CPN : La Conférence de placement des navires. En fait, cette Conférence regroupe tous les exploitants portuaires tels que les sociétés de consignation représentée par leurs agents, les manutentionnaires, le commandant du port. La réunion permet au consignataire de confirmer l'arrivée du navire (pris en charge de sa position), de solliciter le poste à quai

³⁵ *Estimated Time Arrival* en français heure d'arrivée prévue.

souhaité et éventuellement sa disponibilité ; elle permet aussi aux occupants actuels de se prononcer du poste à quai occupé, c'est-à-dire s'il a terminé le chargement ou le déchargement du navire en charge.

Après ces échanges d'information, NASHCO est tenue d'envoyer :

- Un document qui prouve sa nomination à cet effet ; ce document est appelé lettre nominative ;
- La somme avancée par NASHCO pour démarrer les opérations.

Après la nomination par la lettre nominative, NASHCO reçoit à ce stade le manifeste cargo et le connaissement de l'armateur pour anticiper sur les opérations de dédouanement au niveau de son service transit, en obtenant l'APE³⁶ (attestation provisoire d'enlèvement) qu'il dépose au port.

3.1.4. La veille de l'escale de navire au niveau de port de Bejaia:

Avant l'escale de navire ; l'armateur informe NASHCO de la date probable d'arrivée du navire. NASHCO donc prévient la capitainerie du port, par écrit, et lui demande une affectation de poste à quai avec la prévision de la durée de l'escale, les caractéristiques du bâtiment, la nature de son chargement, les temps de chargement et de déchargement. Au port Bejaia c'est le service des mouvements qui est une structure de la capitainerie qui gère l'affectation des postes à quai.

3.1.5. L'arrivée du navire à la zone de mouillage :

Le moment où un navire venant du large, le navigateur aperçoit la terre (visuellement ou au radar) et identifie la côte, dans notre cas c'est la cote de Bejaia. A ce moment, le capitaine du navire prend contact par radio VHF (*very high frequency*) avec la capitainerie du port de Bejaia et un certain nombre d'informations sont fournies à cette dernière, relatives aux caractéristiques du navire (Nom, indicatif d'appel, caractéristiques physiques et l'heure d'arrivée en rade etc...). Après cela des instructions sont notifiées au navire, soit d'aller se présenter pour la manœuvre d'accostage, soit de rester au mouillage en attente de la libération d'un poste à quai.

³⁶ **APE** : attestation provisoire d'enlèvement

3.1.6. Échange de renseignements entre le capitaine et le pilote :

Cet échange de renseignements devrait porter au minimum sur les points :

- Présentation d'une fiche de pilotage type remplie. En outre, des renseignements devraient être fournis sur le taux de giration à des vitesses diverses, les cercles de giration, les distances d'arrêt, et si elles sont disponibles, sur d'autres données pertinentes ;
- Discussion de toutes conditions spéciales, par exemple, conditions météorologiques, profondeur d'eau, courants de marée et trafic maritime, auxquelles on peut s'attendre au cours du passage ;
- Renseignements sur les dispositions prévues pour l'accostage, l'utilisation, les caractéristiques et le nombre de remorqueurs, d'allèges d'amarrage et autres installations extérieures ;
- Renseignements sur les dispositions prévues pour l'amarrage.

3.2. L'intervention de NASHCO Bejaia avec les autres intervenants jusqu'à l'accostage du navire :

3.2.1. L'arrivée du navire au port de Bejaia :

Cette phase est aussi très importante dans la mesure où elle indique l'entrée du navire dans les eaux territoriales Algériennes, appelée rade extérieure. En fait, c'est à ce moment précis que le capitaine du navire envoie le *Notice of readiness*³⁷(N.O.R.), ce document montre que le capitaine a rempli sa part du contrat en arrivant au port de Bejaia et signale qu'il est prêt pour la cause du déplacement. Ensuite, le capitaine avise la tour de contrôle ou la vigie pour une autorisation d'entrée.

En fait, à chaque fois qu'un navire veut entrer au port de Bejaia, il lui faut une autorisation d'entrée. Cette autorisation est accordée par la vigie où la tour de contrôle et est transmise par radio en VHF (*very high frequency*). A travers cette radio, il est possible de communiquer avec le capitaine du navire, même dans l'enceinte de l'agence maritime.

³⁷**NOTICE OF READINESS (N.O.R.):** Avertissement du capitaine d'un navire affrété au voyage pour signaler à l'affrètement que le navire est prêt à charger ou à décharger.

3.2.2. La fonction technique de NASHCO dans cette phase:

Le rôle de **NASHCO Bejaia** dans la gestion de transport maritime est de prendre en charge dans sa globalité un navire algérien ou étranger durant son escale au port de Bejaia pour qu'elle soit la plus rapide et la moins coûteuse possible. Elle représente les intérêts et les avantages d'un armateur algérien ou étranger et prend toutes les mesures d'ordre commercial, technique et administratifs (juridiques) nécessaires à la bonne exploitation des navires transitant au port de Bejaia. Elle négocie ou conclut les contrats de remorquage et de pilotage. Il doit réaliser toutes les activités prévues dans le contrat de consignation (d'agence). Il doit également défendre les intérêts de l'armateur et suivre ses instructions et ses ordres.

NASHCO Bejaia est chargée de rechercher du fret pour remplir le navire. Pour ce faire, NASHCO prospecte des clients éventuels sur le port de Bejaia : les services import-export des entreprises ou les transitaires. Il s'occupe de l'élaboration du plan de chargement. Il assume également un service d'assistance au navire pendant une escale. Elle essaie de résoudre les problèmes qui peuvent se poser à l'équipage : consultation de médecins, prêts d'argent... De plus, il pourvoit aux besoins du navire et veille au ravitaillement (en fuel, et en eau...). Elle s'occupe des formalités nécessaires à l'escale du navire auprès des autorités portuaires (services publics et administration portuaire, Douane).

3.2.3. L'acheminement des navires de la rade vers le quai :

Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiées par le remorquage, le pilotage l'accostage, le lamanage.... Et aussi les diverses opérations faites au quai (amarrage des navires et service des bollards de port³⁸...). Et qu'on a expliqué dans la section précédente.

Selon l'**Art 177 du CMA** : « Durant les opérations de pilotage, le pilote est placé sous le commandement du capitaine du navire Piloté, et en utilisant les services du pilote, le

³⁸**Services bollards de port** : est calculer selon le nombre de bollards utilisé et bien sur leur nombre dépend la longueur du navire.

capitaine n'est pas libéré de sa responsabilité pour la manœuvre du navire ». Le capitaine ne peut être contraint d'embarquer un pilote et d'être guidé. Mais, en cas d'accident, sa responsabilité pourrait être appréciée plus sévèrement.

Dans cette phase **NASHCO Bejaia** va supporter toutes les prestations fournis par les divers services de port, elle va payer donc le service remorquage, pilotage, ... c'est-à-dire c'est elle qui va réceptionner leurs facteurs et qui va ensuite la justifier au l'armateur de navire. Et sans oublier que **NASHCO Bejaia** paye tous les taxes de séjour des navires au niveau de port de Bejaia.

3.3. L'intervention de NASHCO Bejaia et les autres intervenants dans la phase l'accostage de navire jusqu'à son départ :

3.3.1. A l'accostage du navire, NASHCO Bejaia intervienne comme suit :

NASHCO Bejaia opère pour le compte de l'armement elle est chargée d'effectuer les formalités administratives avec les différentes autorités portuaires : la santé, la police, les agents du port de Bejaia, la douane.

NASHCO de Bejaia est tenue d'effectuer toutes les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même. Ces opérations sont, entre autres : la réception des marchandises à embarquer ou à débarquer, la réception de la cargaison des mains du capitaine et les soins à y apporter jusqu'à la livraison et enfin le ravitaillement du navire en combustible, eau, vivres, etc. Il gère aussi toutes les opérations relatives à la réparation navale.

NASHCO de Bejaia négocie ou conclut les contrats de remorquage et de pilotage. Elle doit réaliser toutes les activités prévues dans le contrat de consignation (d'agence). Elle doit également défendre les intérêts de l'armateur et suivre ses instructions et ses ordres.

3.3.2. L'arraisonnement du navire au niveau de port de Bejaia :

L'arraisonnement ou l'accostage d'un navire est une procédure d'usage qu'accomplissent les autorités compétentes du port de Bejaia pour l'escale d'un navire à travers différents services du port comme la douane, le service d'hygiène, la police du port. En fait, cette opération a lieu chaque fois qu'un navire accoste dans un port étranger. Elle se fait dès que le navire accoste, avant toute opération et consiste au contrôle du navire sur sa cargaison, sur l'état de santé de l'équipage, de la déclaration maritime de santé du navire. Tous

les documents exigés doivent être avec le capitaine du navire qu'il présentera aux différents services.

a) La douane procède au contrôle des documents suivants (8) :

- Le manifeste de cargaison ;
- la liste de l'équipage ;
- la liste des produits dangereux ;
- la liste des dix derniers ports ;
- la quantité de peinture à bord ;
- les armes et munitions ;
- les stupéfiants et narcotiques ;
- les effets personnels de l'équipage.

b) police ou commissariat du port est tenue de vérifier en présence de l'agent maritime :

- le type de marchandises transportées
- la provenance
- le tonnage à débarquer au port
- le destinataire de la marchandise

c) Après vérification des documents ci-dessous et de leur conformité, la police délivre un *Clearance*³⁹ et poursuit la vérification :

- Liste des passagers et cargaison dangereuse;
- Les passeports et les livrets des marins ;
- la liste des armes et munitions ;
- La liste des dix derniers ports.

Durant cette phase, NASHCO Bejaia assiste le capitaine du navire. Sa présence est obligatoire du début jusqu'à la fin de la procédure d'arraisonnement.

³⁹*Clearance* : document émis par la Douane autorisant un navire à sortir du port après visa de ses manifestes. En français Manifeste de sortie.

3.3.3. Le déchargement du navire au niveau de port de Bejaia: Ce n'est qu'après avoir rempli toutes ses formalités d'arraisonnement que le navire peut poursuivre ses opérations de déchargement au niveau du port de Bejaia. Le déchargement du navire est exécuté par un Acconier ou par un Stevedore⁴⁰. L'acconier est un manutentionnaire. Il effectue la manutention bord et terre. Il assure la garde de la marchandise et la livraison chez le client final tandis que le travail du Stevedore se limite au déchargement, à la mise sous hangar, si possible.

Dans ce cas, il faut que les agents de NASHCO de Bejaia aillent rendre quotidiennement pour les besoins de l'équipage (passeports ou visas des marins, selon la réglementation), du navire comme la réparation ou l'avitaillement.

3.3.4. La livraison des marchandises aux réceptionnaires au niveau du port de Bejaia : Après le paiement des droits de douane, le réceptionnaire se présente devant les bureaux de l'agence NASHCO Bejaia muni d'un bon à enlever et d'un connaissance pour le paiement du fret et des autres frais accessoires. A ce niveau, NASHCO Bejaia procède à la livraison de la marchandise contre réception du fret des documents de transport.

3.3.5. Les autres fonctions techniques de NASHCO au niveau de port de Bejaia:

a) Au cours de l'escale du navire : Pendant la durée de l'escale au port de Bejaia, NASHCO de Bejaia :

- s'occupe des déclarations d'entrée et de sortie du navire ;
- informe l'armateur des conditions du déroulement de l'escale ;
- assiste le commandant pour le ravitaillement de navire ;
- répond aux besoins de l'équipage ;
- élabore le plan de chargement ; et suit les opérations de manutention.

b) Après l'escale de navire : Au moment du départ du navire, NASHCO de Bejaia :

- transmet au port d'escale suivant les informations nécessaires pour préparer l'accueil du navire au prochain port ;
- adresse à l'armateur les documents relatifs à l'escale ;

⁴⁰Stevedore : Manutentionnaire.

- fait l'avance pour l'armateur des sommes importantes concernant l'escale du navire et pour lesquelles il aura constitué une provision (droits de port, services des professionnels maritimes, avitaillement, blanchisserie, soins médicaux, etc.).

3.3.6. Le recrutement du fret et le départ du navire :

Enfin, **NASHCO Bejaia** procède, après examen des factures, à la répartition des frais d'escale auprès des différents intervenants (armateur, chargeur, transitaire...) et veille au recouvrement des sommes dues.

En principe, le départ du navire dans un port, ici le port de Bejaia n'a lieu qu'après débarquement de toutes les marchandises destinées à ce port, mais aussi du manifeste sorti qui est délivré par la capitainerie du port de Bejaia et signé par la douane. Ce manifeste prouve que le navire était en règle durant son séjour au port et n'a causé aucun dommage au port.

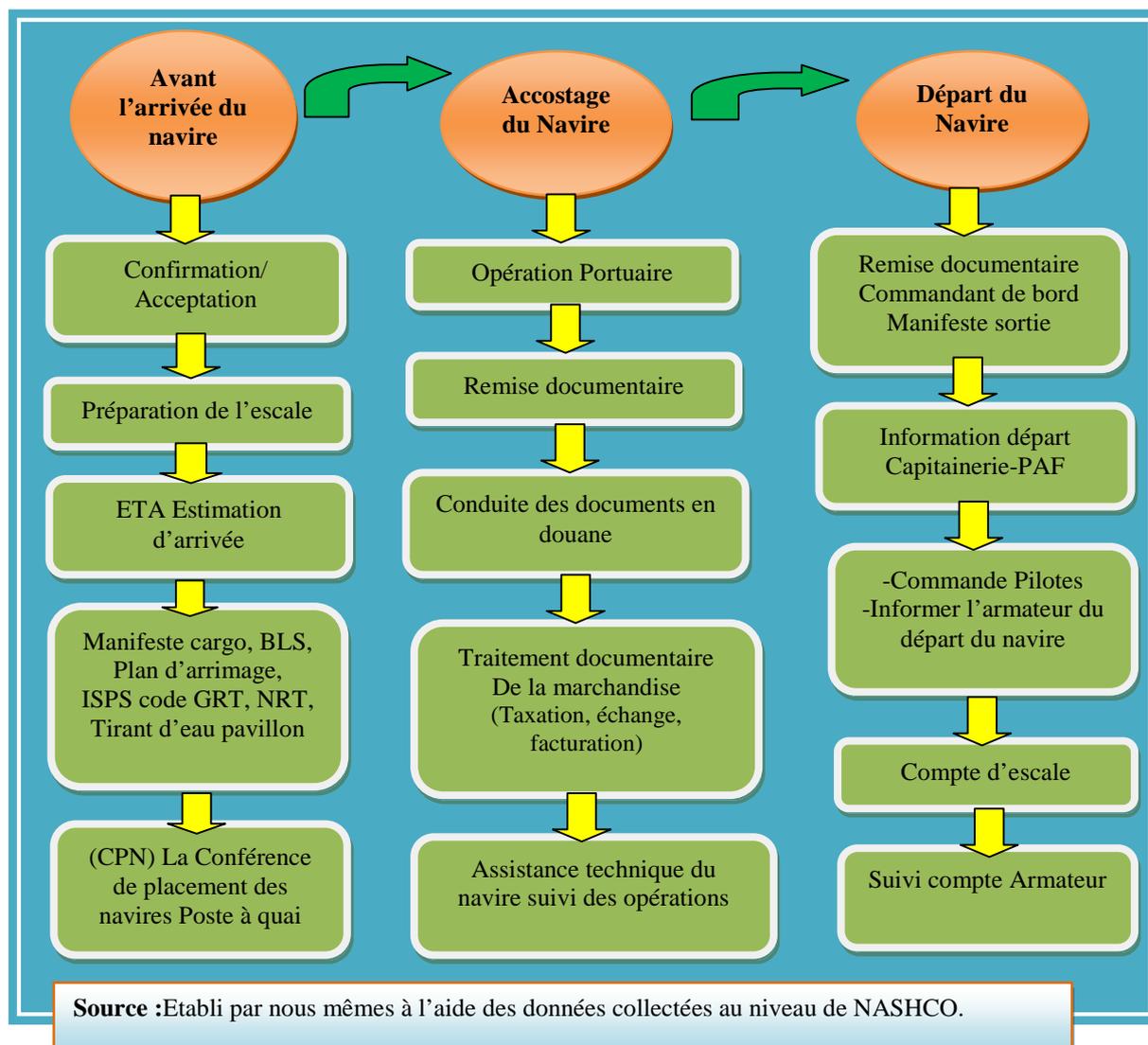
Par ailleurs, NASHCO est tenu d'envoyer à son mandant le D / A (*disbursement account*) ou compte d'escale du navire qui fait le détail des frais engendrés au navire et à l'équipage.

Cependant, lorsque les frais générés par l'escale ont dépassé la somme envoyée au compte de NASHCO de Bejaia par l'armateur ou l'exploitant du navire, puisque dans la plupart de cas, il s'occupe de navire affréter. Le remboursement des frais de surplus se fait toujours après le départ du navire.

De la même manière, NASHCO de Bejaia envoie le reste de la somme avancée par l'armateur, s'il a plus que couvert toutes les opérations.

Pour la rentabilité du transport, le navire doit toujours naviguer chargé de marchandises sur l'ensemble de son parcours. NASHCO Bejaia peut représenter l'armateur dans le port pour la commercialisation de ses services : elle assure la commercialisation du navire en contactant différents transitaires et chargeurs qui cherchent à expédier des marchandises afin d'assurer le remplissage optimum du navire.

Schéma N°07 : l'intervention de NASHCO Bejaia dans le processus d'escale d'un navire



3.4. Les relations entre NASHCO Bejaia avec les autres intervenants du transport maritimes :

3.4.1. Avec l'Autorité portuaire : l'autorité portuaire de Bejaia est un acteur de marque dans l'accueil d'un navire et avec elle en principe NASHCO de Bejaia travaille et collecte les différents frets. Il est le gestionnaire et organisateur de l'outil portuaire destiné à abriter le navire. Son action est décisive et la réussite de l'accueil d'un navire passe obligatoirement par une diligence de l'Autorité portuaire, en amont comme en aval, de la chaîne.

3.4.2. Avec la Capitainerie du Port : la Capitainerie, avec notamment sa vigie, veille aux entrées et sorties de tous les navires dans les conditions de sécurité et de confiance requises, à leur placement à quai et à leur séjour au port de Bejaia, dans les meilleures conditions. En

principe, aucun navire ne peut accoster dans un port sans l'avis et l'autorisation de la Capitainerie.

NASHCO de Bejaia est comme l'interlocuteur privilégié de l'Autorité portuaire dans le processus d'accueil du navire. Il est en relation avec le Commandant du Port. Un échange permanent d'informations s'avère indispensable entre NASHCO et la Capitainerie afin de veiller au bon déroulement des opérations, le rôle de la Capitainerie se jouant surtout à l'entrée et à la sortie du navire.

3.4.3. Avec la Douane : L'administration douanière a également un rôle significatif à jouer dans le séjour d'un navire au port de Bejaia. La loi fait obligation au transporteur maritime d'inscrire les marchandises transportées sur un manifeste d'entrée. Ce manifeste daté et signé du capitaine doit indiquer les informations: la nature des marchandises transportées, l'espèce et le nombre, les numéros, marques des colis, le lieu d'embarquement, de débarquement, les numéros de connaissance.

La mise en douane donne lieu à une déclaration sommaire (dans les 24 heures de l'arrivée du navire au port), obligation faite au transporteur. Dans la pratique, cette déclaration sommaire est déposée par l'agent maritime ou NASHCO de Bejaia. Ces dispositions visent surtout à veiller aux débarquements frauduleux des colis non repris sur le manifeste.

Cette déclaration sommaire comprend :

- le manifeste de la cargaison;
- les manifestes spéciaux ;
- la charte partie ;
- l'acte de nationalité et les autres références du navire.

Dans un souci de minimiser au mieux la durée d'escale du navire, NASHCO de Bejaia se voit dans la nécessité d'effectuer la quasi-totalité des opérations en douane que le capitaine aurait dû faire. Alors, à ce niveau, il est non seulement la représentante légale de l'armateur auprès de l'administration douanière mais aussi une éminente collaboratrice.

3.4.4. Avec le remorqueur : Le remorqueur est l'entreprise chargée d'offrir des prestations de remorquage des navires à l'entrée et à la sortie de port de Bejaia.

3.4.5. Avec le manutentionnaire : Le manutentionnaire est l'auxiliaire de transport chargé d'offrir des prestations de manutention (débarquement et embarquement) de la cargaison à bord du navire au port de Bejaia. Il est lié à l'armateur par un contrat de manutention. Dans la pratique, il est choisi par le NASHCO de Bejaia, représentant de l'armateur ou par le chargeur.

3.4.6. Avec le Transitaire ou Réceptionnaire de la marchandise : Le transitaire est un auxiliaire de transport chargé de prendre livraison de la marchandise auprès de NASHCO de Bejaia, au nom et pour le compte du chargeur.

La livraison des marchandises est subordonnée à la présentation du connaissement et au paiement du fret et des autres frais de transport. Dans la pratique, le transitaire reste toujours attentif aux informations que lui fournit NASHCO de Bejaia concernant la date d'arrivée du navire. La communication entre transitaire et NASHCO de Bejaia se fait par le biais d'un outil informatique connecté à un réseau local ou par téléphone.

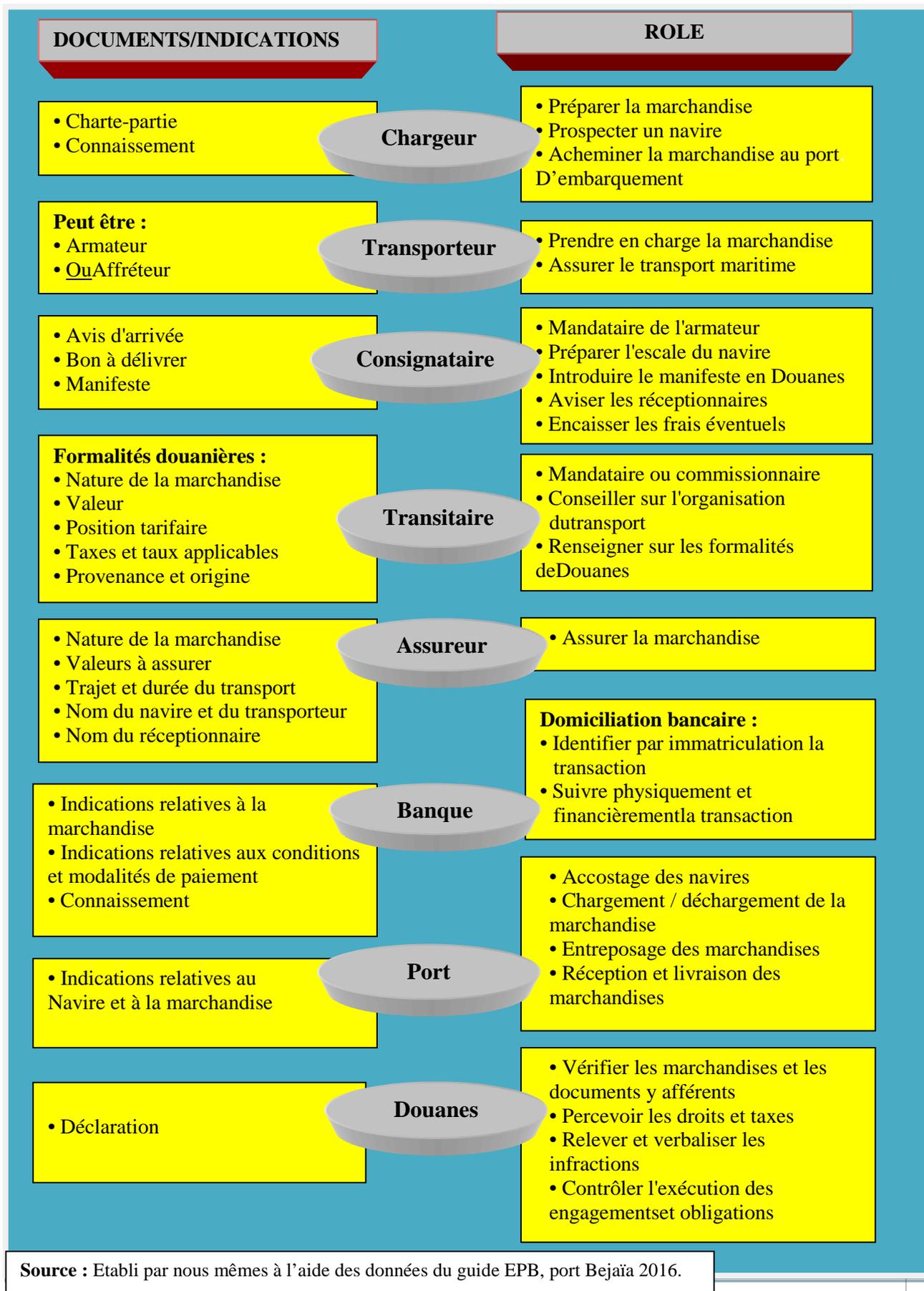
Le transitaire est le dernier interlocuteur de NASHCO de Bejaia. Son intervention marque la fin du contrat de transport par voie maritime. A l'export, il est chargé de remettre les marchandises à transporter entre les mains de NASHCO de Bejaia.

Au début de cette année 2017, NASHCO de Bejaia a créé un service transite qui était géré par un agent de transit de l'agence NASHCO de Bejaia. Son rôle est de présenter les intérêts de l'agence au port de Bejaia c'est-à-dire faire le travail de transitaire.

3.4.7. Avec Un expert ou consultant maritime : est un technicien qui, par ses connaissances, sa formation supérieure et son expérience, est apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets de technologie maritime. Un expert maritime peut exercer son métier dans le cadre d'une société, en profession libérale ou comme salarié. Il peut intervenir à la demande du commandant de bord et/ou du chargeur. Il peut être amené à suivre pour le compte de ses donneurs d'ordres, dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, voire judiciaires : examen d'avaries navires ou d'avaries causées par des installations portuaires.

3.4.8. La banque : on peut dire que la Banque a un rôle très limité dans ce processus de transport maritime car elle intervient que dans les opérations financières réalisées entre les intervenants (paiement facteur, transfert de l'argent, Ets) et facilite aussi les opérations de commerce internationale des marchandises entre le client et le fournisseur.

Figure N°13 : Les intervenants dans la chaine du transport maritime au port Bejaia :



Source : Etabli par nous mêmes à l'aide des données du guide EPB, port Bejaïa 2016.

Conclusion

NASHCO Bejaia comme consignataire de navire et de cargaison a incontestablement un impact significatif sur tout le processus de transport du navire et sur toute la chaîne qui constitue son accueil dans le port de Bejaia. Elle assure le rôle d'interface entre le navire et le reste des intervenants portuaire, en sa qualité de représentant de l'armateur et de gestionnaire du compte d'escale du navire. Elle détient toutes les informations inhérentes au navire et à la cargaison. Tous les autres intervenants se voient donc dans la nécessité de conjuguer avec elle dans l'exercice de leurs différentes tâches.

En effet, tous les intervenants dans le port de Bejaia pour l'accueil du navire sont tenues de considérer les informations fournies par NASHCO Bejaia dans la planification de leurs différentes activités. Le rôle d'interface joué par NASHCO Bejaia a un impact fondamental sur l'accueil du navire au port de Bejaia. Les informations transmises par elle revêtent un caractère déterminant, aussi bien pour le capitaine du navire que pour le reste des intervenants de la chaîne. Elles sont d'une extrême importance pour la capitainerie du port chargée de l'entrée et de la sortie des navires ainsi que de l'affectation des postes à quai dans l'espace portuaire de Bejaia.

Le séjour d'un navire au Port de Bejaia est générateur d'activités lucratives à chaque niveau de la chaîne, en partant de la capitainerie du port jusqu'aux dockers, en passant par les remorqueurs, les shipchangers, les transitaires, les experts maritimes, les assureurs, etc. Cela témoigne de l'impact de la consignation des navires dans l'ensemble des activités du commerce maritime. On peut dire que NASHCO de Bejaia est un intervenant de premier rang et elle est considérée aujourd'hui comme un important levier dans la gestion du trafic portuaire au niveau de port de Bejaia.

*Conclusion
générale*

Conclusion générale

L'accueil du navire au niveau de port est appréhendé comme l'aboutissement d'une chaîne d'activités conçues et pilotées par le consignataire afin de répondre, de manière optimale, aux besoins du navire et de la cargaison. En effet, cette chaîne recouvre toutes les opérations correspondantes au séjour du navire au port, en partant de la planification de l'accueil jusqu'au départ du navire. Toutefois, la réussite de l'opération d'accueil passe inéluctablement par la participation et une parfaite synergie des différents intervenants.

De l'entrée du navire à sa sortie du port, l'essentiel des activités se récapitule en une gestion des flux physiques, des flux d'informations et des flux financiers. Dans cette gestion des flux, le consignataire de navire (NASHCO de Bejaia), en sa qualité de représentant exclusif de l'armateur et d'intermédiaire entre le navire et les autres intervenants, se trouve impliqué à chaque étape de la chaîne.

En effet, le consignataire (NASHCO de Bejaia) est au cœur de l'information qui constitue l'élément de base et la source de la chaîne logistique. Il communique et négocie avec tout le monde et cherche à informer correctement toutes les parties qui interviennent dans ce processus. Il est le gestionnaire du compte d'escale.

Intervention d'un consignataire est capitale dans la réussite de l'ensemble des opérations maritimes. En revanche, l'échec ou déception de sa prestation peut être source de conséquences regrettables aussi bien pour l'armateur que pour les autres parties impliquées dans l'activité de consignation. En d'autres termes, la consignation de navire ou de cargaison en tant qu'activité auxiliaire au transport maritime, occupe une place de choix dans l'accueil des navires.

Ces considérations nous permettent alors de confirmer notre première hypothèse de travail, selon laquelle NASHCO de Bejaia occupe une place importante dans l'accueil de navire au niveau de port de Bejaia. Cependant, aussi importante qu'elle soit, la place occupée par la consignation ne doit surtout pas occulter et cacher la présence des autres et pousser certaines personnes à ignorer ou sous-estimer l'importance des autres intervenants.

Conclusion générale

En effet, bien que chacun des acteurs est sensé jouer un rôle bien déterminé dans la chaîne de transport maritime, l'accueil de navire impose nécessairement la mise en synergie des diverses interventions de tous les acteurs concernés.

Un défaut de communication ou harmonie entre NASHCO-Bejaia, la Capitainerie du Port et le Capitaine du navire peut entraîner des conséquences coûteuses pour eux et aussi pour les autres intervenants : accumulation des navires en rade et augmentation de la file d'attente des navires, infraction du navire faisant entorse à la réglementation portuaire en vigueur, accidents, occupation abusive des terre-pleins, prolongement de la durée d'escale et l'atteinte à la crédibilité du port.

NASHCO Bejaia comme consignataire de navire et de cargaison a incontestablement un impact significatif sur tout le processus de transport du navire et sur toute la chaîne qui constitue son accueil dans le port de Bejaia. Elle assure le rôle d'interface entre le navire et le reste de la communauté portuaire, en sa qualité de représentant de l'armateur et de gestionnaire du compte d'escale du navire. Ces attentions donc nous permettent alors de confirmer notre deuxième hypothèse de travail, selon laquelle NASHCO-Bejaia est en parfaite harmonie avec les autres acteurs de transport maritime.

Bibliographie

Bibliographie

I. Les ouvrages :

1. ABOUSSOROR abdellah. L'exécution du contrat de transport maritime de marchandises .Litec. Edit, 2001.
2. BELOTTI jean. Transport international des marchandises. 03ème édition, Edition Vuibert, 2004.
3. BELOTTI jean. Transport international de maritime. 4^{ème} édition, Magnard- Vuibert- janvier 2012, Paris.
4. BOUKHATMI Fatima. Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien. DMF, décembre 2000.
5. BOUSBIA Mahmoud. La facilitation du transport international et du passage portuaire en Méditerranée. Tunis, 9-11 octobre2003.
6. Chevalier D ; Duphil F, Transporter à l'international, 4eme édition, Editions FOUCHER, Vanves 2009.
7. FRANSAS, (2012) «*Maritime safety and security; Literature review* » *Kymenla aksonam mattikor keakoulu. University of Applied Sciences. Nro: 77.ISSN: 1239-9094.p.12*
8. GHISLAINE Legrand et Hubert MARTINI. Gestion des opérations import – export. Dunod. paris.2008.
9. HADDOUM Kamel. Le nouveau code maritime algérien, de nouvelles perspectives pour les ports. Annuaire de droit maritime et océanique Tome XVII-1999.
10. HÅVOLD, J.I. (2007) « *From Safety Culture to Safety Orientation ; Developing a tool to measure safety in shipping* » *Thesis for the degree of doctor ingeniør. Norwegian University of Science and Technology. ISBN 978-82-471-3957-8.p44.*
11. HILL, R. (2007) “*Transnational Maritime Safety Projects within European Maritime Policy*”. *Maritime Safety Umbrella Operation (MSUO).Maritime Safety Co-ordinator.Www.maritime-safety.org.Denmark. Consulté le 04.06.2015*
12. KSOURI, I, Les régimes douaniers, Edition Grand Alger Livres, 2007.
13. N. Terrassier, (1997), Stratégies de développement transport maritime lignes régulières, Editions Moireux)
14. NEFOUS. M,le nouveau code maritime algérien,mémoire D.E.S.S centre CDMT,université Aix-Marseille,prom 2000 p6-7
15. MASSABIE François. Gestion des opérations import export. EDITION Bréal. aout 2008.

Bibliographie

16. MEIGNIEN Bruno. Transport de marchandises Caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport. Sétra, Paris, publié par le Sétra en 2008 sous la référence : 0807,2014.
17. PAVEAU J et Duphil F, Pratique du Commerce International, 20ème édition, les Editions FOUCHER, Vanves 2007.
18. PIERRE Bonassies et Christian SCAPEL. Traité de droit maritime. L.G.D.J. Edit ,2006.
19. URBANŃSKI . (2009) « *The present and expected changes in maritime safety, security and defense functions*» *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation – Weintrit (ed.) Taylor & Francis Group, London, ISBN 978-0-415-80479-0.p.3*
20. SCAPEL Christian. Les réformes apportées par les règles de Hambourg à la responsabilité du transporteur maritime. Annale I.M.T.M. 1992.
21. ZAHROU Radouane. Le transport maritime au Maroc à l'heure de mondialisation. Édition Anajah, 1ère édition2000.

II. Les rapports et publications:

1. CMA-CGM- Glossaire du transport maritime, 2016.
2. CNUCED (2014) « Étude sur les Transports Maritimes ». Rapport du secrétariat de la CNUCED ISBN UNCTAD/RMT/2014-publication des nations unies xiv.
3. COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL. Rapport annuelle sur l'activité maritime 2010.
4. Direction Générale des Douane Algérie .manuel d'utilisation de la déclaration. 2016.
5. EPB. Cahier des tarifs- DZLE- 2017.
6. EPB. Guide de l'exportateur-2017.
7. EPB. Guide du client.2016.
8. Rapport de l'examen de la politique de l'investissement en Algérie, CNUCED, 2004.
9. Rapport du recensement économique, ONS, Alger, juillet 2012.

III. Les articles des revues :

1. BERNARD A.M, Septembre 2008, Les incoterms, Revue le Phare n°125/2008.
2. BOUMESSILA A, Mai 2008, Le Système Portuaire Algérien : Une Mutation Pénible, Revue le Phare N°109/2008.
3. Khalifa K, Juillet 2009, Transport et Logistique : vide juridique et organisationnel sur le terrain, Revue le Phare N°123/2009.

IV. Les mémoires et thèses :

1. AKPACA Jonas. La livraison de marchandises dans les contrats internationaux de vente, de transport et d'assurance. Thèse faculté de droit Aix-Marseille. décembre 1997.
2. BOUKERBOUT Sarah. Le consignataire de navires et l'agent maritime. Mémoire de Master 2. Université d'Aix-Marseille III.2009.
3. EL BOUYAALI Hatim, mémoire de 3ème cycle : le transport maritime international et les stratégies du transport maritime marocain 2004.
4. MAMMERI, Lekhmissi. La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime. Mémoire pour l'obtention du D.E.S.S. en droit des transports maritimes, aériens et terrestres. Université d'Aix-Marseille, promotion 2001.
5. MERZZOUG Slimane. La place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia. Thèse magistère. Université de Bejaia, promotion 2005.
6. MOHAMED CHERIF Fatima Zohra. L'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes perspectives, OPU 2004.
7. KHEYAR Mohamed et Nourdine ZEROUKLANE. La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur. Mémoire licence en sciences économiques 2008- université de Bejaia.
8. NEFFOUS Mohammed. Le nouveau code maritime algérien, mémoire D.E.S.S. Centre CDMT, université Aix Marseille, promo 2000.
9. OUSSEL Catherine. Les incidents à la livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime et le contrat d'affrètement au voyage. Thèse Aix-Marseille Février 2000.

V. Les textes de lois et les conventions internationales :

1. Convention de Bruxelles du 25 août 1924 (Règles de la HAYE).
2. Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (convention de Hambourg).
3. Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Convention de Rotterdam 2009).
4. Code Maritime Algérien 1998.
5. Organisation Maritime Internationale « OMI » : adoptée le 6 mars 1948 à Genève et entrée en vigueur 10 plus tard le 17 mars 1958.
6. Règle de la HAYE-VISBY 1968.

➤ **Lois et Ordonnances :**

1. L'ordonnance n° 76/80 du 23 octobre 1976 modifiée et complétée portant CMA.
2. l'ordonnance 76-80 et la loi 98-05 1976 qui mettait et fixait en place l'organisation du transport maritime en Algérie.
3. L'ordonnance 79/07 du 21/07/1979 modifiée et complétée portant code douanes Algérien.
4. Loi N°98/05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance N°76/ 80 du 23 octobre 1976 portant le code maritime Algérien.

➤ **Décrets :**

1. Décret exécutif n°99/199 du 18/08/1999, portant le statut de l'autorité portuaire.
2. Décision n°09 du 03/02/1999 fixant les conditions et les modalités de dédouanement des marchandises par le système SIGAD, Direction Générale des Douanes.
3. Décisions de 03 à 08 du 03/02/1999 régissant les régimes douaniers économiques, DGD.
4. Décision n°11 du 03/04/2000 relative à la rationalisation du contrôle douanier et la mise en place du circuit vert, DGD.

VI. Les dictionnaires et encyclopédies :

1. CMA-CGM- Glossaire du transport maritime, 2016.
2. COMITE SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME. Lexique des termes usuels dans le transport maritime et liens utiles, Novembre 2011.
3. OMA SAS. Lexique des termes maritimes-2010.

VII. Webographie :

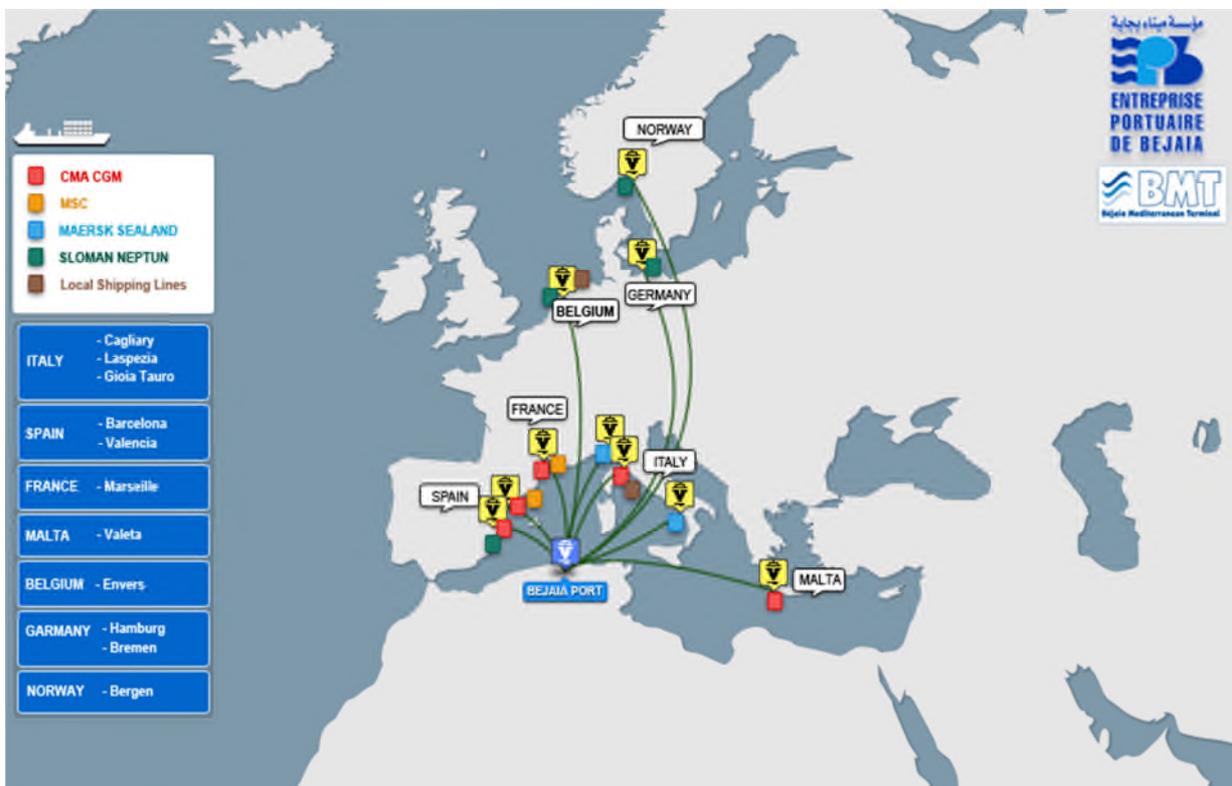
1. <http://www.armateursdefrance.org>
2. [http:// www.cnandz.com](http://www.cnandz.com)
3. <http://www.douane.gouv.dz>
4. <http://www.eldjazaircom.dz>
5. [http:// www.faqlogistique.com/Transportmaritime.htm](http://www.faqlogistique.com/Transportmaritime.htm)
6. <http://www.logistiqueconseil.org>
7. <http://www.ministere-transports.gov.dz>
8. <http://www.nashco.com.dz>
9. <https://www.portdebejaia.dz>
10. <http://www.transport-export.net>

ANNEXES

Annexe N°01 : Le port du Bejaia (source NASHCO-Bejaia) :



Annexe N°02 : Les principales lignes maritimes régulières reliant le port de Bejaia aux ports européens (source EPB) :



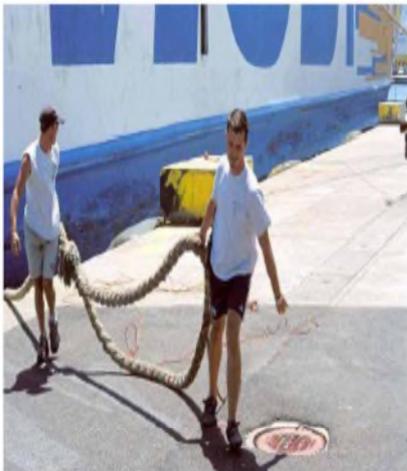
Annexe N°03 : Quelques activités des intervenants du transport maritime :



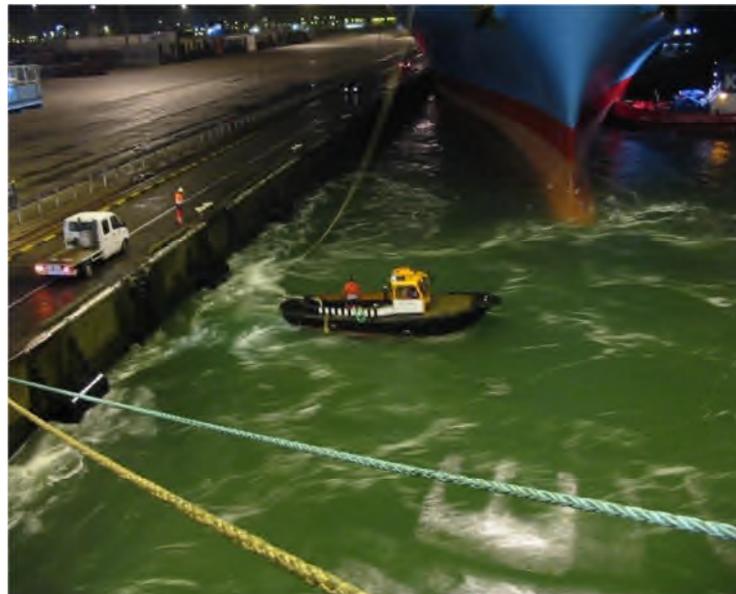
Poste de capitainerie



Pilotage d'un navire



lamanage d'un navire



Annexe N°04 : Conférence de placement des navires au port de Bejaia :

Situation du : 02/05/2017

➤ **Sorties des navires (source EPB) :**

POSTE	NAVIRE	LONGUEUR	CARGAISON	REM.AFFECTES	REM.AFFECTES H.SORTIE	CONSIGNES AUX SECTEURS
POSTE 11	VERUDA	189.90	MAIS	3	11H00	
POSTE 13	SLOMAN DISCHARGER	138.07	TCS+DIVERS COLIS	3	13H00	
POSTE 17	SHIMANAMI STAR	169.26	EXP SUCRE EN SACS	3	NUIT	
POSTE 21	AURORA ANTA	189.90	MAIS	3	NUIT	
POSTE 22	MAERSK ARKANSAS	155.00	423 TCS	3	00H00	
POSTE 24	DUZGIT DIGNITY	124.12	HUILE PALME DE	2	NUIT	

➤ **Entrés des navires (source EPB):**

POSTE	NAVIRE	LONGUEUR	CARGAISON	REM.AFFECTES	H.ENTREE	INSTRUCTIONS
15/16	WESTERNA AIDA	186.95	SOJA	3	NUIT A/C	
POSTE 17	TENACITY	178.70	BLE	3	03/05/17 MATIN	
POSTE 18	EEMS DOVER	107.95	BARRE RAIL DE	1	16H00	
POSTE 21	SUN VIL II	189.99	MAIS	3	03/05/17 AUBE A/C	
POSTE 22	TOKATA	147.84	384 TCS	3	03/05/17 00H30	

Annexe N°05 : les Tarifs des prestations de pilotage et autres services publics au niveau du port de Bejaia :

1. Dispositions générales :

- Les conditions et les procédures pratiques de mise à disposition et d'utilisation des infrastructures et des services portuaires sont celles définies par les règlements d'exploitation en vigueur dans les ports algériens ainsi que les différents textes ayant trait aux activités portuaires en matière d'exploitation, de navigation et de police et sécurité.
- Les prestations assurées aux navires durant les jours ouvrables de 22h00 à 5h00, Samedi et jours fériés donnent lieu à une majoration de 50% sur les tarifs arrêtés par le présent barème.

Les Annexes

- Toute commande annulée par l'utilisateur donne lieu au paiement de 50% si la décommande intervient après le début de l'opération.
- 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 : $V = L * l * te$, dans laquelle V (volume) est exprimé en M3, et L, l, te représentent respectivement la longueur hors - tout du navire (LOA), sa largeur maximale et son tirant d'eau Maximum exprimés en mètres et en décimètres. La valeur du tirant d'eau maximum du navire prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus, ne peut en aucun cas être inférieure à une valeur théorique égale à $0,14 * \text{racine de } L * l$ (ci-dessus exprimés).
- Les taux de base correspondants aux prestations fournies aux navires appartenant aux armements étrangers sont libellés en Dollars US et calculés sur la base du cours de la semaine d'entrée du navire. Pour les armements nationaux, il est tenu compte de la contre-valeur en monnaie locale (Dinar) avec une réduction de 50%. Les navires car-ferries assurant le cabotage national bénéficient d'une réduction de 75% sur les prestations de la navigation (pilotage, amarrage et remorquage).
- Annonce des navires : Les dates et heures d'arrivée et de départ des navires doivent être connues suffisamment à l'avance, suivant les besoins du trafic par voie d'annonce au moins 48 heures avant son arrivée en rade et une heure avant son départ du quai. Reprendre art 73 du règlement et exploitation du port.
- Le délai de paiement des factures est de 15 jours après leur réception.
- Le délai de contestation est fixé à huit (08) jours après réception des factures. Au-delà du délai sus mentionné, aucune réclamation ne sera prise en considération.
- Concernant les cas d'exonération de la TVA dont bénéficie les armateurs dans le cadre du protocole de réciprocité (Article 72 de l'ordonnance 95-27 du 30 décembre 1995 portant loi de finances 1996), les consignataires sont tenus de le préciser sur le manifeste. Par ailleurs, les titulaires de décisions ANDI sont tenus de présenter les attestations de franchise de la TVA avant établissement de la facture.

Les Annexes

2. Tarifs de pilotage :

A) Pilotage (en USD) :

Les opérations de pilotage des navires dans les zones obligatoires, donnent lieu à une redevance de pilotage calculée sur la base des tarifs suivants, avec un montant minimum de perception par opération de 192 US Dollar.Dollar.

(US Dollar/M ₃) Prestations		Tarifs	
Conventionnels		Spécialisés	
Entrée au Port	0,035		0,037
Sortie du Port	0,035		0,037
Mouillage, Mvt poste rade, rade poste	0,016		0,017
mouvement dans le Port	0,0135		0,0135

- Lorsque les entrées, sorties ou mouvements sont assortis d'un passage au dock flottant, les navires paient un supplément de 0,001 Dollar US/ M₃ en plus des tarifs ci-dessus.

Sont considérés comme étant navires spécialisés :

-  Huilliers
-  Sucriers et céréaliers traités au Poste 24 utilisant les installations spécialisées
-  Pétroliers
-  Gaziers
-  Bitumiers
-  Navires essence
-  Chimiquiers
-  Navires à conteneurs
-  Les navires à manutention horizontale
-  Les navires animaliers.
-  Les ciments en vrac traités au poste 21

B) Dérangement du pilote : Lorsque le pilote s'est rendu à bord d'un navire à l'arrivée ou en partance ou pour effectuer un mouvement et que le départ, l'arrivée ou l'appareillage n'a pas eu lieu, le navire paie une indemnité de dérangement du pilote par heure ou fraction d'heure de retard d'un montant de 174 USD.

En outre, le pilote non employé est enlevé au bout de deux heures maximum et le Capitaine est alors tenu, le cas échéant de commander un nouveau pilote.

Toutefois, lorsque l'appareillage du navire est différé en raison de circonstances nautiques défavorables en rade ou à quai, le montant de l'indemnité, de dérangement définie précédemment est fixé, à un taux de 50% du minimum de perception par heure ou fraction d'heure de retard.

Les Annexes

c) Maintien à bord du pilote : Si le pilote est maintenu à bord pour quelques raisons que ce soit au-delà d'une heure, le navire paie une indemnité, de maintien du pilote à bord égale à 50 % du montant de l'opération par tranche d'heure 77 \$.

d) Garde à bord du pilote (sur sea line) : 158 Dollars / heure.

E) Utilisation d'un 2ème pilote : Pour des raisons objectives de manœuvre et de sécurité, le navire paie une majoration de 35 % de l'opération.

F) Attente du pilote à la station : si le pilote est à la disposition d'un navire sans réaliser la manœuvre au bout d'une heure, empêchant ainsi le déroulement de la commande suivante, le 1^{er} navire paiera une indemnité de 158 USD.

G) Docking : Toutes les manœuvres d'entrée et de sortie au dock flottant sont majorées de 50%.

H) Navires sans propulsion : La majoration est de 100% en pilotage et en amarrage.

3. Lamanage

Les opérations de lamanage donnent lieu à une redevance de lamanage calculée sur la base du tarif suivant :

(US Dollar/M ₃) Prestations	Nouveaux Tarifs	
Navires conventionnels	Navires spécialisés	
Amarrage	0,0217	0,0256
Désamarrage	0,0217	0,0256
Déhalage	0,0180	0,0220
Mouvement dans les bassins portuaires	0,0162	0,0198
Amarrage SPM et poste sur mer	-	0,0950

4. Location de la vedette :

Pour toutes prestations aux navires nationaux ou étrangers, le tarif est de 165 USD par opération si celle-ci ne dépasse pas 1 heure. Au delà, le tarif de chaque heure sera majoré de 50%.

Pour les opérateurs nationaux utilisant la vedette à des fins d'échantillonnage, documents le tarif est de 8.000 Da par opération dans le cas où l'opération ne dépasse pas 1 heure. Au delà, le tarif de chaque heure sera majoré de 50%.

Si la vedette est utilisée de nuit, un samedi ou un jour férié, chaque opération sera majorée de 100%.

5. Plongeurs :

A la commande du consignataire, du navire de l'armateur ou de son représentant, l'Entreprise Portuaire est habilitée à fournir les services d'un plongeur, avec l'équipement approprié.

Pendant toute l'opération, le plongeur devient le préposé de l'utilisateur qui lui donne des ordres. Tous les dommages qui pourraient être occasionnés aux tiers, ainsi qu'aux ouvrages et installations de l'Entreprise Portuaire et les dommages que pourrait subir le plongeur ou les appareils de plongée ou tout autre matériel utilisé sont à la charge de l'utilisateur.

La mise à disposition d'un plongeur donne lieu à une redevance de 150 Dollars/Heure/Agent. Est inclus dans ce tarif la location des appareils de plongée.

Les Annexes

Sont exclus tout autre appareil ou outils fournis par l'Entreprise Portuaire qui n'auraient pas un lien direct avec l'activité du plongeur.

6. Dispositif de sécurité :

Les prestations de surveillance, de prévention, de contrôle de sécurité et de lutte contre les sinistres dans l'enceinte du port donnent le droit à une rémunération, ces prestations concernent :

- La surveillance durant l'escale des navires pour déchargement, soutage, dépotage des navires à hydrocarbure et navires transportant des marchandises dangereuses : 5000 Da/ jour.
- L'escorte des engins et machines hors gabarit en import ou export lors de leur passage dans le port : 1500 Da/escorte.

Annexe N°06 : quelques documents essentiels utilisés dans le transport maritime :

1. Exemple de Connaissance maritime (*Bill of Lading* – B/L) :

Page 2 BILL OF LADING FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT OR PORT TO PORT FOR SHIPMENT			
Shipper Société Sport-Loisir ZI Actisud 13 avenue du Général De Gaulle 83000 Toulon FRANCE		B/L N°. FZE1061 Référence	
Consignee of Order Banque Indosuez 13 Sharia Ramses Le Caire Egypte		 COMPAGNIE GENERALE MARITIME	
Notify party/Address Société SEA FUN 14 Sharia Abdel Hamed LE CAIRE EGYPTE		Place of Receipt	
Ocean Vessel L'albatros		Place of Delivery	
Port of loading Marseille		Port of discharge Alexandrie	
Marks and Nos; Container Nos;	Number and kind of packages; description of Goods	Gross Weight kg	Measurement cbm
conteneur UFCU 33456718	500 Funboards selon pro forma n°828 du 15 février 20...	30320	240
EMBARQUE SHIPPED ON BOARD			
ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER (see clause 11)			
Total No of Containers/Package received by the Carrier			
<small>Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise</small>			

Les Annexes

Mod. 1920 - Imp. C.G.M., Paris - 60

CONNAISSEMENT N°

Date d'émission

<p>Chargeur</p> <p>FOP CE 1525 91025 EVRY CEDEX</p> <p>Destinataire A l'ordre de</p> <p>To the order of : K. Shipping Co Ltd CPO Box 14 Paik Nam Bldg SEOUL Jeong-Gu</p> <p>Arrivée à notifier à</p> <p>1) KOREA EXCHANGE BANK SEOUL</p> <p>2) TOU EMI CO LTD 2 GURO-DONDG SEOUL</p>	<p>Transitaire au port de chargement</p> <p>Références</p> <div style="text-align: center;">  <p>Compagnie Générale Maritime</p> <p><i>French Line</i> <i>Linea Francesea</i></p> <p>S. A. au capital de 655 200 000 F R. C. S. Nanterre B 502 024 422</p> <p style="text-align: center;">SIRET 562 024 422 00197</p> <p>Siège social : TOUR WINTERTHUR 102, quartier Boieldieu - 92800 PUTEAUX Adresse postale : Cedex 18 - 92085 PARIS LA DÉFENSE Télégrammes : GEMAR PUTEAUX</p> </div>	
<p>Pré-transport par (*)</p>	<p>Lieu de réception (*)</p> <p>GENNEVILIER</p>	
<p>Navire principal</p> <p>HANJIN FELIXSTOWE</p>	<p>Port de chargement</p> <p>ROTTERDAM</p>	
<p>Port de débarquement</p> <p>BUSAN PORT</p>	<p>Destination finale (*)</p> <p>BUSAN PORT</p>	
<p>Marques et numéros</p> <p>N° L2361-CF/91 CF-025</p>	<p>Nombre et genre des colis ; description des marchandises</p> <p>GLASS BLOCKS 200 PCS USD 21/PL AMT USD 42.00</p>	<p>Poids brut</p> <p>3160</p> <p>Volume M3</p> <p>2,7</p>

On board
Freight collect

Déclarations ci-dessus faites par le Chargeur

FRET ET FRAIS (Indications pour le calcul du fret seulement) (Fret payable d'avance/Fret payable à destination)

Eventuellement, le fret sera taxé par facture séparée.

Conteneurs au portés. Il est expressément convenu, entre le chargeur et le transporteur maritime que les marchandises logées en conteneurs, transportées sur les navires munis de dispositifs de fixation et de serrages appropriés, pourront être chargées sur ou sous le pont de ces navires, à l'option du transporteur, et que les dispositions de la Convention Internationale de Bruxelles de 1924 (Règles de La Haye) ou celles des Règles de La Haye et de Visby seront applicables dans tous les cas où le transport est effectué sur ou sous le pont. Les marchandises et les conteneurs, qu'ils soient transportés en pontes ou en cale, contribueront aux avaries communes.

Embarqué en bonne condition et en bon état apparent, à moins qu'il ne soit autrement précisé ci-dessus, à bord du navire de mer susmentionné (ou à bord d'un navire pré-transporteur ou d'autres moyens de transport, si le lieu de réception ci-dessus est désigné, pour réexpédition dans les termes de l'article 6B imprimé au verso du présent titre) les marchandises spécifiées. Le poids, les dimensions, les marques, le nombre, la qualité, le contenu des colis et la valeur sont reconnus et transportés. Le transport convenu couvre le déplacement des marchandises depuis le port de chargement jusqu'au port de débarquement mentionnés ci-dessus (ou autre port ou lieu comme prévu dans la clause B ci-après) ou aussi près de là que le navire pourra accéder et demeurer en sécurité toujours à flot et où les responsabilités du transporteur prennent fin ; les marchandises devant être livrées au destinataire susmentionné ou à ses co-chargeurs.

Si la destination finale est indiquée ci-dessus les marchandises seront réexpédiées conformément à la clause 6B ci-après, pour livraison au destinataire susnommé ou à ses co-chargeurs.

En acceptant ce connaissement, le Marchand accepte expressément et adhère à toutes les stipulations écrites des deux côtés, en elles soient écrites, imprimées, apposées par timbre ou incorporées au connaissement de quelque façon que ce soit, comme si elles étaient toutes signées par le Marchand.

Un connaissement original devra être remis dûment endossé en échange des marchandises ou du bon à délivrer. En loi de quel, il a été signé le nombre précisé ci-contre de connaissements originaux, tous de même teneur et date l'un des exemplaires étant accompli, les autres sont de nulle valeur.

(*) Applicable seulement quand ce document est utilisé comme un connaissement direct.

Fret payable à	Nombre d'originaux du Cnt
	2/TWO
Lieu d'émission	
EVRY	
POUR LE TRANSPORTEUR	LE CHARGEUR

2. document de répartition des frais de manutention au niveau du port :

Tableau de répartition des frais de manutention (Transport en conventionnel):

	Embarquement						Voyage Maritime	Débarquement					
	1- Approche	2- Mise à l'aplomb sous palan	3- Elingage/ Crochetage	4- Hissage/ Virage	5- Descente à bord du navire	6- Arrimage/ Saisissage		A- Désaisissage Désarrimage	B- Elingage/ Crochetage	C- Hissage/ Virage	D- Descente à quai	E- Désélingage Décrochetage	F- Livraison le long du bord du quai
de q à q													
de q à s/p													
de q à b													
de s/p à q													
de s/p à s/p													
de s/p à b													
de b à q													
de b à s/p													
de b à b													

q : quai s/p : sous palan b : bord

Frais inclus dans le prix du transport maritime

Frais non inclus dans le prix du transport maritime

Annexe N°07 : Quelques documents essentiels utilisés par NASHCO-Bejaia :

NAVIMED
As Agent of

CNAN MED SPA
ALGER

FREIGHT MANIFEST
CONTENEUR DANGEREUX

Printed on 14/04/2017
Page 17..

MARFRET NIOLON Voyage: MN0026E
Sailed from: MARSEILLE

On: 14/04/17

To: BEJAIA

Rate EUR 1,000000 EUR
FILE: MN0026EA

B/L No.	S) SHIPPER C) CONSIGNEE N) NOTIFY	MARKS	GOODS	Weight (Kgs)	Volume (cbm)	FREIGHT AND CHARGES									
						Charges	B	F/T or %	Rate	Amount	Cur	Exch./Rate	Total EUR		
466190	S) C) N)	EMAU3013203 SHIPPER'S SEAL NUMBER FF587785	1 x 20 DRY SAID TO CONTAIN 1 COLIS DE PRODUIT CHIMIQUE DANGEREUX CLASSE UN1823 8 II / UN3262 6 II / UN2735 8 II / UN2672 6 III 5 x CAISSE DONT 1 CAISSE DE 1734 KGS SAID TO CONTAIN PRODUIT CHIMIQUE DANGEREUX CLASSE UN1463 5.1 (6.1,6) II NAV45172 B/L 466190	12 137,000	25,000	OCEAN FREI									
				T.2 200,000	11,000	IMCO SURCH B.A.F. L.L.S ISPS CNTR THC FAC VAS PSS OCEAN FREI B.A.F. ISPS FAC OCEAN FREI B.A.F. ISPS FAC									
						Prepaid				210,17	EUR			210,17	
						Collect				1 973,10	EUR			1 973,10	
						Prepaid				210,17	EUR			210,17	
						Collect				1 973,10	EUR			1 973,10	
TOTAL FOR CONTENEUR DANGEREUX FROM MARSEILLE TO BEJAIA															
				20' = 1	Gross Weight =	17947,000									
						* Payment = P: Prepaid, C: Collect, E: Elsewhere									

SPECIMEN

NAVIMED
As Agent of

CNAN MED SPA
ALGER

CARGO MANIFEST
CONTENEUR

Printed on 14/04/2017
Page 2/..

MARFRET NIOLON Voyage: MN0026E
Sailed from: MARSEILLE

On: 14/04/17

To: BEJAIA

FILE: MN0026E

B/L Nb.	S) SHIPPER C) CONSIGNEE N) NOTIFY	MARKS	GOODS	Weight (Kgs)	Volume (cbm)
459865	S) FRANCE C) N) ALGERIE >> Booking nb NAV45256	TCNU6098836 SHIPPER'S SEAL NUMBER 1375740	1 x 40 HIGH CUBE SAID TO CONTAIN 17 COLIS D'ACCESSOIRES BROYEUR CENTRALE HYDRAULIQUE ARMOIRES ELECTRIQUES CHAISES MOTEUR MOTEUR ELECTRIQUES MOTOREDUCTEURS POMPE HYDRAULIQUE + VERT VOILE + GRAINS PLATEAU A POLLIES + MOYEUX PALAN TELECOMMANDE NAV45256 B/L 459865	17 670,000 T.4 200,000	50,000
462693	S) C) N) >> Booking nb NAV45294	GESU4008540 SHIPPER'S SEAL NUMBER 0000276 GESU4051525 SHIPPER'S SEAL NUMBER 0000284 GESU5257450 SHIPPER'S SEAL NUMBER 0000289	1 x 40 DRY SAID TO CONTAIN 20 PALETTES EMBALLAGE 1 x 40 DRY SAID TO CONTAIN 20 PALETTES EMBALLAGE 1 x 40 DRY SAID TO CONTAIN 20 PALETTES EMBALLAGE NAV 45294 B/L 462693	24 574,345 T.3 800,000 24 002,374 T.3 800,000 21 857,772 T.3 800,000	50,000 50,000 50,000
	See continuation next page				



NATIONAL SHIPPING COMPANY

S.P.A

Agence de Béjaïa

DECLARATION

Informations required for the correct clearance at custom's house
Renseignements nécessaires pour la conduite du navire en douane

DOSSIER N° 2750

ESCALE... / 02 / 2017

HRS.....

ARMATEUR AFFRETEUR CNAN MED

Nom du Navire	Vessel's name	MARFRET NIOLON
Pavillon	Flag	LUXEMBOURG
Nom du Capitaine	Master's name	...
Nom des Armateurs	Owner's name	CNAN MED
Jauge Brute	Gross Tonnage	7395
Jauge Nette	Net Tonnage	2.218
Equipage (Nbr)	Number of Crews	...
Port d'Attache	Port of Registry	LUXEMBOURG
Provenance / Dates	Where are you came from	MARSEILLE
Destination	Where are you bund to	
Cargaison à Bord / Tonnage	Nature of Cargo on board-	LOT DIVERS + TCS ROULANTS
Port en lourd	DWT	5280
Longueur	LOA	123.30 M
Largeur	BEAM	19.32 M
	S.DRAFI	06..16 M

Le Capitaine

Fait à bord, le /02/2017
On board, the

41

DEMANDE DE POSTE A QUAI

Date de la demande :10/04/2017

Nome du navire :TIN ZIREN

Provenance : ANVERS VIA DJEN DJEN

Type: G CARGO

Pavillon: ALGER

ETA 08/03/2017

Rade :16H00

DWT : 12550

Longueur : 147.

Largeur 21. M

TE Avant : TE Arrière : , TE max. arrivée A/C

Accostage demandé : Le 06/03/2017 à 10H00 Nom du Réceptionnaire ou du Transitaire :DIVERS CLIENTS

Cargaisons :

	Nature :	Tonnage : (M.t)	Mode de conditionnement :
- A l'Import :	Divers +TCS	1300 T	DIVERS+TCS
- A l'Export :			
- En transit :			
- Prds Dangereux :	Classe IMDG: <input type="text"/>		1.5 T
- Conteneurs :	- A l'Import : Nbr - 20' : <input type="text" value="07"/> 40' : <input type="text"/>		Poids Total: (M.t) 15.4 T
	- A l'export : <input type="text"/> 20' : <input type="text"/> 40' : <input type="text"/>		Poids To <input type="text"/>

Visa du Consignataire

Visa du Réceptionnaire / Transitaire

Avis du service recouvrement EPB:

- Réceptionnaire / Transitaire : Date et Visa : _____

- Consignataire : Date et Visa : _____

Partie réservée aux bons d'exploitation du navire

Bon de commande

- **Consignataire** :.....NASHCO **P/C** :.....NASHCO

- **Objet** :EXPLOITATION

- **Navire** :TIN ZIREN

- **Gros** :

- **Date** :

- **Poids** : 1300 T MT



الشركة الوطنية للتسويق البحري
National Shipping Company Spa
« NASHCO Spa »

AGENCE MARITIME DE BEJAIA
DEPARTEMENT SHIPPING
Référence : MARFRET NOILON/FEV/2017
REF : DR N° 265013

Bejaia le 07/02/2017

A Monsieur L'inspecteur Principal
Des douanes de Bejaia

OBJET : Autorisation de débarquement

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser
A faire l'opération de débarquement :

CLIENT : NASHCO

Nature de la marchandise : DIVERS/TCS

Quantité de la marchandise : 800 T

Navire : MARFRET NIOLON

Accostage prévu : le 08/02/2017 A 07H00

Date débarquement : 08/02/2017

Horaires de travail : 07H00/19H00

GRADE ET NOMBRE D'AGENTS DES DOUANES

Cachet et Signature

Autorisation du service des douanes

Cadre réservé au service



NATIONAL SHIPPING COMPANY SPA
AGENCE DE BEJAIA

SITUATION PORTUAIRE 16/02/2017
NAVIRES A QUAI

poste	NAVIRES	Pavillon	LOA	T/ E	ARR/RADE	ACCOSTAGE	CARGAISON

NAVIES EN RADE

NAVIRE	Pavillon	T.E.	LOA	Arrivee rade	Provenance	CARGAISON

NAVIRES ATTENDUS

	Pavillon	LOA	T/Ea rriv	E T A	provenance	CARGAISON
TIN ZI REN	ALGER	147	AC	21/02/2017	ANVERS	DIVERS TCS
MARFERT NIOLON	LUXEMBU	123		19/02/2017 AUBE	MARSEILLE	DIVERS TCS
TITTERI	ALGER			20/02/2017	LASPEZIA	DIVERS TCS

NAVIRES ATTENDUS

NAVIRES EN RADE

NAVIRES A QUAI

11 navires

NAVIRE	LHT	MMSI	E.T.A	T.E.D	CARGAISON	TONNAGE	PAVILLON	PROVENANCE	AGENT
CMA CGM LOTUS	136.43	622112801	15/05/2017	8.60	LOT TCS	0	EGYPTE	MALTE	CMA CGM ALGERIE
MINERVA ELPIDA	249.9	241343000	15/05/2017	8.70	P BRUT	85000	GRECE	ITALIE	WILHELMSSEN
CAPRICORN SUN	243.8	636016274	15/05/2017	0.00	P BRUT	0	LIBERIA	SANTA PANAGIA	MED SEA
CHODZIEZ	147.38	249529000	16/05/2017	0.00	DIVERS+TCS	0	MALTE	LASPEZIA	NASHCO
WHITE BAY	189.99	477942100	18/05/2017	11.30	SUCRE ROUX	46800	HONG KONG	SANTOS	NOLIS
FAIRCHEM BLADE	147	371085000	23/05/2017	6.10	HUILE DE SOJA	6250	PANAMA	ARGENTINE	NOLIS
YASA CANARY	187.88	538004931	23/05/2017	11.30	SUCRE ROUX	45100	ILES MARSHALL	SANTOS	NOLIS
EL DJAZAIR II	146.5	605026190	18/06/2017	6.31	PASSAGERS+VEHICULES	0	ALGERIE	MARSEILLE	ENTMV
TASSILI II	146.5	605046150	05/07/2017	6.30	PASSAGERS+VEHICULES	0	ALGERIE	MARSEILLE	ENTMV
EL DJAZAIR II	146.5	605026190	18/07/2017	6.31	PASSAGERS+VEHICULES	0	ALGERIE	MARSEILLE	ENTMV
TARIQ IBN ZIAD	153.26	6052246160	28/07/2017	6.00	PASSAGERS+VEHICULES	0	ALGERIE	MARSEILLE	ENTMV

Liste d'illustrations :

- **Cartes**
- **Figures**
- **Graphiques**
- **Schémas**
- **Tableaux**

Liste d'illustrations

Liste des cartes

Numéro de la carte	Intitulé	Numéro de page
01	Les principales routes maritimes	08

Liste des Figures

Numéro du Figure	Intitulé	Numéro de page
01	Les installations portuaires	12
02	Les intervenants dans les services des navires au niveau du port	14
03	Les 4 incoterms maritimes 2010	22
04	présentation des <i>liner terms</i>	54
05	les trois cas de répartition des frais d'embarquement et de débarquement	55
06	liner terms et les Incoterms	55
07	le contenu des « Liner Terms » - de Bord à Bord	57
08	le contenu des « Liner Terms » - de bord à Sous palan	58
09	le contenu des « Liner Terms » - de bord à Sous palan	58
10	le contenu des « Liner Terms » - de Sous Palan à Quai	59
11	le contenu des « Liner Terms » - de Quai à Quai	60
12	Présentation générale de l'agence NASHCO-BEJAIA	65
13	Les intervenants dans la chaîne du transport maritime au port Bejaia	92

Liste des Graphiques

Numéro de Graphique	Intitulé	Numéro de page
01	Evolution du trafic maritime depuis 1929 – 2012 en millions de tonnes	06
02	la part des clients dans l'activité de NASHCO entre 2010-30/09/2015	64

Liste des Schémas

Numéro de Schémas	Intitulé	Numéro de page
01	Les principaux intervenants dans le transport maritime de marchandises	19
02	Organigramme de NASHCO-Bejaia / Djendjen	66
03	la Prise en charge de l'accueil du navire par la direction capitainerie	72
04	Planification des mouvements des navires au niveau de port Bejaia	73
05	L'accomplissement de la procédure de dédouanement par le transitaire	75
06	Les opérations d'intervention des acteurs de transport maritime de marchandises	78
07	l'intervention de NASHCO Bejaia dans le processus d'escale d'un navire	89

Liste des Tableaux

Numéro de Tableau	Intitulé	Numéro de page
01	Les Incoterms maritimes 2010	23
02	les champs d'application les diverses conventions internationales de transport maritime de marchandises	32
03	Le contrat du transport maritime et le contrat d'affrètement maritime	43
04	Les parties au contrat et leurs obligations	45
05	le volume d'activité de NASHCO entre 2010-2015	64
06	la présentation des documents et indications relatifs aux exportations	72
07	Les divers intervenants dans le port de Bejaia	74

*Table des
matières*

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Glossaire	
Introduction générale	01
 Chapitre I : Le transport maritime des marchandises dans le commerce	
Introduction	05
Section 1 : Présentation générale du transport maritime à l'international	06
1.1. Notion du transport maritime de marchandises	07
1.2. Les avantages et inconvénients du transport maritime de marchandises	07
1.2.1. Les avantages	07
1.2.2. Les inconvénients	07
1.3. Grands flux de transport maritime (routes principales)	08
1.4. Les coûts de passage portuaires	09
1.4.1. Les coûts fixes	09
1.4.2. Les coûts variables	09
1.5. Les évènements de mer	10
1.5.1. L'assistance	10
1.5.2. Les avaries communes	10
1.5.3. L'abordage	10
Section 2 : La logistique et l'exploitation portuaire dans le transport maritime	11
2.1. Notion de la logistique portuaire	11
2.2. Les installations portuaires	11

Table des matières

2.2.1. Notion du port	11
2.2.2. Type de ports	12
2.2.3. Quais et môles	12
2.3. Les activités portuaires	12
2.3.1. Manutention portuaire	13
2.3.2. Acconage	13
2.4. Les différents types de services maritimes	13
2.4.1. Les services aux navires	13
2.4.2. Les services administratifs	13
2.4.3. Les services à la marchandise	14
2.4.4. Les services de manutention	14
2.5. Les escales	15
2.6. Les navires	15
2.6.1. Notion du navire	15
2.6.2. Individualisation du navire	15
Section 3 : Les principaux intervenants dans le transport maritime de marchandises	16
3.1. Armateur	16
3.2. Consignataire de navires et agent maritime	16
3.2.1. Définition de consignataire du navire	16
3.2.2. Relations avec l'armateur	17
3.3. Commissionnaires de transports et transitaires	17
3.4. La douane	17
3.5. Manutentionnaires (acconiers)	18
3.6. Le courtier maritime (<i>Ship broker</i>)	18
3.7. Les compagnies de l'assurance	18
3.8. Expert maritime	19

Table des matières

Section 4 : Incoterms 2010 dans le contrat de vente à l'international	20
4.1. L'apparition et l'évolution des incoterms	20
4.2. Définition des incoterms	20
4.3. Les règles Incoterms 2010	21
4.4. Les 4 incoterms 2010 exclusivement maritimes	21
4.4.1. FAS (<i>Free Alongside Ship</i>)	21
4.4.2. FOB (<i>Free On Board</i>)	21
4.4.3. CFR (<i>Cost and Freight</i>)	21
4.4.4. CIF (<i>Cost Insurance and Freight</i>)	22
Conclusion	24
 Chapitre II : Le régime juridique du transport maritime et le contrat d'assurance maritime 	
Introduction	25
Section 1 : Les diverses conventions internationales de transport maritime de marchandises	26
1.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924	26
1.1.1. Conditions d'application de la convention de Bruxelles	26
1.1.2. Champ d'application de la convention de Bruxelles de 1924	26
1.2. Protocole du 23 février 1968	27
1.3. Protocole HAMBOURG du 21 décembre 1979	28
1.4. Les règles de Rotterdam	28
1.4.1. Contrats concernés	29
1.4.2. Champ de responsabilité du transporteur	29
1.4.3. Obligations du transporteur	29
1.4.4. Identité et responsabilité du transporteur maritime de marchandises	29
1.5. Autres codes et lois maritimes international de transport des marchandises	30
1.5.1. Organisation maritime internationale « OMI »	30

Table des matières

1.5.2. Les organisations intergouvernementales	30
1.5.3. Les ONG	31
1.5.4. Les sociétés de classification	31
Section 2 : Le nouveau code maritime Algérien 1998	33
2.1. L'évolution du code maritime Algérien	33
2.2. Sources du droit maritime algérien	34
2.3. Caractères principaux du nouveau code maritime algérien	34
2.4. Les défaillances du nouveau code maritime	35
Section 3 : La sécurité maritime et le contrat d'assurance maritime	36
3.1. La sécurité maritime	36
3.1.1. Notion et objectif de la sécurité maritime	36
3.1.2. Définition de la sécurité maritime	36
3.1.3. La réglementation algérienne de la sécurité maritime	36
3.1.4. Les intervenants dans la sécurité d'exploitation des ports algériens	37
3.2. Contrat d'assurance maritime	38
3.2.1. Notion d'assurance maritime	38
3.2.2. Les intervenants dans assurance maritime	38
3.2.3. Les différentes formes (polices) d'un contrat d'assurance	39
a) La police au voyage (une expédition unique)	39
b) La police d'abonnement (généralement pour un 1 an recouvrable)	39
c) La police Tiers Chargeur (en liaison avec un tiers)	39
3.2.4. L'étendue de l'assurance transport	39
a) La durée	39
b) Le trajet couvert	39
c) La valeur assurée	40
d) Les risques couverts	40
3.2.5. Les particularités des assurances maritimes	40

a) L'avarie particulière	40
b) L'avarie commune	40
Conclusion	41
 Chapitre III : La livraison des marchandises dans le contrat de transport maritime 	
Introduction	42
Section 1 : Les types de contrats en transport maritime	43
1.1. Notion de contrat du transport maritime	43
1.2. Le contrat de transport : Connaissance maritime (<i>Bill of Lading – B/L</i>)	43
1.2.1. L'élément qui matérialise le contrat de transport	44
1.2.2. Les différents types de connaissances	44
1.2.3. Les informations contenues dans le connaissance	44
1.2.4. La fonction essentielle de connaissance maritime	44
a) Reçu de la marchandise	44
b) Titre négociable	45
c) Preuve du contrat de transport	45
1.2.5. Les parties au contrat et leurs obligations	45
1.2.6. Responsabilité du transporteur maritime	45
1.3. Le contrat d'affrètement : Charte-partie	46
1.3.1. Types d'affrètements	47
a) L'affrètement coque nue	47
b) L'affrètement au voyage	47
c) L'affrètement à temps	47
1.3.2. La charte-partie	47
1.3.3. Mentions contenues dans la charte-partie	48
1.3.4. Intervenants dans une charte-partie	48
1.4. Lettre de transport maritime et Connaissance informatisé	48

Table des matières

1.4.1. Lettre de transport maritime (<i>Sea Way Bill</i>)	48
1.4.2. Connaissance informatisé (<i>Data Freight receipt</i>)	48
Section 2 : Les documents essentiels utilisés dans le transport maritime	49
2.1. Les documents usuels utilisés en transport maritime	49
2.2. Documents accessoires de la gestion administrative	49
2.2.1. Le <i>Schedule</i>	50
2.2.2. La demande de cotation	50
2.2.3. La cotation	50
2.2.4. La demande de positionnement	50
2.2.5. La maquette	50
2.2.6. Le <i>draft</i>	50
2.2.7. Le <i>booking</i>	50
2.2.8. L'avis d'arrivée	51
2.2.9. La facture pro forma	51
2.2.10. La facture	51
2.2.11. <i>Container deposit receipt</i>	51
2.2.12. Reçu de versement de caution	51
2.2.13. Bon de livraison	51
2.3. Les documents au service des opérations	51
2.3.1. La demande de pilote	51
2.3.2. La demande d'ouverture de bureaux	51
2.3.3. La demande de débarquement	52
2.3.4. La demande d'embarquement	52
2.3.5. La demande d'ecor	52
2.3.6. La demande de <i>shifting</i> conteneur	52
2.3.7. La demande de <i>shifting</i> navire	52
2.3.8. Le laisser passer de marin	52

Table des matières

2.3.9. La demande d'escale	52
2.3.10. La <i>clearance</i>	52
2.4. Les documents des tiers	53
2.4.1. Les documents de l'acconier	53
2.4.2. Les documents de la douane	53
2.4.3. Les documents sanitaires, phytosanitaires et de l'environnement	53
Section 3 Les <i>liner terms</i>	54
3.1. notions Les <i>liner terms</i>	54
3.2. liner terms et les Incoterms	55
3.3. le contenu des « Liner Terms »	56
3.3.1. de Bord à Bord	56
3.3.2. de bord à Sous palan	57
3.3.3. de Sous Palan à Sous Palan	58
3.3.4. de Sous Palan à Quai	59
3.3.5. de Quai à Quai	59
Conclusion	61
 Chapitre IV : Le rôle de NASHCO-Bejaia avec les autres intervenants dans la gestion du transport maritime de marchandises 	
Introduction	62
Section1 : Présentation générale de l'agence NASHCO- Bejaia	63
1.1. La présentation générale de NASHCO Spa	63
1.2. L'historique de la création de NASHCO	63
1.3. Mission et objectifs de l'agence NASHCO	64
1.4. Les activités de l'agence NASHCO	65
1.5. Présentation générale de l'agence NASHCO-BEJAIA	65
1.6. Organigramme de NASHCO-Bejaia / Djendjen	66
1.7. Présentation des différents départements de NASHCO	67

Table des matières

1.7.1. Le directeur	67
1.7.2. Département compte d'escale	67
1.7.3. Département Shipping / opérations	67
1.7.4. Département commercial	68
1.7.5. Département logistique	68
a) Service logistique	68
b) Chef de Parc	68
c) Agent pointeur	69
d) Conducteur chariot élévateur	69
1.7.6. Département finance et comptabilité	69
1.7.7. Département administration et moyens généraux	69
1.7.8. Département Transit	69
Section 2 : le processus d'intervention des intervenants dans la chaîne du transport maritime : cas de port de Bejaia	70
2.1. Données techniques sur le port de Bejaia	70
2.1.1. Domaines d'activités	70
2.1.2. Accès du port de Bejaia	71
2.1.3. Bassins du port	71
2.1.4. Mouillage	71
2.1.5. Infrastructures portuaires	71
2.2. Activités des acteurs à l'exportation	71
2.3. Activités des acteurs à l'importation	72
2.3.1. Avant le départ du navire dans le port de départ	72
2.3.2. Information des autorités portuaires	72
a) Prise en charge de l'accueil du navire au port de Bejaia	72
b) Planification des mouvements des navires au niveau de port de Bejaia	73
c) Mouvement des navires dans le port	73

Table des matières

2.3.3. L'acheminement des navires de la rade vers le quai	73
a) Le Pilotage	73
b) Le Lamanage	73
c) L'Accostage	73
d) Le remorquage	73
2.3.4. Les prestation des autorités portuaires	74
2.3.5. Intervention de transitaire	75
2.3.6. Les procédures des dédouanements	75
2.4. L'utilisation du réseau ou système d'information entre les intervenants	76
2.4.1 C'est quoi le réseau ou système d'information ?	76
2.4.2. L'utilisation du réseau ou système d'information au port de Bejaia	76
2.4.3. Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes (SIGAD)	77
2.4.4. C'est quoi Le SIGAD ?	77
Section 3 : l'intervention de NASHCO Bejaia dans le processus du transport maritime avec les autres intervenants	79
3.1. L'intervention de NASHCO Bejaia avec les autres intervenants jusqu'à l'arrivée du navire en rade	79
3.1.1. Le premier contact entre armateur et NASHCO Bejaia	79
3.1.2. Les documents exigés dans cette phase	80
a) Le <i>Ship's particular</i>	80
b) La facture pro forma	81
c) Avis d'Arrivée du Navire	81
3.1.3. Autres procédures et documents	81
a) Echange d'information entre le commandant du navire et NASHCO Bejaia	81
b) La confirmation de l'arrivée du navire au port de Bejaia	81
3.1.4. La veille l'escale de navire au niveau de port de Bejaia	82

Table des matières

3.1.5. L'arrivé du navire à la zone de mouillage	82
3.1.6. Échange de renseignements entre le capitaine et le pilote	83
3.2. L'intervention de NASHCO Bejaia avec les autres intervenants jusqu'a l'accostage du navire	83
3 .2.1. L'arrivée du navire au port de Bejaia	83
3 .2.2. La fonction technique de NASHCO dans cette phase	84
3 .2.3. L'acheminement des navires de la rade vers le quai	84
3.3. L'intervention de NASHCO Bejaia et les autres intervenants dans la phase l'accostage de navire jusqu'à son départ	85
3.3.1. A l'accostage du navire	85
3.3.2. L'arraisonnement du navire au niveau de port de Bejaia	85
a) La douane procède au contrôle des documents	86
b) police ou commissariat du port est tenue de vérifier en présence de l'agent maritime	86
c) la police délivre un <i>Clearance</i> et poursuit la vérification	86
3.3.3. Le déchargement du navire au niveau de port de Bejaia	87
3.3.4. La livraison des marchandises aux réceptionnaires au niveau de port de Bejaia	87
3.3.5. Les autres fonctions techniques de NASHCO au niveau de port de Bejaia	87
a) Au cours de l'escale de navire	87
b) Après l'escale de navire	87
3.3.6. Le recrutement du fret et le départ du navire	88
3.4. Les relations entre NASHCO Bejaia avec les autres intervenants du transport maritimes	89
3.4.1. Avec l'Autorité portuaire	89
3.4.2. Avec la Capitainerie du Port	89
3.4.3. Avec la Douane	90
3.4.4. Avec le remorqueur	90
3.4.5. Avec le manutentionnaire	90
3.4.6. Avec le Transitaire ou Réceptionnaire de la marchandise	91

Table des matières

3.4.7. Avec Un expert ou consultant maritime	91
3.4.8. La banque	91
Conclusion	93
Conclusion générale	94
Bibliographie	96
Annexes	
Liste d'illustrations	
Table des matières	
Résumé	

Résumé :

Le transport maritime international des marchandises qui brasse des volumes d'affaires se chiffrant en milliards de dollars, assure aujourd'hui près de 90% des échanges commerciaux mondiaux et constitue en conséquence, dans le contexte de la mondialisation, un enjeu économique et géopolitique majeur. Ainsi, sa gestion repose sur une organisation qui fait intervenir de manière coordonnée plusieurs acteurs. Ces derniers ont des rôles particuliers et complémentaires pour assurer la circulation et l'acheminement des marchandises avec des moyens matériels adéquats entre des infrastructures spécialisées, en tenant compte des prescriptions législatives et réglementaires propres à chaque pays ou à un groupe de pays, et aussi des règles fixées par les conventions internationales. En effet, l'intervention d'un consignataire est capitale dans la réussite de la gestion des opérations maritimes. NASHCO-Bejaia comme consignataire de navire a incontestablement un impact significatif sur tout le processus de transport du navire et sur toute la chaîne qui constitue son accueil dans le port de Bejaia.

Mots-clés : Transport Maritime de Marchandises, Gestion, Intervenants, NASHCO, Port, Algérie, Bejaia.

Abstract:

International merchandise shipping, with billions of dollars in business volumes, accounts average 90% of global international exchange trading and is therefore, in the context of globalization, a major economic and geopolitical issue. Thus, its management is based on an organization that involves a number of actors in a coordinated way whose have specific and complementary roles to ensure the circulation and movement of merchandise with adequate material resources in a specialized infrastructures, taking account of the legislative and regulatory requirements specific to each country or group of countries, also the rules laid elaborated By international conventions. Indeed, the intervention of a consignee is essential to the success of the management of the maritime operations. NASHCO-Bejaia as a consignee of ship has undoubtedly a significant impact on the full process of transport of the ship and throughout the chain which constitutes its reception in the port of Bejaia.

Keywords: Merchandise shipping, management, Intervenants, NASHCO, Port, Algeria, Bejaia.

Résumé :

Le transport maritime international des marchandises qui brasse des volumes d'affaires se chiffrant en milliards de dollars, assure aujourd'hui près de 90% des échanges commerciaux mondiaux et constitue en conséquence, dans le contexte de la mondialisation, un enjeu économique et géopolitique majeur. Ainsi, sa gestion repose sur une organisation qui fait intervenir de manière coordonnée plusieurs acteurs. Ces derniers ont des rôles particuliers et complémentaires pour assurer la circulation et l'acheminement des marchandises avec des moyens matériels adéquats entre des infrastructures spécialisées, en tenant compte des prescriptions législatives et réglementaires propres à chaque pays ou à un groupe de pays, et aussi des règles fixées par les conventions internationales. En effet, l'intervention d'un consignataire est capitale dans la réussite de la gestion des opérations maritimes. NASHCO-Bejaia comme consignataire de navire a incontestablement un impact significatif sur tout le processus de transport du navire et sur toute la chaîne qui constitue son accueil dans le port de Bejaia.

Mots-clés : Transport Maritime de Marchandises, Gestion, Intervenants, NASHCO, Port, Algérie, Bejaia.

Abstract:

International merchandise shipping, with billions of dollars in business volumes, accounts average 90% of global international exchange trading and is therefore, in the context of globalization, a major economic and geopolitical issue. Thus, its management is based on an organization that involves a number of actors in a coordinated way whose have specific and complementary roles to ensure the circulation and movement of merchandise with adequate material resources in a specialized infrastructures, taking account of the legislative and regulatory requirements specific to each country or group of countries, also the rules laid elaborated By international conventions. Indeed, the intervention of a consignee is essential to the success of the management of the maritime operations. NASHCO-Bejaia as a consignee of ship has undoubtedly a significant impact on the full process of transport of the ship and throughout the chain which constitutes its reception in the port of Bejaia.

Keywords: Merchandise shipping, management, Intervenants, NASHCO, Port, Algeria, Bejaia.