

SOMMAIRE

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Introduction générale.....1

Chapitre I : l'environnement du transport maritime

Section 1 : Généralité sur le transport maritime.....3

Section 2 : Les agents maritimes.....13

Section 3 : Tarification du transport maritime.....16

Chapitre II : l'activité de consignation et le rôle de l'agent consignataire

Section 1 : La consignation et l'agent consignataire.....27

Section 2 : Rôle et mission de l'agent consignataire.....31

Section 3 : Le contrat, les aspects économique juridique de la consignation.....42

Chapitre III : consignation des navires et de la marchandise

Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil.....51

Section 2 : traitement d'une escale maritime.....58

Section 3 : présentation du marché de la consignation (efficacités, et obstacles recensées)..65

Conclusion générale.....73

Bibliographie

Glossaire

Liste des annexes

Liste des abréviations

CNAN : Compagnie National Algérienne de navigation

DMA : Direction manutention et acconage

DA : Dinar Algérien

EPB : Entreprise portuaire Bejaia

ETA : Estimation du temps d'arrivé

E.V.P : Equivalent vingt pieds

F.C.L : Quantité de la marchandise constituant un conteneur complet

GEMA : Général maritime

L.C.L : Quantité de marchandise devant être regroupé pour constituer un conteneur complet.

NASHCO : National Shipping Compagnie

SPA : Société par Action

SNTM : Societé National du transport maritime

TVA : Taxe sur la Valeur Ajouté

TSP : Taxe Séjour Portuaire

LISTE DES TABLEAUX

Tableau N°1 : les types de police.....	23
Tableau N°2 : les principales compagnies exerçant au port de Bejaia.....	66
Tableau N°3 : l'évolution de l'activité de NASHCO.....	66
Tableau N°4 : le personnel de la DMA.....	69
Tableau N°5 : le matériel de la DMA.....	69
Tableau N°6 : les conteneurs débarqués au port de Bejaia.....	70

Introduction générale

Dés les prémices du transport maritime, le capitaine jouait un rôle des plus important dans l'expédition maritime, que le capitaine agisse au nom de l'armateur ou pour son propre compte, celui-ci occupait une place prépondérante lors du voyage maritime.

En effet, le capitaine qui ne bénéficiait évidemment pas des merveilles technologiques qui peuvent exister aujourd'hui, était pendant toute la durée du voyage maritime coupé de tout contact avec la terre et de ce fait devait assumer seul toutes les responsabilités qui pouvaient découler du transport, c'est ainsi que le capitaine avait la charge de diverses tâches telles que l'embarquement des marchandises à bord du navire, l'achat de l'avitaillement, du combustible la négociation avec le chargeur ou encore la livraison de la marchandise au port d'arrivée.

Ainsi les auxiliaires de transport qu'il s'agisse du consignataire de navires ou de l'agent maritime n'avaient à cette époque qu'un rôle subsidiaire. à cette époque encore le consignataire de navires n'avait pas pour fonction de se substituer au capitaine mais seulement de prêter « son concours au capitaine qui s'acquittait personnellement de toute la tâche qui lui incombe » et ce n'est finalement qu'avec les progrès de la navigation maritime que le consignataire prendra la place qu'on lui connaît aujourd'hui et qu'il « se présentera comme agent de l'armateur substitué au capitaine pour l'accomplissement d'une partie de la tâche de ce dernier. »¹

En effet, avec l'accroissement du volume des échanges commerciaux, les armateurs voulant engranger le plus de profit possible vont prendre conscience de la nécessité d'optimiser un maximum l'exploitation de leurs navires et de réduire les temps d'escale. Le capitaine ne pouvant alors accomplir seul et de manière « productive » toutes les opérations que suppose le transport maritime, celui-ci va lentement céder les différentes fonctions techniques et commerciales qu'il occupait au profit d'auxiliaires terrestres.

Les armateurs vont alors de façon constante avoir recours à ces opérateurs dont l'expérience du pays, de la langue et des usages du port, vont être d'une aide précieuse, c'est ainsi qu'ils feront appel à des agents permanents lorsqu'il s'agit de lignes régulières ou à des consignataires de navires lorsque l'armateur voudra se faire représenter dans un port pour un navire donné.

¹ Sarah Boukerbout, mémoire université Aix-Marseille III, encadré par M. Christian Scapel, le consignataire de navire et l'agent consignataire

Depuis quelques années, les mutations s'opèrent rapidement dans le secteur maritime. Les armateurs de petites tailles et de tailles moyennes sont absorbés par les plus grands. Certains grands armateurs qui exploitent leurs navires sur les lignes régulières ont tendance à créer des sociétés de consignation dans chaque port du monde où leurs navires font escale. Ces sociétés sont juridiquement des agents maritimes mais économiquement ce sont des succursales. Dans les ports où une compagnie ne dispose pas de représentant, elle peut faire appel à un agent non exclusif.

L'objet de notre étude réside essentiellement dans la réponse à la question suivante : comment intervient l'agent consignataire pour faciliter et dynamiser le transport maritime ?

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

Notre méthodologie de recherche sera fondée dans sa première partie sur une revue de la littérature sur le sujet (article, document).

La seconde partie sera mise en œuvre sur la base des informations collectées au niveau de l'agence de consignation maritime « NASHCO-SPA » National Shipping Company sise dans la wilaya de Bejaia.

Chapitre I

L'environnement du transport maritime

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

Pour cet objectif nous avons partagé ce chapitre en trois sections principales, la première section sera consacré au transport maritime et ses caractéristiques, la deuxième section on va présenter les différents agents maritimes, dans la troisième section nous allons nous intéressés a la tarification du transport maritime.

Section 1 : généralité sur le transport maritime.

Dans cette section nous illustrons les différents types de navires, les accords de coopération entre les compagnies maritimes, les incoterms ainsi que les documents du transport maritime.

1-Les différents types de navires¹

Le navire est défini par l'art.13 comme : « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation »²

Plusieurs critères peuvent être utilisés pour classer les navires (taille, mode de propulsion, rayon d'action, marchandises transportés, mode de manutention : lolo, Ro-ro, Boro, flo-Flo).

La classification la plus commode est celle de la spécialisation. Le chargement des marchandises peut s'effectuer sur 2 types de navires :

1-1-Les navires non spécialisé

Aptes à transporter tout types de marchandises, ces navires se distinguent en fonction de leur mode de manutention principal où en dénombre cinq types :

¹ Document interne de l'agence de NASHCO

² Code maritime algerien

1-1-1-Les cargos conventionnels :

Ces navires sont équipés de leur propre moyen de manutention, bique (support de poulies), grues, palan, etc..... permettent de charger les marchandises dans les cales accessibles par des panneaux coulissants.

Les cargos sont des navires destinés au transport de marchandises diverses qui n'entrent pas dans les conteneurs ou dont le chargement en conteneurs n'est pas économique (palettes, sacs, grain en vrac, bois, produits sidérurgiques, véhicules lourds) Mais ils peuvent également charger un nombre important de conteneurs. Il existe de nombreux types de cargos :

- **Les cargos polyvalents "classiques"**

Sont généralement composés de quatre à cinq grandes cales dotées chacune d'un ou deux entreponts. Ils disposent de moyens de manutention autonomes (mats de charge, grues). Ils sont munis de grands panneaux de cales.

- **Les cargos polyvalents "compacts"**

Se distinguent des précédents par la présence de grandes cales "boites" parallélépipédiques flanquées d'une double coque. Ils sont bien adaptés au transport de conteneurs ou de lots de marchandises importants (bois, sacs, rouleaux de tôles...).

1-1-2-Les portes conteneurs :

Ces navires, généralement de grande capacité, peuvent transporter jusqu'à 3000EPV. EPV est une entité servant à mesurer les capacités des navires et à quantifier les trafics de conteneurs. Ces navires sont occupés pour recevoir des conteneurs solidement arrimés et dont les opérations de manutention sont rapides. Ils peuvent être équipés de leurs propres moyens de manutention lorsqu'ils desservent des ports non équipés.

D'une façon générale, les opérations de manutention sont assurées par les portiques à conteneurs des ports.

1-1-3-Les rouliers Roll-On-Roll-Off.

La caractéristique principale de ces navires est de posséder une porte, généralement placée à l'arrière, permettant l'accès au pont supérieur et à de grands garages continus par des rampes ou des ascenseurs. A l'origine les rouliers ont été conçus pour le transport exclusif de véhicules ou de marchandises sur remorques. A l'heure actuelle en raison de leur grande diversité ils peuvent transporter pratiquement toutes les marchandises (conteneurs, palettes, marchandises diverses, colis lourds ...). Les dimensions des rouliers sont très variables, elles dépendent de la nature des trafics auxquels ils sont destinés. On trouve sur des lignes courtes (Méditerranée) des petits rouliers mesurant moins de 100m de long, ayant un port en lourd

inférieur à 1 500t. Par contre les rouliers exploités sur des lignes au long cours peuvent mesurer plus de 200m de long, avoir un port en lourd supérieur à 20000t.

1-1-4-Les Ro -Ro+conteneur

La solution mixte « RO RO + conteneur » est une formule de plus en plus utilisée sur les navires modernes, elle combine l'intérêt du conteneur et de la manutention par portique, avec celle du roulage pour les colis non conteneurisable et pour les ports non équipés. Son avantage est donc la souplesse. Cette solution répond à un souci de polyvalence qui a conduit à équiper ces navires de dispositifs permettant d'alimenter en électricité des conteneurs frigorifiques, de cales permettant de charge de marchandises en vrac et de citernes.

1-1-5-Les ports barges

Ces navires sont conçus pour pouvoir charger à leur bord des barges (bateaux à fond plate) et péniches à l'aide de dispositifs d'ascenseurs ou de flottage. Ils sont donc spécialisés dans les transports fluvio- maritime, dans ce cas, ce type de transport permet de pallier les ennuis et retards dus à l'encombrement d'un port, en déchargement les barges en rade, les barges sont ensuite acheminées jusqu'au port.

1-2-Les navires spécialisés.

Comme le nom l'indique, ces navires sont conçus pour transporter un type particulier de marchandises :

1-2-1-Les vraquiers

Ces navires plus particulièrement destinés au transport de marchandises en vrac solide peuvent également embarquer des lots complets de marchandises diverses (produits sidérurgiques, tuyaux, sacherie, bois en grumes et sciés, pulpe et papier, etc. ...). Ces navires ont de larges écoutilles et de vastes cales sans entreponts. Les parois supérieures et inférieures des cales sont inclinées pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement et pour limiter les mouvements de la cargaison en mer. Généralement exploités au tramping, c'est à dire allant chercher des lots complets de marchandises dans de multiples ports au gré d'affrètements au voyage, ils doivent être très souples d'utilisation.

Leur taille ne sera donc pas trop importante (rarement plus de 50 000 tonnes de port en lourd) et ils seront équipés de grues ou de portiques pour le chargement et le déchargement des marchandises. Certains navires, tels les cimentiers ou les transporteurs d'alumine, sont adaptés au transport de produits pulvérulents.

1-2-2-Les navires spéciaux

Ils sont également une fonction très ciblées :

- **Les remorqueurs**

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

- **Les navires offshores**

Nombreux services différents : de ravitaillement des plates formes en matériel, et aux provisions, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation des pétroles en mer.

- **Les navires brise- glace**

Un brise-glace est un navire utilisé pour ouvrir ou maintenir ouvertes des voies de navigation dans les eaux prises par la banquise. Pour qu'un navire soit considéré comme un brise-glace, il doit disposer de trois caractéristiques : une coque renforcée pour le passage dans la glace, une étrave de forme spéciale, et suffisamment de puissance pour avancer.

- **Les navires de recherche**

En océanographie, les navires de recherche sont utilisés pour observer l'évolution du climat dans l'océan, pour rechercher les ressources marines ou pour étudier les interactions entre l'intérieur de la terre et le fond océanique. A bord, des équipements modernes et hautement spécialisés sont installés.

1-2-3-Les navires polythermes

Il s'agit de navires adaptés aux transports sous température dirigée, ils sont destinés au transport de denrées périssables.

Un navire frigorifique est un navire cargo transportant des produits périssables et exigeant une certaine réfrigération durant leur transport, comme les fruits ou la viande. Ils incluent de nombreux systèmes de réfrigération et sont souvent rapides.

Les compagnies maritimes cherchent à régulariser les transports maritimes, en offrant un service prompt sur une ligne déterminée et en évitant les fluctuations des taux de fret dans le système de la libre concurrence et ce la ne peut s'effectuer qu'à travers les accords de coopérations entre les compagnies maritimes.

2-Les accords de coopération entre les Compagnies maritimes³

2-1-les conférences maritimes

Une conférence maritime est un accord entre plusieurs compagnies maritimes opérant sur un même itinéraire portant à la fois sur une tarification commune et sur les capacités affectées à chaque compagnie.

2-2 Les accords de partage de slots

Deux armateurs se cèdent mutuellement une capacité prédéfinie sur un service donné, chaque compagnie peut ainsi augmenter le taux de remplissage de ses navires.

2-3 Les services joints ou consortium

Plusieurs armateurs mettent des navires en commun sur une liaison donnée.

2-4 Les alliances

Plusieurs armateurs mettent en commun et coordonnent l'ensemble de leurs moyens à l'échelle mondiale.

Pour fertiliser les échanges de commerce international, et réduire à néant les conflits entre l'expéditeur de la marchandise ainsi que l'acheteur de cette dernière, on a recours aux incoterms qu'on a présentés comme suit :

3- Les incoterms

Le transport maritime met dans la plupart des cas deux commerçants de nationalité différente, de langue différente, d'usages commerciaux différents et situés à des milliers de Km l'un de l'autre. Il est primordial alors pour eux d'utiliser un langage commun, l'incoterm. Les incoterms, « International Commercial Terms », sont des clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international. Ils définissent dans le cadre d'un contrat international les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur occasionné par le déplacement des marchandises, sur le triple plan du risque, des frais et des documents.

3-1-FAS :free alongship (franco le long du navire)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, au port d'embarquement convenu. Cela signifie que l'acheteur doit, à partir de ce moment là, supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise.

Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

³Odier Françoise. Le Code de conduite des Conférences maritimes. In: Annuaire français de droit international, volume 25, 1979. p. 150.

Toutefois si les parties souhaitent que l'acheteur dédouane la marchandise à l'exportation, elles doivent le préciser en insérant à cet effet une clause explicite dans le contrat de vente. Ce terme ne peut être utilisé que pour le transport par mer ou voies navigables intérieures.

3-2-FOB: Free on board (port de chargement)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est à bord du navire au port d'embarquement désigné. Cela signifie que l'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise à partir de ce point. Le terme FOB exige que le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. Ce terme ne peut être utilisé que pour le transport par mer et par voies navigables intérieures.

Si les parties n'entendent pas que la marchandise soit livrée au moment où elle est à bord du navire, le terme FCA doit être utilisé

3-3-CFR Cost and freight (Coût et fret)

Le vendeur doit payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné, mais le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise, comme le risque de frais supplémentaires nés d'événements intervenant après que la marchandise ait été livrée à bord du navire est transféré du vendeur à l'acheteur quand la marchandise est à bord du navire au port d'embarquement.

Le terme CFR exige que le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

Ce terme ne peut être utilisé que pour le transport par mer et par voies navigables intérieures.

Si les parties n'entendent pas que la marchandise soit livrée au moment où elle est à bord du navire, le terme CPT doit être utilisé.

3-4-CIF: Cost, insurance and freight (Coût, assurance et fret)

Le vendeur a les mêmes obligations que selon le terme CFR mais qu'il doit, en outre, fournir une assurance maritime contre le risque, pour l'acheteur, de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur contracte avec l'assureur et paie la prime d'assurance. L'acheteur notera que selon ce terme, le vendeur n'est tenu de souscrire l'assurance que pour une couverture minimum. Si l'acheteur souhaite obtenir une couverture d'assurance plus large, il lui faudra soit obtenir à cet effet l'accord express du vendeur soit souscrire lui-même une assurance complémentaire.

Le terme CIF exige du vendeur qu'il dédouane la marchandise à l'exportation.

Ce terme ne peut être utilisé que pour le transport par mer et par voies navigables intérieures.

Si les parties n'entendent pas que la marchandise soit livrée au moment où elle est à bord du navire, le terme CIP doit être utilisé.

4-Les documents du transport Maritime⁴

4-1 Les documents de base

Les documents les plus importants du transport maritime sont le connaissement et le manifeste car ils permettent de déterminer 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.

- **Le connaissement**

C'est le seul document de transport qui constitue un titre de propriété de la marchandise. C'est la compagnie de transport maritime ou son agent qui l'émet, à la demande du chargeur, sur la base des indications fournies par le chargeur. Ce document doit être émis en 4 exemplaires originaux dont 2 originaux commerciaux après la mise à bord de la marchandise, en général contre remise du bon d'embarquement et de la note de fret si le fret est payable au départ.⁵

- **Le manifeste**

C'est le document de transport maritime qui permet pour les opérations export ou import d'énumérer la totalité de marchandises chargés dans un port à destination d'un autre port⁶.

4-2 Documents accessoires de la gestion administrative

Ce 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.

- **Le Schedule**

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) et de départ (ETD) du bateau par voyage et par port d'escale.

⁴ La normalisation internationale des documents de transport maritime, Première publication : Annuaire de Droit Maritime, tome XIII, 1995, p177

⁵ Document interne de la compagnie de NASHCO

⁶ Document interne de la compagnie de NASHCO

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

- **Le draft**

Le draft est un brouillon de connaissement. 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 connaissements.

- **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.

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

- **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.

- **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.

- **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.

- **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. Ce document autorise l'acconier à livrer la marchandise du client après le règlement des factures de manutention.

4-3-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.

- **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.

- **La demande d'ouverture de bureaux**

Cette demande est adressée à la douane pour ouverture des opérations pour un navire donné.

- **Le débarquement**

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

- **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.

- **La demande d'ecor**

Elle est adressée à la douane pour solliciter le pointage des marchandises sur le bateau.

- **La demande de shifting conteneur**

C'est un document adressé à la brigade maritime de la douane pour les opérations de manutention d'un conteneur dans le bateau.

- **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.

- **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.

- **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.

- **La clearance**

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.

4- Documents des tiers

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

Ce sont : l'autorité portuaire, la douane, les services sanitaires, phytosanitaires et de l'environnement, l'acconier, le chargeur ou le client.

- **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.

- **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.
- L'autorisation d'embarquement (des marchandises sur le bateau à l'export).
- L'autorisation de débarquement (des marchandises du bateau à l'import) ...

- **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

Conclusion

Le transport maritime et le mode de transport le plus important pour le transport de marchandise il consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentielle par voie maritime, ce qui implique par sa nature la participation de nombreux agent maritime.

Section2 : les agents maritimes

Dans cette section nous allons évoqués les différents agents maritimes ainsi que leurs rôles dans la chaine du transport maritime.

La manutention des navires est une opération complexe qui implique plusieurs intervenants.

La marine marchande englobe toutes les lignes métiers se rapportant au transport de marchandises ou de personnes par voie maritime. Le transport maritime est le plus ancien mode d'acheminement des marchandises et des personnes, et est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays.

En Algérie, ces services sont assurés, selon chaque port, par Société d'Exploitation des Ports –SOGEP⁷.

1- Les chargeurs

Ce sont les clients du port. Toutefois, il est important de distinguer le chargeur du navire de l'armateur :

-L'armateur équipe et exploite des navires pour la navigation commerciale⁸.

-Le chargeur, quant à lui, est le propriétaire de la marchandise. C'est celui qui expédie la marchandise dans le cadre d'une opération de transport international. En général le chargeur n'est pas en relation directe avec l'autorité portuaire. Il noue une relation commerciale avec différents opérateurs : agents maritimes, consignataires, transitaires, ou éventuellement manutentionnaires, à qui il confie sa marchandise.⁹

Les armateurs sont les clients d'un port « côté mer », et les chargeurs sont les clients « côté terre ».

2- Le transitaire

Le passage de la marchandise du chargeur au manutentionnaire peut se faire de différents modes où il faut distinguer trois agents intervenants dans cette opération, à savoir :

-Le Commissionnaire et organisateur de transport : il organise le transport de la marchandise, de bout en bout, pour le compte de l'expéditeur. Son rôle : désigner les routes, modes de transport, les ports, etc. C'est lui qui négocie le fret avec la compagnie maritime.

-Les courtiers en marchandises achètent et vendent les produits du négoce.

⁷ Document d'entreprise portuaire de Bejaia(EPB)

⁸ Document interne de NASHCO

⁹ Document interne de NASHCO

-Le Commissionnaire en douane : il réalise la déclaration en douane, paye les frais de douane et les droits de port au nom de son client le chargeur.

-Le Transitaire : au sens strict, il assure le passage de la marchandise sur le port d'importation. Quand il intervient dans le post-acheminement, c'est en tant que commissionnaire de transport (il dispose d'une flotte de camions). En d'autres termes, le transitaire est en même temps commissionnaire de transport et commissionnaire en douane.

3- les débardeurs du navire

Ce sont les entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, qui effectuent l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires. Elles effectuent aussi les opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandises. Dans les pays anglo-saxons, on les appelle des « stevedores », dans le sud de la France, on parle d'« acconiers ». Ce sont les entreprises de manutention qui emploient les ouvriers dockers.

Les entreprises de manutention effectuent les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime, ainsi qu'éventuellement des opérations annexes.

Une route maritime est un itinéraire régulièrement suivi par des navires assurant le transport maritime à longue distance, ci près on va présenter Les routes maritimes les plus importantes

4- transporteurs maritimes

Le transporteur maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement 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 (lorsque les tonnages sont importants, par exemple).

Dans le but de faire des opérations de chargement ou de déchargement de marchandises au port.

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

1. la proximité d'un arrière pays industriel
2. la qualité des liaisons routières, ferroviaires et fluviales.

3. Qualité du service portuaire pour la rupture de charge les marchandises qu'ils transportent. Celles-ci sont déchargées d'un "navire mère" et sont aussitôt rechargées sur un plus petit navire appelé feeder.

- Les ports choisis par l'armateur sont peu nombreux, une vingtaine environ. Pour pallier la concurrence et capter un marché très rémunérateur,
- Les autorités portuaires sont obligées de développer une politique favorable à l'armateur en matière de coût et de transit time.

5-Déchargeur des biens au port de déchargement

Il assume les opérations de déchargement de la marchandise d'un navire. On fait allusion ici aux dockers et/ou stevedores, et qui donnent le relais à un nouveau processus d'entreposage et de stockage. Le stockeur, quant à lui, assume les fonctions d'entreposage, d'emballage/dépotage, de groupage/dégroupage, de conditionnement, de distribution, de transformation, ... bref, toutes les activités se déroulant dans un entrepôt.

Conclusion :

En fin, il faut signaler que tous ces intervenants prés-cités sont liés entre eux, en effet, chacun doit nécessairement accomplir les obligations qui lui sont confiées afin que la marchandise transportée arrive en bon état au point final.

L'acheminement de la marchandise implique des coûts et des tarifs, ces tarifs varient selon la nature de la marchandise importer ou transporter.

Section 3 : La tarification du transport maritime

Dans cette section nous allons exposer comment s'effectue la tarification dans le cadre du transport maritime.

Le prix d'affrètement est déterminé, par la loi de l'offre et de la demande, toutefois, le coût de revient constitue un élément primordial pour les compagnies maritimes afin de fixer leurs prix.

Ainsi, dans le cadre des lignes régulières, les compagnies calculent le fret à partir d'un taux de base auquel peuvent se greffer différents correctifs et frais annexes.

1- Le coût de pré et de post acheminement

Le transporteur responsable du pré et post acheminement facture le coût relatif au déplacement de la marchandise. Ce coût dépend à la fois du :

La longueur : la distance qui sépare le lieu de chargement du lieu de déchargement et qui s'exprime par une unité de mesure : le kilomètre ; on obtient donc le Coût Kilométrique.

La durée : Le temps nécessaire pour accomplir le trajet (heure, demi-journée ou la journée), c'est le coût périodique.

2- Le fret de base

2-1-Fret de base pour les marchandises conventionnelles :

2-1-1-Tarification en lourd ou en léger :

Le fret de base est établi à l'unité payante (UP). L'unité payante est la tonne ou le m³ « À l'avantage du navire », sur la base d'une équivalence 1m³= 1tonne, on mesure alors le volume et le poids de la marchandise ; le chiffre retenu comme quantité d'unités payantes est le plus élevé des deux.

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

2-1-2-Tarification à la tonne ou au mètre cube exclusivement

Cette tarification concerne quelques marchandises spécifiques :

- La tonne pour des marchandises pondéreuses, telles que les métaux lourds.
- Le mètre cube pour des marchandises volumiques telles les voitures de tourisme ou les autocars.

2-1-3-Tarification forfaitaire

Certaines marchandises sont tarifées au forfait (voiliers, matériel agricole...).

2-2-Fret de base pour les conteneurs:

On trouve deux types de tarification: une reprenant les principes de la tarification conventionnelle et une autre au conteneur dite « à la boîte ».

2-2-1-Tarification en lourd ou en léger

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

- Le résultat du produit d'un prix par unité payante (fonction de la classe de la marchandise) par le nombre d'unités payantes (Le nombre de m³ ou le nombre de tonnes à l'avantage du navire) ;
- Un minimum par boîte (FCL) ou par envois (LCL)

2-2-2-Tarification à la boîte

Cette tarification s'applique dans le cas de conteneurs complets (FCL). Un prix est fixé à la boîte.

Il ne tient compte que de la liaison sans considération de masse. Il peut tenir compte ou non de la classe des marchandises.

2-3-Fret de base pour le trafic roulier

Le fret de base des véhicules routiers (tracteurs, remorques, porteurs et ensembles), est établi en fonction d'un prix au mètre linéaire avec un minimum taxable (en général de sept mètres), les véhicules de plus de 3,5 tonnes accompagnés de leurs chauffeurs peuvent bénéficier d'une minoration et d'un plafond de tarification (en général à partir de 15,50m).

Des surtaxes peuvent être prévues, par exemple, surtaxe transport frigorifique ou surtaxe matières dangereuses.

3- Les correctifs

Il existe plus de cinquante surtaxes, nous nous contenterons de présenter ci-dessous celles les plus courantes:

3-1-Les correctifs liés à la nature de la marchandise:

3-1-1-Surtaxe pour colis lourds : elle concerne les colis qui dépassent un certain poids, en général au dessus de cinq tonnes.

3-1-2-Surtaxe pour colis encombrants : elle concerne les colis qui dépassent une certaine longueur, en général au dessus de 12,50 mètres.

3-1-3-Surtaxe pour colis dangereux : elle concerne les colis qui impliquent un chargement particulier, par exemple uniquement en pontée.

3-1-4-Surtaxe « Ad valorem » : en cas d'avarie, si la responsabilité du transporteur est engagée, celui-ci n'indemniserait l'ayant droit de la marchandise que dans la limite du plafond

défini par la convention applicable. Afin d'être indemnisé de la valeur réelle de la marchandise, le chargeur peut payer une surtaxe. Cette surtaxe est fonction de la valeur de la marchandise qui excède le plafond d'indemnité.

3-2-Les correctifs liés à des contraintes extérieures:

3-2-1-La variation des prix du carburant : Elle donne lieu à une surcharge combustible appelée Bunker Adjustment Factor (BAF)¹⁰.

3-2-2-La congestion du port de destination : Elle donne lieu à une surcharge d'encombrement portuaire.

3-2-2-Le risque de guerre sur la zone de destination : Il donne lieu à une surcharge appelée « war insurance risk ».

3-3-Les correctifs liés à la nature du chargeur:

Certaines conférences accordent un rabais au chargeur « contractant ».

4-Les frais annexes :

On devra éventuellement intégrer des frais de manutention qui sont fonction des conditions de ligne de l'armateur.

4-1-Les frais de passage portuaire

Ils influent la rémunération du Port et celle d'entreprises privées (pilotage, lamanage...).

4-1-1-Les frais de passage portuaire des marchandises conventionnelles

Les frais de passage portuaire des marchandises conventionnelles sont régies par les conditions de ligne appelées liner-terms ou port liner term charge (PLTC). Les conditions de ligne indiquent quels frais de manutention sont inclus dans le fret de base, les frais non inclus sont à la charge de la marchandise. Les conditions de ligne les plus fréquents sont : de quai à quai, de sous palan à sous palan, de bord à sous palan, de bord à bord.

- **De quai à quai :** L'ensemble des opérations de manutention dans le périmètre du navire est inclus dans le fret de base.

La définition du périmètre du navire varie selon les usages des ports mais comprend habituellement le quai et les hangars le jouxtant sur la longueur du navire augmentée de 50 mètres au-delà et 50 mètres en deçà de la proue.

- **De sous palan à sous palan:** les opérations de mise à bord et de déchargement sont incluses dans le fret de base, les opérations de rapprochement et de mise sous portique

¹⁰ Dans le domaine de la tarification du transport maritime, le BAF est un correctif conjoncturel qui influence le prix du transport. Le BAF modifie le coût du transport en fonction du cours du baril de pétrole.

ou sous palan et les opérations de décrochage et d'évacuation vers le quai ou le magasin restent à la charge des marchandises.

- **De sous palan à bord** : les opérations de mise à bord dans le port de départ sont incluses dans le fret de base mais les opérations de rapprochement dans le port de départ et les opérations de déchargement, de décrochage et d'évacuation vers le quai ou le magasin dans le port d'arrivée restent à la charge de la marchandise.
- **De bord à sous palan** : les opérations de déchargement au port d'arrivée sont incluses dans le fret de base mais les opérations de rapprochement et de mise à bord dans le port de départ et les opérations de décrochage et d'évacuation vers le quai ou le magasin dans le port d'arrivée restent à la charge de la marchandise.
- **De bord à bord** : Aucune des opérations de manutention dans le périmètre du navire n'est incluse dans le fret de base.

4-1-2-Les frais de passage portuaire des conteneurs

Principe :

Ils sont facturés par les armements, aussi pour un même port ils peuvent varier en fonction des conférences qui régissent le voyage. Leur valeur est généralement supérieure au coût réellement supporté par les armements qui dégagent donc une marge.

Calcul :

Les conteneurs FCL acquittent un forfait de passage dans le terminal portuaire, un tarif unique par port européen indépendamment du type, de la dimension et du poids du conteneur; Pour les conteneurs LCL, soit le tarif calculé comme en FCL est répercuté au prorata des différentes marchandises que contient le conteneur soit il est prévu un coût à la tonne.

4-1-3-Les frais de passage portuaire en trafic routier

Pour les véhicules à quai, les frais de passage sont calculés sur un principe identique à celui pour les conteneurs.

5- L'assurance maritime

Comme toute assurance, l'assurance maritime couvre un risque, c'est-à-dire un événement exceptionnel : ce risque doit être aléatoire, et surtout, ne pas s'être déjà réalisé ; l'exécution doit être indemnitaire, elle indemnise un préjudice et ne doit pas donner lieu à un enrichissement de l'assuré.

1-Définitions

- Police d'assurance: contrat d'assurance.
- Avenant: modification ou complément au contrat d'assurance initial.
- Certificat d'assurance: attestation d'assurance.
- Prime d'assurance: prix de l'assurance, calculé en pourcentage de la valeur assurée.
- FAP (Franc d'Avaries Particulières) : les avaries particulières ne sont pas garanties.
- FAP sauf (Franc d'Avaries Particulières sauf ...) : les avaries particulières ne sont pas garanties sauf celles qui sont expressément énumérées- les périls sont énumérés.
- Tout risques: couvre les avaries communes plus toutes les avaries particulières (sauf celles qui sont expressément exclues-exemple : risque de guerre, explosion nucléaire...).

2-Les types d'assurance maritime¹¹

2-1-L'assurance sur le corps

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

2-1-1-La chose assurée

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

2-1-2-Les risques couverts

L'assurance corps présente la particularité d'être à la fois une assurance de chose qui couvre la perte ou l'avarie du navire et une assurance de responsabilité qui couvre certains dommages causés aux tiers appelés « recours de tiers ».

Les risques couverts sont :

- La perte totale du navire ou les dommages subis quand ils sont causés par tempête, naufrage, échouement, incendie, explosion ou toute « fortune de mer » (événements aléatoires qui peuvent survenir à l'occasion de la navigation maritime) ;

¹¹ Jean-Patrick Marcq, Risques et assurances transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, édition l'Argus de l'assurance 2003,p 257

- Les gros incidents mécaniques.
- Les recours de tiers :
 - La contribution aux avaries communes (dépenses faites pour éviter un dommage).
 - Les dommages occasionnés à l'occasion d'abordage avec un autre navire.
- Enfin, il est possible de garantir les risques de guerre et risque assimilés (grèves, émeutes, mouvements populaires, lock-out et autres faits analogues).

2-1-3-Les risques légalement exclus

Certains risques sont légalement exclus : la faute intentionnelle du capitaine, le vice propre, la vétusté, les frais d'hivernage, de quarantaine ou de planche, les recours pour tous accidents et dommages corporels, la saisie et la vente du navire.

2-1-4-Les types de garanties

L'assurance corps est soit du type « tous risques sauf » soit du type « périls énumérés » :

- la police-type du marché français : « police française d'assurance maritime sur corps de tout navire » est du type « tous risques sauf ».

- les polices anglaises ou américaines sur corps de tous navires sont du type « périls énumérés ».

2-2-L'assurance responsabilité civile des intervenants

Elle couvre les responsabilités civiles professionnelles et contractuelles vis-à-vis des marchandises ou des biens confiés.

2-3-L'assurance maritime sur facultés (assurance des marchandises transportées)

2-3-1-L'objet du contrat

- ✓ Le contrat porte toujours sur une marchandise individualisée faisant l'objet d'une expédition déterminée dans son trajet.
- ✓ Le déplacement doit être régi par un contrat de transport.
- ✓ Le déplacement doit être effectué en exécution d'une opération commerciale.

2-3-2-La durée de la garantie

La garantie courte de magasin à magasin, emballage exclu.

2-3-3-Les valeurs assurées

- ✓ La valeur déclarée : elle est déclarée librement par le souscripteur c'est-à-dire la personne qui conclut le contrat d'assurance (selon les cas : l'acheteur bénéficiaire, le vendeur ou le mandataire du vendeur).

- ✓ La valeur indemnisée : elle est limitée pour un double plafond :
La valeur réelle de la marchandise, on utilise, selon le cas, une de ces méthodes d'évaluation :

- La valeur destination (le cours usuellement publié au jour de l'arrivée des marchandises ou au jour où elles auraient arrivé)

- La valeur figurant aux conditions du contrat de vente (si le vendeur est l'assuré)

- La valeur de remplacement (pour les produits manufacturés) ;

La valeur assurance déclarée par le souscripteur. Cette valeur est éventuellement augmentée du préjudice commercial.

2-3-4-Les garanties

Les garanties couvrent :

- ✓ Le transport maritime, mais elle s'étend aussi auprès et post-acheminement.
- ✓ Les avaries particulières.
- ✓ Les avaries communes.
- ✓ Certains frais (frais d'expertise à destination, frais conservatoires destinés à limiter le dommage, frais de réexpédition en cas de sinistre...).

Des clauses additionnelles peuvent éventuellement couvrir :

- ✓ Le retard.
- ✓ Les risques « extraordinaires » (guerre, émeutes, attentats...).

2-3-5-Les risques légalement exclus

Aucune police ne couvre les pertes et les dommages occasionnés par :

- ✓ La violation de la loi, l'existence de mesures conservatoires ou de procédures

D'exécution.

- ✓ Les fautes intentionnelles ou inexécutables de l'assuré, des bénéficiaires, de leurs préposés, représentants ou ayants droit.
- ✓ Le vice propre des marchandises.
- ✓ L'absence, insuffisance ou inadaptation de l'emballage, du conditionnement, du calage, de l'arrimage effectué par l'assuré.

2-3-6-L'étendue de la garantie

Les assureurs maritimes proposent deux formules de garanties ¹²:

¹² Arthur Desjardins, Traité des assurances maritimes, édition Hachete, p.55

- **L'assurance « tout risque »** : couvre tous les dommages et pertes matériels causés aux marchandises assurées pendant le voyage (ainsi que les pertes de poids et quantités), sous réserve des exclusions et limitations énumérées au contrat.

-**L'assurance « FAP sauf »** : garantit les pertes et les dommages résultant des seuls événements énumérés dans le contrat. il s'agit de tous les événements majeurs du transport : naufrage, abordage, catastrophe naturelle...

La charge de la preuve que le dommage trouve sa cause dans un des cas prévus pèse sur l'assuré.

2-3-7-Conditions particulières et clause additionnels

Il peut être convenu de tout autre mode d'assurance, on peut négocier avec l'assureur toute garantie adaptée à tous les cas particuliers.

2-3-8-Les types de police

Tableau°1 : les types de police

Les polices	Leur utilisation
La police au voyage	Pour des expéditions occasionnelles.
La police à alimenter	Pour des expéditions d'objet de même nature, échelonnées sur une période indéterminée. Il faut prévenir l'assureur avant chaque expédition (envoi d'un bordereau). La valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues sont indiqués au contrat.
La police d'abonnement (ou flottante)	Conclue d'avance pour une période donnée. elle couvre automatiquement tous les envois d'un même expéditeur. Elle convient aux chargeurs qui exportent fréquemment des marchandises variées.
La police tierce chargeur	Souscrite pour le compte de leurs clients par les transporteurs ou les transitaires

Source :

Elaborer par nos soins à partir de plusieurs supports

3-En cas de sinistre

3-1-Les obligations de l'assuré ou du bénéficiaire :

- ✓ conserver les marchandises : prendre toutes dispositions pour sauver les marchandises, assurées et éviter l'aggravation des dommages.

- ✓ conserver les recours : ne renoncer à un recours contre les tiers, vérifier la marchandise à la réception, prendre les réserves qui s'imposent vis-à-vis des responsables et les confirmer dans les délais légaux.
- ✓ provoquer l'expertise : l'expertise sert à déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes, elle doit avoir lieu dans les délais prévus au contrat.
- ✓ déclarer le sinistre à l'assureur : bien que la loi ne prévoie pas des obligations de déclaration de sinistre à l'assureur dans un délai fixé (mais les conditions particulières peuvent intégrer une telle obligation) il est conseillé de faire rapidement afin d'assurer la conservation des preuves et des recours.

3-2-Le dossier de réclamation : le dossier doit comprendre :

- ✓ la preuve du droit à la garantie (la police-police de voyage-, ou de l'avenant de banque ou du certificat d'assurance- police d'abonnement).
- ✓ le titre de transport comportant des réserves et la copie de la lettre de confirmation de celles-ci, adressées au transporteur ou la copie de la lettre de mise en cause de tout autre responsable.
- ✓ le rapport du commissaire d'avaries.
- ✓ le certificat de perte ou de non-livraison définitive délivré par le transporteur en cas de perte ou disparition d'un ou de plusieurs colis entiers.
- ✓ le montant de la réclamation, accompagné des pièces justificatives.

3-3-Règlement de l'indemnité :

Le règlement est effectué à l'assureur porteur de l'original de la police (police de voyage), de l'avenant de banque ou du certificat d'assurance (police d'abonnement).

Le règlement se fait comme suit :

- le calcul de la quotité de dépréciation : on prend en compte la dépréciation de la marchandise. On détermine le taux que représente cette dépréciation.

Le délaissement permet à l'assuré, dans certains cas, de transférer à l'assureur la propriété de la marchandise, en lui demandant le règlement de la valeur assurée en perte totale.

L'assureur, peut refuser le délaissement.

Le délaissement est possible en cas :

- d'une perte sans nouvelle de navire, après un délai de quatre mois depuis les dernières nouvelles.
- D'un navire reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si les marchandises n'ont pu être réexpédiées dans un délai de quatre mois.

- de dommage matériel atteignant les trois quarts de la valeur assurée.

3-3-Contribution d'avaries communes :

La contribution correspond à la participation financière dans les sacrifices et frais exposés par le propriétaire d'un bien sauvé. Les marchandises sont conservées par l'armateur jusqu'au versement d'une contribution provisoire ou d'une caution. L'assureur doit avancer la contribution provisoire ou la caution permettant de prendre livraison de la marchandise considérée, puis il doit payer ou rembourser la contribution définitive dans les limites de la valeur assurée, sans franchise.

3-4-le délai de prescription :

Les actions dérivant du contrat d'assurance maritime se prescrivent par deux ans.

4-Autres frais

Enfin, il y a des frais d'agences et des coûts de consignation qui pour ces derniers sont fonction du fret. Les frais généraux, plus difficiles à apprécier, constituent le poste qui fait la différence entre armements et qui est l'objet d'enjeux d'importants pour des fusions d'entreprises permettant de répartir ces frais de structures sur un volume plus important d'activités. Les coûts de traitement de l'information sont considérables : « les investissements lourds consentis au titre de l'informatique et des réseaux de communication interne ne sont plus considérés comme des substituts aux coûts salariaux, mais comme les coûts d'acquisition d'un outil de production aussi nécessaire que les navires et les conteneurs¹³.

Conclusion

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

¹³ Jean-Patrick Marcq, Risques et assurances transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, édition l'Argus de l'assurance 2003, p. 279

Conclusion

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international, les différents pays sont impliqués dans le processus d'échange afin de procurer les produit dont ils sont déficitaires.

Le transport maritime suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre. Ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires a coté des principaux intéressé que sont le transporteur, le chargeur et le destinataire.

Parmi tous les auxiliaires, l'agent de consignataire de navire joue un rôle très important non seulement par ce qu'il représente le transporteur, mais aussi par ce qu'il joue un rôle prépondérant dans le recrutement du fret.

Dans le deuxième chapitre on va étudier l'activité de la consignation et le rôle de l'agent consignataire.

Chapitre II

***L'activité de la consignation et le rôle de
l'agent consignataire***

L'agent consignataire travaille pour le compte de l'armateur, Son intervention peut être occasionnelle ou régulière, Cette intervention porte sur différents objets (navire, marchandise, passager), les activités du consignataire sont nombreuses, Il les exerce en fonction des obligations contractées avec de tierces parties, armateurs, transporteurs...etc.

A travers ce chapitre, nous illustrons l'activité de consignation et l'agent consignataire dans la première section, à la deuxième section nous exposerons le rôle et les missions de l'agent consignataire, ainsi que le contrat et les aspects économique et juridique de la consignation à la troisième section.

Section 1 : la consignation et l'agent consignataire

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

1-la consignation maritime

la consignation a plusieurs significations, c'est une action de consigner un emballage (consigne).Elle revêt un ordre stricte a quelqu'un en vue de son exécution, application ou observation, ou bien encore elle reflète l'idée de transmission d'un objet entre les mains d'une personne ou somme correspondante au montant de l'objet consigner...etc.

1-1-définition :

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

La consignation est une activité annexe qui regroupe toutes les activités liées au transport maritime, elle joue le rôle d'une coordination entre ces activités.

Il faut signaler que la consignation des navires ou la cargaison se fait dans deux types de transport maritime.

- **Transport maritime de ligne régulière**

Ce type de services se particularise par le caractère programmé des départs avec les ports fixés à l'avance, la pluralité des chargeurs, la nature des cargaisons. Le service en ligne

régulière se particularise également par le type de contrat de transport utilisé (le connaissement).

- **Transport maritime de ligne tramping**

Ce service concerne l'acheminement de quantité importante de marchandises par navire entier, ou plus rarement par cale entier. Le contrat de location ou d'affrètement du navire s'appelle la charte partie, elle est négociée par les deux parties (fréteur et affréteur).

1-2-Type de consignation

1-2-1-La consignation des navires de lignes régulière :

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

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

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

1-2-2-La consignation des navires de tramping

La consignation de ce type de navires, répond à des exigences différentes de celles des navires de ligne régulière.

L'agent maritime dans ce cas figure un contrat qui commence dès l'annonce de l'arrivée du navire et qui s'achève avec la fin des opérations portuaires de ce même navire, le contrat étant repris généralement dans un simple télex, ou encore une télé fax.

La mission de l'agent de ce type de navire est assez restreinte, de même d'ailleurs que sa mission qui généralement est estimée de manière forfaitaire en fonction du volume et de la marchandise.

Ce type de consignataire demande une organisation particulière de la part de l'agent, aussi flexible que possible, sachant que le transporteur pourra aisément changer d'agent à l'occasion d'un prochain voyage.

2-L'agent consignataire

2-1-Les origines :

L'origine de l'expression vient de mot latin « agere » qui signifie s'occuper prendre soin de quelque chose.

Consignataire : « consignare » employé pour désigner une opération consistant à assurer le paiement d'une somme contestée en la mettant entre les mains d'une tierce, qui la remettait à celui à qui elle appartenait réellement dès que le litige était résolu.

2-2-Définition :

« L'agent consignataire agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services. Il est receveur d'ordres souvent strict. Il doit métriser des missions. Il doit livrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandat, dans le cas du transporteur que contre remise de documents des sommes dues »¹.

2-3-Les types de consignataires

- Le consignataire du navire ou de la coque.
- Le consignataire des marchandises.

2-3-1-Consignataire du navire ou de la coque

Le consignataire du navire, est le mandataire salarié de l'armateur dans un port où cet armateur n'a ni représentant ni succursale.

¹ M.J.CAMBRA, perfectionnement en transport maritime », A.C son rôle, page 04

Le code maritime algérien(CMA),dans sont art 609 définit le consignataire du navire comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de capitaine s'engage moyennant une rémunération a 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'autre opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.

2-3-2-Le consignataire des marchandises

Le consignataire de marchandise ou de cargaison et le mandataire salarié des ayants droit a la marchandise ,il s'engage moyennant une rémunération, a prendre livraison des marchandises en leur lieu et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises s'il est du, et de repartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire prend donc la livraison des mains du transporteur ou de son représentant (consignataire du navire).juridiquement l'intervention d'un consignataire de cargaison est très importante, car il libère le transporteur de sa responsabilité au moment ou il lui livre la marchandise. En revanche, dans le cas ou l'état de la marchandise ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire doit réclamer auprès du transporteur ou sont représentant le jour de la livraison de la marchandise.

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

En Algérie, la fonction attribuée au consignataire de la cargaison reste confondu à celle du consignataire du navire.²

Conclusion :

L'agent consignataire occupe une place très importante dans la représentation des armateurs, ces derniers qui souhaitent se débarrasser des différents responsabilités causés par l'escale de leur navire, trouve dans le service que leur fourni le consignataire, une manière idéal d'être labri de toutes difficultés postérieur.

² René Rodiere « traité générale de droit maritime » tome III,édition DALLOZ,page 87

Section 2: Rôles et missions de l'agent consignataire

L'agent consignataire dans la mesure où il est mandaté par l'armateur pour une mission commerciale. Il est chargé de recruter le fret, de réaliser la documentation pour libérer la marchandise et de coordonner les opérations d'embarquement et de débarquement.

A travers cette section, nous allons présenter le rôle et mission de l'agent consignataire ainsi que les relations qui le lie avec d'autres intervenants de la chaîne du transport maritime.

1-Rôle de l'agent consignataire

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

-passer les accords avec l'entreprise de manutention, assure les formalités auprès des autorités.

-résoudre tous les problèmes de l'armateur avec le bord.

-recruter du fret et établir à chaque arrivé le compte d'escale.

-l'agent consignataire assure les tâches d'un prestataire de services et prépare l'escale du navire et aussi accomplir certaines opérations commerciales et juridiques concernant la cargaison.

En provision d'une escale, le consignataire du navire doit prendre des dispositions habituelles pour le bon déroulement des opérations commerciales, entre autre, il doit prendre des garanties pour que les frais engagés soient couverts.

-établir le compte d'escale du navire.

-signer les connaissements ainsi que les manifestes.

-faire éventuellement les réserves nécessaires et faire diligence pour le droit de l'armateur.

-encaisser les frets à l'embarquement et au débarquement pour le compte de l'armateur.

-payer et contrôler les factures des fournisseurs du navire.

-connaître la façon la plus précise de l'ETA (expected time of arrival)

-recevoir les marchandises pour le compte de l'armateur jusqu'à leur livraison.

-maintenir les contrats essentiels avec l'autorité portuaire, les transitaires et les manutentionnaires.

2-Les activités de l'agent consignataire

Les activités de l'agent consignataire sont répartie en deux missions, celle liée à l'escale de navire et celle liée à la marchandise.

2-1-Les activités liées a l'escale du navire

L'intérêt pour l'armateur est que sont navire écourte au maximum son séjour dans le port, lorsque l'armateur a un plan de charge bien rempli, ce dernier prépare et facilite l'escale du navire .dans le cas contraire il a intérêt a prolonger son séjour pour bénéficier des surestaries.

Le code maritime algérien énonce clairement ses activités dans sont article 610 qui indique :

« les activités de consignataires du navire comprenant notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et au place du capitaine ,la conduite administrative du navire au prés, des autorités locales, la conclusion des contrats de manutention de remorquage ,de pilotage et d'amarrage ,l'assistance du navire pendant son séjour dans le port ,la fourniture des fond nécessaire au capitaine ,le paiement des droits, des frais et autres charges dues a l'occasion de l'escale du navire dans le port »³

On conclut que l'escale du navire nécessite plusieurs opérations, avant l'arrivée, pendant l'arriver au port ou il doit préparer son départ.

2-1-1-Avant l'arrivée du navire au port :

En prévision d'une escale, le consignataire du navire doit prendre des dispositions habituelles pour le bon déroulement des opérations commerciales et le séjour du navire au port, pour ce la il doit :

- Prendre contact avec l'armateur ou l'agent du port procèdent pour connaitre d'une façon précise l'ETA. afin d'informer les autorités portuaires pour permettre la programmation a sa mise a quai ou il accostera.

³ Article 610 du code maritime algérien

- Transmettre les prévisions d'arrivée du navire et la nature de cargaison au port et à l'entreprise de manutention durant la réunion de la conférence de placement qui se tient quotidiennement aux offices de la capitainerie du port.
- Passer commande pour les soutes et l'avitaillement nécessaire au navire, réserver des chambres où logeront à terre les officiers et les membres de l'équipage s'il nécessite.
- S'assurer que le réceptionnaire établie la déclaration douanière.

2-1-2-Pendant l'escale du navire

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

- Se présenter à bord dès l'accostage du navire afin de récupérer les documents à bord (déclaration et connaissance).
- Assister le capitaine pour toutes difficultés susceptible d'apparaître au port d'escale et répondre aux besoins du navire (provisions, eau douce) s'il y a lieu.
- Informer l'armateur de l'arrivée du navire (arrivée sur rade accostage début des opérations commerciales technique (avaries, de manutention ou panne mécanique)
- Introduire ou faire introduire le navire en douane.
- Se rendre régulièrement à bord pour surveiller le bon déroulement des opérations de chargement ou déchargement, et se mettre à la disposition du capitaine pour tout besoin éventuel.

2-1-3-Préparation du départ du navire

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

Remettre tous les documents nécessaires que le capitaine a l'habitude de communiquer à son armateur, le SOF « statement of fact, ou rapport d'escale du navire ». Ce dernier est signé par l'agent consignataire, le réceptionnaire et le commandant.

2-1-4-Etablissement du compte d'escale

Après le départ du navire l'agent consignataire veille à récupérer et contrôler l'ensemble des factures, déboursées, en vue d'arrêter le compte d'escale dans les meilleurs délais. L'agent consignataire établit le compte d'escale sur la base :

- Des factures reçues de l'entreprise portuaire (pilotage, amarrage remorquage et poussage à quaietc.).
- Des paiements de redevances portuaires (droit de quai sur le navire et sur les marchandises) payées à la douane.
- Des prestations effectuées par l'agent consignataire (commission d'agent, courtage, autres dépenses éventuellement, avance a l'équipage avitaillement.
- Etablir une facture « pro-forma » pour solliciter une avance sur le compte d'escale auprès d'établissement du compte d'escale. si le montant de l'avance est différent du total de la prestation fournie une régularisation est opposée.

2-2-Les activités liées a la marchandise

En droit algérien ,le consignataire de la cargaison est un mandataire qui a pour mission de réceptionner et prendre la livraison pour le compte de son mandat ,conformément a l'article 610 du code maritime algérien, le consignataire du navire procède a la réception et a la livraison des marchandises au lieu et a la place du capitaine.il est tenu de taxer et encaisser le fret.

2-2-1-La recherche et la prise en charge de la marchandise

Un armateur choisit un agent pour ça capacité à recruter du fret, cette recherche s'effectue d'abord auprès des transitaires, mais aussi auprès d'exportateurs et importateurs.

Il est évident que la contribution des agents est beaucoup plus forte pour les navires réguliers que pour les navires occasionnels, la prise en charge coïncide avec la remise effective de la marchandise.

2-2-2-La délivrance du connaissement

Le connaissement est le document fondamental du transport maritime, il est délivré par le consignataire « il représente le reçu de la cargaison, le contrat du transport et le titre de propriété de la marchandise ».⁴

Les connaissements qui étaient a l'origine de simple récépissés ou lettre d'envoi rédigés par le capitaine, sont des documents imprimés a l'avance par des armateurs.

⁴ Henri cloarec « la marine marchandise », presse universitaire de France, page 326

L'article 749 du code maritime algérien indique que « le connaissement constituera preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises ».et en obtenir la livraison le B/L (connaissement) est à la fois :

- Un titre de transport : il constate la prise en charge de la marchandise par le transporteur
- Un reçu des marchandises
- Un titre de propriété négociable : il représente la marchandise et peut être négocié en totalité.
- Un document de contrôle : du fait de l'indication qu'il comporte.
 - le nom du navire et sa compagnie
 - la date du chargement
 - la destination
 - le nom et l'adresse du destinataire
 - la description de la marchandise
 - le poids
 - le mode de paiement du fret
 - les éventuelle réserves de l'état de la marchandise ou de son emballage une fois vérifié le connaissement sera complet

L'agent consignataire n'a plus qu'à signé le connaissement, pour le compte du capitaine, établie les diverses attestations demandés et remettre le connaissement au chargeur après avoir taxé et encaissée le fret.⁵

2-2-3-Les opérations de réception et de livraison de la marchandise

Les opérations de chargement et de déchargement ainsi que la livraison des marchandises sont effectuées le plus souvent par les entreprises de manutention a l'article 873 du code maritime algérien qui indique « les opérations de chargement ,d'arrimage, de désarrimages ,de débarquement des marchandises, les opérations de mise en reprise des marchandises sous hangar et dans les magasins, de même que la garde de convention des marchandises débarquées ou destinées a être débarquées sont effectuées dans les ports et par les organismes publics habilités a cet effet.

⁵ Article 878 du code maritime algérien

Donc le consignataire doit veiller à ce que ces opérations soient exécutées et pour cela il doit :

- Contrôler les opérations de mise a bord et d'arrimage de la cargaison, qui se feront en fonction du plan de ce chargement.
- Veiller sur les opérations de mise a terre des marchandises
- Veiller au pointage contradictoire de cette dernière, la quel est établi entre le manutentionnaire et le bord, entre autre les navires et sur l'état différentiel « bulletin différentiel »

2-2-3-La livraison de la marchandise

L'agent consignataire garde les marchandises jusqu'à la livraison et prend toutes les mesures de conservation utiles notamment dans le cas de marchandises périssable, dans les ports algériens, l'agent consignataire se déchargera sur l'acconier.

Le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant selon la forme du connaissement :

- Pour connaissement n'a personne (connaissement nominatif).
- Pour un connaissement au porteur, sans précision de nom (le destinataire est celui qui se présente a l'arrivée.
- Pour un connaissement a ordre transmissible par simple endossement, le destinataire est dernier endossataire, le consignataire devra vérifier l'identité du destinataire car la livraison a un tiers sans qualités engagée, la responsabilité du transporteur équivaut a la perte totale de la marchandise, perte dont sera responsable le consignataire.

2-2-4-La remise documentaire

Dés l'arrivée du navire, le consignataire doit aviser les réceptionnaires, ce n'est pas une obligation égale mais la jurisprudence a fait de cet avis une obligation contractuelle, le consignataire remet le connaissement original en échange d'un « bon a délivrer » ou l'agent consignataire opposera sur le connaissement lui même la mention « bon a délivrer ».

Ce connaissement sera alors « accompli » ou « acquitté », la livraison est réputée régulière, en absence de connaissement le consignataire devra exiger une lettre de garantie bancaire sans limite de valeur et non limitée dans le temps et obtenir l'autorisation du chargeur, et ce avec l'aval du transporteur maritime.

2-2-4-Délivrance de la marchandise

La livraison n'est pas parfaite qu'après la prise en position réelle par le destinataire, la remise matérielle a traditionnellement lié sur le quai en échange du bon de livraison, il est remis également au destinataire un bulletin de livraison, l'autorisant à emporter la marchandise et sortir de l'enceinte portuaire après accomplissement des formalités de douane.

2-2-5-Taxation et encaissement de fret

Dans le cadre du transfert de propriété de la marchandise :

- Qui paye le réceptionnaire ?
- A qui le paye-t-il ?
- Quand le paye-t-il ?

Deux situations peuvent se présenter :

- **Cas de ligne régulière**

En parle de ligne régulière, lorsqu'un navire a des dates de départs et d'arrivées préalablement fixées entre des ports bien déterminé ,la pratique portuaire fait que la totalité soit facturée a l'armateur ou a sont agent, ce dernier repartit les frais et les axes pour les réceptionnaires de chaque marchandises ses frais et taxes sont les suivants :

- Le fret(le prix de transport) si celui-ci est payable a destination
- Le débarquement suivant la loi de finance
- L'avis d'arrivée suivant le barème de l'agence
- La participation aux extra frais
- T.V.A (17%), elle est perçu sur l'avis d'arrivée, a l'exception des navires appartenant aux pays exonérés de cette taxe.

- **Cas de navire de tramping**

On parle de navire de tramping lorsque les dates de départ de l'étranger vers le port ne sont pas connues, Ce type de navire transporte une cargaison homogène, par conséquent le navire ne prend pas la mer que s'il a un fret qui lui permet de rentabiliser son voyage.

Dans ce cas toutes les frais sont a la charge du réceptionnaire, l'entreprise portuaire adresse directement la facture de débarquement au réceptionnaire de la marchandise, quand a l'agent consignataire, lors de la taxation des connaissements, il établit une facture a l'adresse du réceptionnaire pour le paiement uniquement de la prestation fournie.

- L'avis d'arrivées
- La T.V.A due pour le compte de la fiscalité plus le timbre de connaissance
- Les péages pour le compte de la douane « droit de passage en douane ».

3-les Relations de l'agent consignataire

Au temps qu'il est le point de coordination, l'agent consignataire à des relations avec les autres intervenants dans la chaîne de transport maritime tel que :

3-1-Relation avec le navire

Il va aider a la préparation de l'escale du navire par sa connaissance du pays, du port, et des divers intervenants disponibles sur place. ses principale tache consiste a :

- Avant l'arrivé du navire :
 - avertir le capitaine des différentes réglementations locales auxquelles il doit prêter attention.
 - agir en qualité d'intermédiaires pour requérir les services d'un atelier de réception ou d'un fournisseur de matériels ou de vivre.
- A l'arrivé du navire :
 - aider le capitaine à remplir les différents formulaires administratifs locaux.
 - fournir les attestations afin de permettre des relèves d'équipage, lorsque ces derniers ont besoin d'un visa d'entrée.
 - apporter une assistance au capitaine en cas de problème grave.
 - le capitaine s'adresse aux autorités par l'intermédiaire de son agent.

3-2-Relation avec l'armateur et/ ou l'affréteur

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

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

- Facturer et collecter les recettes de frets auprès des clients qui vont charger des marchandises sur le navire.
- Engager des dépenses pour le compte de celui-ci. Soit ces dépenses sont avancées par l'agent, soit ces dépenses intervenant dans le cadre d'une escale ponctuelle et isolée

devront être versés au compte de l'agent avant l'arrivée du navire dans le port (un proforma de ses dépenses sera envoyé à l'armateur avant l'escale).

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

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

3-3-Relation avec les intervenants locaux

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

3-3-1-La station de pilotage maritime

Le pilotage maritime est une assistance donnée au commandant d'un navire pour le conseiller sur les manœuvres à réaliser dans des passages difficiles des eaux resserrées.

3-3-2-les autorités portuaires : sécurité, sûreté,,,,etc.

3-3-3-Les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise

Tel que le transitaire qui assure la liaison entre deux transporteurs, à l'importation le consignataire annonce au transitaire l'arrivée du navire transportant la marchandise de son mandat (l'importateur).

3-3-4-La manutention portuaire

Dans la chaîne logistique, il est de la responsabilité des entrepreneurs de manutention, ces derniers sont des entreprises privées, qui louent aux ports autonomes ou port de commerce les outils (grues, portiques) et les personnels affaires : grutiers et ouvriers de maintenance.

3.3.5-Les services de douanes :

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

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

3-3-6-Les inspecteurs des sociétés de classification

Une société de classification est une organisation qui établit et applique des standards technique au projet, a l'inspection des facilités relatives à la marine.

L'origine des sociétés de classifications repose sur le besoin de renseignement ,plus précisément de critères de fiabilité que réclamaient les assureurs pour fixer le montant des primes d'assurances de tel ou tel navire.

3-3-7-Le courtier maritime

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

« L'exercice de l'agent consignataire en plus de sa fonction principale, la fonction de courtage, présente des avantages pour le navire consigné ainsi que pour son armateur d'où la rapidité de l'escale et sa facilité »⁶.

3-3-8-La PAF (Police des aires et frontières)

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

⁶ Article 637 du code maritime algérien

Conclusion :

L'essentiel de l'activité de consignataire est exercé au niveau du port, en sa qualité de mandataire de l'armateur, il revient dans les opérations liées à l'escale du navire.

Section 3 : Le contrat, les aspects économique et juridique de la consignation

Enfin dans cette section nous allons exposer le contrat qui lie l'armateur et l'agent consignataire ainsi que les aspects économique et juridique de la consignation.

1-Formation du contrat du transport

Comme pour tout contrat commercial, il suffit pour être consignataire, d'avoir la capacité d'exercer le commerce.

Cette formation nécessite un accord entre les parties (armateurs, agent consignataire) sur l'objet du contrat et sur ses modalités, ce dernier pourra être conclu oralement ou par écrit, la forme écrite est préférable, car elle facilite la preuve du contrat et permet de définir les obligations et les droits réciproques des parties (cas de ligne régulières).

En l'absence d'écrit, on pourra se préférer à un contrat de type ligne en tramping. Du statu

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

2-Exécution du contrat de consignation

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

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

2-1-Obligation des parties

Le contrat de consignation ne lie en principe que le consignataire et l'armateur ou le transporteur, chacun s'oblige envers l'autre. Cependant, les obligations du consignataire ne se limitent pas à cette unique relation.

En effet, représentant de l'armateur, le consignataire du navire va se transformer en agent de réception et délivrance des marchandises d'une part et en agent d'expédition pour le compte des chargeurs d'autre part.⁷

2-1-1-Obligation vis-à-vis de l'armateur

Le consignataire du navire est tenu de la prise en charge du navire depuis son arrivée jusqu'à son départ. Pour cela, il est dans l'obligation de :

- Réserver un poste à quai adapté aux caractéristiques du navire et à la nature de la marchandise à décharger et éventuellement à embarquer.
- il est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, amarrages l'entreprise de manutention, ainsi que tous ceux qui sont susceptible de faciliter le séjour du navire.
- Surveiller l'exécution de ces opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournies.
- Informer l'armateur de l'accostage du navire, du début à la fin des opérations commerciales.
- Transmettre à la sortie l'E.T.A précisant la date probable d'arrivée du navire au prochain port.
- Il est tenu de recevoir le fret ou prix de transport à la place de l'armateur.

L'article 609 et 614 du code maritime algérien(CMA) qui stipule : « le consignataire est considérée comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine ; s'engage...ainsi que d'autre opérations habituellement attachés au séjour d'un navire dans un port. »

Cet article mentionne les obligations qui sont a la charge du consignataire du navire vis-à-vis de l'armateur et l'expéditions.

2-1-1-1-Obligation du consignataire du navire

Le consignataire du navire doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation conformément a l'article 614 du code maritime algérien, ces derniers sont relatifs au navire et a l'expédition.

⁷ M.J.LA camba « perfectionnement en transport maritime » agent consignataire et son rôle, p06

Le consignataire doit s'assurer que le quai désigné permet facilement au navire de mouiller, et tenant compte notamment du tirant d'eau, du tonnage et de la nature de la cargaison à décharger et éventuellement à embarquer, aussi le consignataire du navire est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, et lamanage et l'entreprise de manutention, mais aussi tous ce qui sont susceptibles de faciliter le séjour du navire.

Il pèse sur le consignataire le devoir de conseil qui l'oblige à formuler des avis à l'armateur sur les perspectives de ces divers auxiliaires ainsi que sur la forme des contrats à être conclus, compte tenu des particularités du port où il exerce.

Enfin, il doit surveiller l'exécution de ces opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournies par ces entreprises.

Le consignataire doit informer l'armateur de l'accostage du navire, du début et la fin des opérations commerciales et de départ du navire.

2-1-1-2-L'obligation de recevoir les frets

Le consignataire du navire est tenu, conformément aux clauses du contrat de recouvrer le fret aux prix du transport à la place de l'armateur.

Le code maritime algérien permet au propriétaire du navire ou au capitaine de mandater le consignataire pour toutes autres missions liées à l'exploitation commerciale du navire, on peut comprendre qu'il peut agir comme mandataire de l'armateur et au nom du capitaine, il est subrogé dans ces droits pour réclamer le fret auprès des destinataires de cargaison, il arrive que le contrat entre le mandat et le mandataire ne précise pas l'obligation d'encaisser le fret, il y a une limite à l'entendue du mandat.

Le code maritime algérien accorde la faculté au transporteur de refuser la livraison des marchandises pour les faire consigner jusqu'au paiement du fret.

Il arrive parfois que la remise du jeu de connaissement « payée d'avance », qui représente une quittance de fret, sans que celui-ci ne soit effectivement payé, prévenir le transporteur de tout recours contre le chargeur sur le fondement de l'enrichissement sans cause.

Le consignataire du navire, dans l'accomplissement de son mandat, aura des rapports avec des tiers. Il ne s'agira pas seulement des chargeurs mais des différents fournisseurs avec lequel il entrera en contact pour les besoins du navire.

Remarque

L'article 792 du code maritime algérien accorde la faculté au transporteur de refuser la livraison des marchandises pour les faire jusqu'au paiement de son fret.

2-1-2-Obligation vis-à-vis des tiers (destinataire/expéditeur)

En vertu de l'article 610 du code maritime, le consignataire du navire est tenu de procéder aux opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieux et places du capitaine.

Quant les marchandises sont destinées à l'exportation, le consignataire à l'obligation avant leur prise en charge, de vérifier leur état cette opération peut être aussi effectuée par le bord à l'embarquement a défaut de réserves émises, le transport est présumé avoir pris en charge la cargaison conforme telle qu'elle est décrite sur le connaissement lorsque le consignataire prend en charge les marchandises, il s'oblige à délivrer aux expéditeur, soit un reçu, soit une attestation de prise en charge.

Il arrive que certains consignataires, contrairement à d'autres qui refusent la délivrance d'un tel document, essentiellement lorsque la marchandise est entreposée sous hangar, et en absence de gardiennage. Ces marchandises en instance d'embarquement se retrouvent dans une situation juridique incertaine.

La responsabilité du consignataire se trouve engagés lorsqu'il délivre un billet de bord, sans mettre à l'abri la marchandise qui a subi un retard d'embarquement sur un autre avec un retard de trois mois .une fois à l'arrivée, le consignataire reçoit les marchandises des mains du capitaine.

Il effectue alors, le connaissement des avaries et des manquants, il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires. C'est son premier devoir à l'égard des tiers. Il est généralement rare que les destinataires se présente des l'arrivée du navire pour recevoir leurs marchandises.

Cette relation de consignataire du navire avec les tiers destinataires des marchandises, ne doit pas de l'empêché de veiller a la sauvegarde des droits de son mandant principal a savoir l'armateur.

C'est ce dernier qui est chargé des intérêts du navire qu'il soit désigné à la charte ou qu'il soit titulaire de connaissement.

Cependant, est possible d'aviser le destinataire quand le document de transport et un connaissement a personne dénommé, quand il s'agit d'un connaissement au porteur ou a ordre, cet avis irréalisable.

Le consignataire doit remettre la marchandise au destinataire ou a son représentant.

L'article 784 du code maritime algérien définit le destinataire comme étant celui dont le nom est indiqué sur connaissement a l'arrivé lorsque le connaissement est au porteur et enfin le dernier endossataire dans le connaissement a l'ordre.

- ✓ Il effectue alors la connaissance des avaries et des manquants
- ✓ Il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison au destinataire c'est son premier devoir a l'égard des tiers.

2-1-3-Les obligations de l'armateur vis-à-vis du consignataire

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

2-1-3-1-Versement de la rémunération

Le consignataire du navire ne reçoit pas un salaire fixe, il est rémunéré par des commissions dont le pourcentage est généralement fixé par contrat sur le fret.

Le code maritime algérien précise en son article 615 que la consignation soit rémunérée « le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixé par convention, par un tarif ou a défaut par l'usage »⁸.

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

A titre d'exemple, la commission entré/sortie est de 5% du fret pour navire de ligne régulière elle est majorée de 2,5% au titre de commission de recrutement de fret pour le consignataire.

⁸ S.A.LAMY « transport », tome 2 éditions lamy S.A7590, page 439

2-1-3-2-Le remboursement des avances⁹

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

Notons que le remboursement des avances accordées au capitaine ou des fonds utilisés pour les besoins normaux du navire est une obligation de l'armateur.

Il arrive que le consignataire ne possède pas des fonds appartenant à l'armateur, mais pour faire face aux frais du navire, il demande avant l'arrivée de ce dernier au port, le virement du navire. L'article 616 du code maritime algérien indique :

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

2-2-Responsabilité de l'agent consignataire

Dans les ports, le consignataire du navire est chargé en vertu d'un contrat de consignation conclue avec un ou plusieurs armateurs, et d'agir au nom et pour le compte de ces derniers.

Le consignataire est responsable de ses fautes envers le transporteur qui demeure son mandat. Les tiers pour leurs parts ne peuvent invoquer que la responsabilité du mandat. Il pourra par contre agir contre le consignataire du navire sur le plan délictuel, c'est-à-dire en cas de fautes personnelles.

Donc le consignataire est responsable de ses fautes personnelles aux termes du droit commun. L'article 617 du code maritime algérien stipule que : « le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun »

2-2-1-Responsabilité contractuelles

Le consignataire du navire est responsable vis-à-vis des tiers des fautes commises dans l'exécution de son mandat, notamment en cas d'erreurs graves dans la réparation des

⁹ Article 616 du code maritime algérien

marchandises transportées. Par ailleurs, sa responsabilité quasi-délictuelle est engagée pour les avaries occasionnées à des marchandises en stationnement sur le quai débarquement.¹⁰

La responsabilité du consignataire à l'égard du tiers peut être recherchée pour tout préjudice qui trouve son origine dans une faute qui lui est imputable. En droit algérien, elle sera engagée sur la base de l'article 124 du code civile qui dispose : « que tout fait quelconque de l'homme qui cause a autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

La responsabilité du consignataire du navire sera engagée pour toute faute de sa part dans tous les mandats ou destinataires devront démontrer la faute, le préjudice qu'il a subi le lien de causalité existant entre les deux.

3-Rupture du contrat de consignation

En principe elle coïncide avec le départ du navire, mais en cas de rupture (pour différentes causes en cours d'exécution) sur l'initiative du mandat, il n'y a pas d'indemnisation s'il n'y a pas d'abus de droit.

3-1-Le contrat de consignation arrivé a son terme

Dans ce cas, il est normal que le contrat de consignation prenne fin dès que l'agent consignataire a réalisé les opérations qui étaient à sa charge, a savoir le départ du navire et la clôture de son compte d'escale.

3-2-Interruption du contrat de la consignation

Le code civile algérien indique dans son article 586 : « que le mandat prend fin par la conclusion de l'affaire a l'expiration de terme pour lequel il est donnée, comme il prend fin également au décès du mandat ou du mandataire, par la révocation du mandataire ou par la renonciation du mandat.

Il reste de cet article que la circonstance de rupture de contrat de consignation sont diverses.

4- Aspects économique et juridique de la consignation

4-1-Aspect économique de la consignation

¹⁰ Article 124 du code civile algérien.

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

De part la diversité de ses missions, il doit réaliser les objectifs de son mandant selon les règles usuelles de la gestion tout en tenant compte de la situation économique, politique, sociale, religieuse et linguistique du pays de ce dernier.

Le consignataire peut se constituer en E.U.R.L ou en société par action, quelque soit la forme choisie il doit gérer ses activités de manière efficace afin d'être mieux appréciée par les armateurs et acquérir leur confiance.

En effet, un armateur aura tendance à choisir une entreprise qui dispose de capacités financières apte à faire face aux impératifs du commandant de navire sans toutefois être amené à octroyer des avances à son mandataire.

Le consignataire doit être en mesure de prendre en charge la quasi-totalité des préoccupations du commandant du navire au port d'escale.

4-2-Aspect juridique de la consignation

Le consignataire doit gérer le navire selon les règles juridiques du code maritime international. Il doit prendre en charge tous les conflits qui pourraient survenir au port d'escale, il gère les dossiers contentieux.¹¹

Le consignataire est responsable des fautes qu'il commet personnellement dans l'exercice de ses activités.

Conclusion

Des la signature de contrat l'agent consignataire veille à exercé et à respecter ces engagements envers l'autre partie (l'armateur), afin d'éviter les conflits avec d'autres intervenants dans la chaîne de transport maritime.

¹¹ Article 586 du code civil algérien.

Conclusion :

Le consignataire est chargé de l'organisation physique de l'escale. Il s'agit alors de gérer toutes les formalités administratives liées au navire avant l'arrivée et lors de son séjour en port, de s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison (récupération des titres de transport de la marchandise, des documents pour l'exportation, la déclaration auprès des douanes, la répartition des frais d'escale) et de pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'équipage.

À tout moment, pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels demandés. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, d'opérations commerciales, et de départ seront envoyés à l'armateur pour qu'il puisse contrôler les dépenses et préparer l'escale suivante du navire. L'escale terminée, le consignataire enverra ainsi à son armateur un document reprenant toutes les recettes, ainsi que toutes ses dépenses.

Chapitre III

*Consignation des navires et de la
marchandise*

Le consignataire est chargé de l'organisation physique de l'escale. Il s'agit alors de gérer toutes les formalités administratives liées au navire avant l'arrivée et lors de son séjour en port, de s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison (récupération des titres de transport de la marchandise, des documents pour l'exportation, la déclaration auprès des douanes, la répartition des frais d'escale) et de pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'équipage.

Dans le présent chapitre nous allons présenter l'essentiel de l'activité de consignation au sein de la société national shipping compagny, la première section sera consacré a la présentation de la société, dans la deuxième section nous illustrons les opérations de traitement d'une escale du navire, A travers la troisième section nous allons identifier le marché de consignation a Bejaia, ainsi que l'impact, les obstacles et les perspectives à venir au but d'améliorer le dynamisme de l'activité de consignation d'une façon particulier et de transport maritime en général.

Section : 1 présentation de l'organisme d'accueil (NASHCO-SPA) de Bejaia :

Dans cette section nous présenterons l'historique de (NASHCO-SPA) ainsi ses différentes activités et services et les départements qui la composent.

1-1- Historique:

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

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

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

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

NASHCO a aujourd'hui un capital social de 326.260.000.00DA.

1-2-Le Siege Social :

Il est fixé à Alger, sis au boulevard Mohamed' V'Alger.

Il pourra être transféré en tout endroit en Algérie, la société peut avoir en outre des bureaux, agences sièges administratifs, succursales, partout où le conseil d'administration le jugera utile, sans qu'il en résulte aucune dérogation à l'attribution de juridiction.

1-3-Les activités de NASHCO :

C'est une société spécialisée dans la consignation des navires de lignes régulières et de tramping, ainsi que l'avitaillement, elle est issue de l'armement national et de l'armement étrangère

Face aux résultats encourageant enregistré 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 :

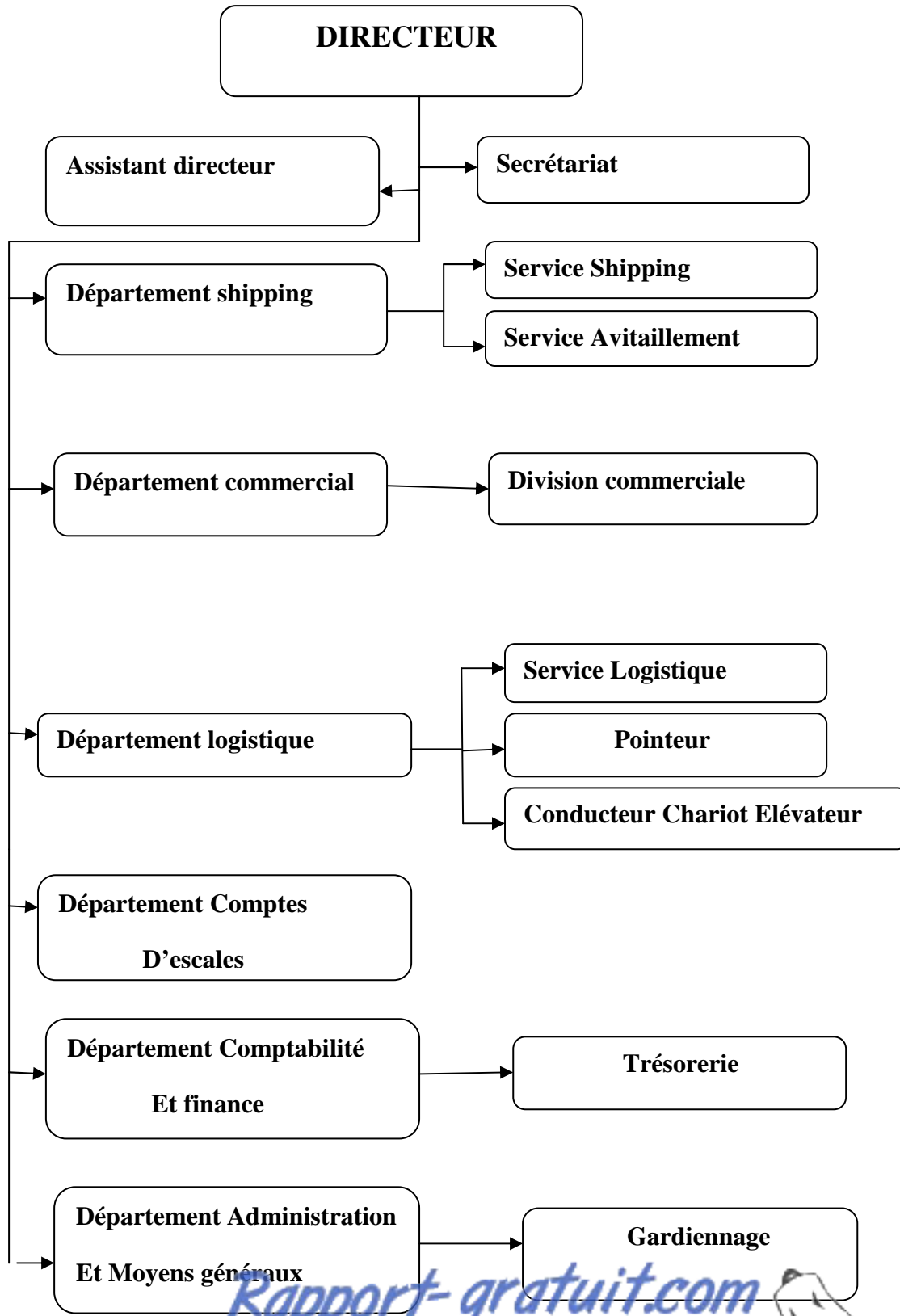
- Avitaillement.
- La consignation des conteneurs.
- Le recrutement du fret.
- Représentation de l'armement national et étranger.
- Conseil au transport multimodal.
- Transit : dédouanement.
- Magasinage terrestre des marchandises.

1-4-les objectifs :

Le but de NASHCO est de :

- Faciliter les échanges pour ses clients et d'en faire un véritable partenaire, offrir un service de qualité pour les satisfaire.
- S'occuper des navires et de la marchandise.
- Faciliter la procédure d'import et l'export.

1-5-Organigramme de NASHCO BEJAIA



2- Description des postes :**2-1-le directeur :**

- C'est le gestionnaire et dirigeant de l'agence.
- Le contrôle des différents services.

2-2-l'assistant :

- Remplacer le directeur pendant son absence.
- Coordonner les différents services.
- Le suivi du commerciale.

2-3 -le secrétariat :

C'est la personne chargé d'effectuer pour le compte de l'employeur les tâches administratives et de bureaux tels que la correspondance et la réception des appels ainsi que les tâches suivants :

- Enregistrement du courrier arrivé.
- Enregistrement du courrier départ.
- Consultation de la boîte email en permanence télécharger tous les e-mails reçu.
- Elaboration du rapport d'activité mensuel.

2-4 -Département Shipping :

Ce département se compose de deux services :

2-4-1-Service shipping :

C'est l'agent qui s'occupe :

- De faire une estimation prévisionnelle d'une escale et le fait communiquer par biais de facture pro forma.
- Recevoir le manifeste cargo par email.
- Faire la situation portuaire.
- Assister à la conférence de placement.
- S'occuper des opérations de manutention.
- Suivi des opérations.

- Récupération des pli-cartables, embarquement, débarquement.
- Apporte une assistance au commandant.

2-4-2-Le service avitaillement :

Le SHIPCHANDLER c'est l'avitailleur, chargé d'approvisionnement, préparer la commande du commandant tels que les besoins du navire (accessoires, peinture,.....etc.).

- Faire un préalable.
- Préparer la facture pour les achats.
- Faire des bons d'embarquement.

Une fois que le navire arrive, l'avitailleur monte à bord pour faire contrôler ses achats par le capitaine.

2-5-département commercial :

- L'annonce générale du navire.
- Ouverture d'une chemise de courtage classement de messages, manifeste cargo, comptable (montant du fret) et permis d'admission pour les produits dangereux.
- La création d'une escale.
- Donner un numéro de dossier et saisie des avis d'arriver et taxation du fret.
- Envoi et réception des plis cartable par D.T.H à l'avance ou par le capitaine.
- Statistique mensuelles.

2-5-1-Division commerciale :

- Taxation fret.
- Taxation des avis d'arrivées.
- Saisie de la manifeste douane.
- Préparation des fiches de recettes.
- Transmission des avis d'arrivées et faire les échanges avec les clients.

2-6 Département logistique :**2-6-1-Service logistique :**

Il veille aux mouvements des conteneurs à l'entrée et à la sortie des conteneurs et établie des factures lors de réparation du conteneur.

2-6-1-Agent pointeur :

- Suivre la situation parc à conteneur.
- Les mouvements des entrées/sorties des conteneurs.
- Etablissement des situations journalières mensuelles.

2-6-2-Conducteur chariot élévateur :

Il est chargé de faire l'entreposage des conteneurs vides au parc.

2-7 Département compte d'escapes :

- Contrôle des factures des fournisseurs de chaque prestation.
- Analyser les fiches de recettes.
- Classer les dossiers comptes d'escapes.
- Statistique mensuelle.

2-8-Département finance & comptabilité :

- Le saisi des opérations comptables.
- Les documents de la synthèse (bilan, la balance finale le TCR).
- Comptabilité des chèques.

2-8-1-Trésorerie :

- Etablissement des factures d'échanges soit (importation ou exportation).
- Etablissement de la facture surestaries.
- Etablissement des factures inter change.
- Saisie des bordereaux de remise des chèques.
- Faire des apurements.
- Etablissement des situations journalières mensuelles.
- Etablissement de la situation hebdomadaire de la caisse.

2-9-Département administration :

- La gestion administrative du personnel.
- Etablissement des dossiers administratifs et suivis des carrières.
- Mise à jour du planning des mouvements.
- Suivi des programmes de formation.

- Etablissement des déclarations mensuelles des cotisations.
- Traitement de la paye
- Entretien et réparation du mobilier et des locaux.
- Assuré l'approvisionnement de l'agence en fournitures et matériels de bureau.
- Gestion des stocks.

Section 2 : Traitement d'une escale de navire

Pour bien améliorer notre appréhension de l'activité de consignation, nous avons assisté a une escale de navire de ligne régulière « GOURAYA », avec l'agent consignataire.ci-après nous présentons les différentes procédures suivies lors de l'escale de « GOURAYA ».

1-1-Avant l'arrivée du navire

Dés l'annonce de l'arriver du navire « **GOURAYA** » au port ,un document appelé **E.T.A** (Estimation du temps d'arriver)¹ qui arrive soit par fax ,mail...au moins 48 heures a l'avance, et comprend les informations suivantes le nom du navire ,l'heur d'arrivée, provenance et l'arrivé au port de destination, ses caractéristiques la nature de la marchandise, l'agent shipping ouvre un dossier shipping ou sont classer les différents fax, mail ,manifeste-cargo² ,et fait la situation portuaire en présentant les caractéristiques du navire³ (navire en rad, a quai longueur, largeur ,tirant d'eau et le type du navire RO/RO ou bien général cargo) .

Le 17/04/2015 le navire arrive en rade à 06:00 du matin

L'agent shipping assiste a la conférence de placement qui se déroule a la capitainerie chaque jour a 10:00h pour la demande de mise a quai et il leur y remettait les documents suivants :

- Le bon de commande pour l'exploitation du navire
- Une copie du manifeste plan de chargement.
- **E.T.A** du navire
- Etablir la demande de département a déposé auprès des services des douanes.

Une fois qu'ils se sont mis d'accord sur la date d'entrer du navire ils précisent le poste d'accostage qui est le poste N°9.

1-2-Accostage du navire deuxième opération

Le 17/04/2015 entré du navire au port avec le pilote a bord, il accoste à 10:24.

¹ Voir annexe n°1.

² Voir annexe n°2.

³ Voir annexe n°3.

Le déchargement de la marchandise se fait par l'équipe de l'**E.P.B** engagée par NASHCO.

1-3-Déclaration de la marchandise en douane

Le service commercial collecte tous les données nécessaires pour ouvrir deux chemises courtage (une pour la douane et l'autre reste dans le service commercial).

- Taxation des connaissements.
- Etablissement des avis d'arrivées⁴.
- Etablissement de la fiche de recette.
- Etablissement du manifeste d'entrée.
- Etablissement du manifeste de sortie.
- Préparer les plis cartable en cas de marchandise a exporté ainsi que tous les documents nécessaires.

1-4-Préparation de la sortie du navire

Le service commercial établit un manifeste de sortie⁵ pour le navire qui se fait en quatre exemplaires :

- La douane
- Le service shipping
- Le service commercial
- Le commandant

1-5-Etablissement des avis d'arrivés

C'est un programme qui permet de taxer automatiquement les connaissance.il calcul les frais à payer par les clients avant enlèvement pour obtention des avis d'arrivés, ces frais se composent :

- Fret payable a destination
- Frais de débarquement
- Prime forfaitaire agence
- Péage

⁴ Voir annexe n°4

⁵ Voire annexe n°5

- Frais d'avis
- TVA

Les avis d'arrivés avisent les clients de l'arrivé de leur marchandises.

1-6-La récupération des plis cartables et des avis d'arrivés par les clients

Les clients se présente a l'agence le jour même de l'arrivé du navire et ce pour récupérer les plis cartable et les avis d'arrivés.

1-7-Délivrance de la marchandise aux clients

Une fois que les avis d'arrivées sont récupérés par les clients, ces derniers se présente a l'agence muni du :

- Connaissance original
- Un chèque pour paiement des débours (plus le chèque de caution s'il s'agit des conteneurs).

Pour échanger le connaissance original contre un connaissance chef⁶, et avoir le bon à délivrer qui permet aux clients de faire sortir leur marchandise du port, et toute l'opération se résume en un seul mot « échange ».

1-8-Etablissement de différentes factures

- Etablissement de la facture et péage
 - la facture de courtage s'établie pour payer a la douane la taxe sur marchandise.
 - La taxe à l'import est 20,24DA/tonne.
 - La taxe à l'export est 22,24/tonne.
- Etablissement de la facture courtage
 - l'agence assure la collecte pour le compte de trésor de toutes redevances portuaires et péage.
 - Le montant de ces prélèvements est fixé par la loi de finance annuellement.
- taxe de péage sur les marchandises.
 - A l'import.
 - A l'export.
- Suivant les catégories des marchandises.

⁶ Voir annexe n°6

- Péage ou droit de navigation en fonction de la jauge du navire.
- Ces sommes sont versées au trésor périodiquement contre remise d'une quittance.
- Honoraire de courtage

En parallèle sont calculés les honoraires du courtage dus à l'agence, ils sont calculés en fonction du tonnage traité à l'import et l'export.

1-9-Etablissement du compte d'escale

Le service du compte d'escale est chargé de rassembler tous les comptes et toutes les factures de prestation et dépenses afférentes à l'escale.

Le compte d'escale est établi après le départ du navire et la remise du dossier shipping vers le service compte d'escale.

Elément constitutif d'un compte d'escale :

Tous les documents à charge des frais inhérents à l'escale sont rassemblés avec leur pièces justificatives sont adressés à la partie concernée pour le règlement du compte d'escale. Les frais se divisent en deux catégories :

- Frais commerciaux.
- Fiche de recette en ligne régulière

1-9-1-Les frais commerciaux

Ils sont relatifs aux opérations commerciales, ils se composent :

➤ **Frais de manutention**

Ils sont à la charge de l'armateur en ligne régulière, et à celle des réceptionnaires en condition FIOS.

Les pièces justificatives :

- La facture de l'entreprise portuaire de Bejaia.
- Le time-sheet⁷ signé par le commandant du navire.

⁷ Voir annexe n°7

➤ **Frais portuaire**

Se sont tous les frais portuaires engendrés par l'escale :

- Facture de pilotage
- Facture de remorquage
- Facture lamanage
- Facture amarrage
- Défense accostage
- Taxe séjour portuaire(TSP)
- Extra-frais
- Facture manutention (location engin)
- Facture débarquement
- Facture embarquement
- Facture d'eau
- Facture détritrus.

➤ **Soutes**

Facture de livraison des soutes en cas du besoin.

➤ **Commission d'agence**

○ **A l'import**

Son mandat est calculé sur le fret de base, il s'élève à 1.5% pour les navires de ligne régulière, pour les navires FIOS la commission d'agence se calcule à base du tonnage et de la nature de la marchandise transporté.

○ **A l'export**

La commission d'agence à l'export est fixée à 2.5% sur le fret pour les navires CNAN, concernant les navires tiers selon le tonnage.

○ **Frais d'expertise**

Ils constituent le montant de toute expertise de la marchandise.

- **Frais de télécommunication**

Les frais sont regroupés dans la rubrique prestation diverses. il représente tous les frais de communication par téléphone, fax...

- **Balayage est nettoyage**

La CNAN accorde suivant la convention collective le balayage, nettoyage des cales effectuées par l'équipage. Le montant est remis a bord par l'agent ensuite le facturer a l'armateur avec les pièces justificatives suivantes :

- Demande de paiement du bord
- Accord de l'armateur
- Reçu du bord

1-9-2-fiche de recette en ligne régulière

Les recettes du fret sont calculées comme suit :

Si le fret est payable à destination, il sera collecté par le département finance et comptabilité au fur et a mesure de l'échange des connaissances.

Après déduction de tous les frais et commissions d'agence, le solde sera crédité à l'armateur.

Si le solde est crédité, le transfert se fera qu'après demande de l'armateur. Pour le paiement des frais par les navires affrétés il se fera par appel à la provision. Pour les navires CNAN un état mensuel est établi.

Une fois que le responsable du service compte d'escale a accomplit sont travail, ce dernier établit le compte d'escale puis œuvre une chemise qui contient toutes les dépenses du navire pendant son escale (pièces justificatives).

Si le compte d'escale est clôturé, il doit être contrôlé avec le service comptabilité si toutes les factures sont comptabilisées.

Après contrôle et vérification, le compte d'escale sera transmis au directeur d'agence pour signature et l'envoi ensuite a l'armateur.

Le compte d'escale est établie en 3 exemplaire (02 pour l'armateur, 01 pour le dossier compte d'escale).

Conclusion :

L'agent consignataire veille à accomplir toutes les missions liées au navire et à la marchandise d'une façon ordonner et sans retard afin d'assurer le bon déroulement de l'opération d'escale ainsi que de satisfaire tout les autres acteurs de transport maritime.

Section 03: présentation du marché de la consignation (efficacité, et obstacles recensés)

Dans cette section nous allons présentés le marché de consignation a Bejaia, ainsi que l'impact, les obstacles et les perspectives à venir au but d'amélioré le dynamisme de l'activité de consignation d'une façon particulier et de transport maritime en général.

1- Présentation du marché de la consignation (Bejaia)

Le marché de consignations des navires est divisé en deux catégorie : tout d'abord les entreprises détenant des contrats de consignation des navires de lignes régulières et ceux opérants sur des contrats de consignation spot, c'est-à-dire, contrat liant l'armateur au consignataire sur une seule escale, où le navire déchargera une cargaison donnée et quitte le port.

Les contrats de consignation des lignes régulières nécessitent des moyens financiers et humains considérables (entrepôt, port sec,, etc.)

Rares sont les sociétés de consignation des navires, qui exercent uniquement la consignation, En effet, ils mettent à disposition des clients une panoplie de services, tel que le transport terrestre, le transit etc.

L'agence NASHCO et le mandataire salarie de l'armateur CNAN ou d'autre armateurs qui sollicite ces services, que ce soit des armateurs de ligne régulière ou de ligne non régulière.

2-les différentes compagnies exerçantes dans le port de Bejaia

Le marché de consignation à Bejaia est reparti entre 22 compagnies, national et étrangère
Le tableau ci-dessus nous montre les principales compagnies :

Tableau 02 : les principales compagnies exerçantes à Bejaia

Les compagnies nationales	Les compagnies étrangères
NASHCO	CMA CGM ALGERIE
GEMA	MAERSK LINE
CORAFSA	GLOBAL SHIPPING
NOLIS	MSC ALGERIE
	SEA HORSE ALGERIE
	SHICO
	ALMARICO
	MARFRET

Source : établie par nos soins a partir des documents fournis par NASHCO

3-Les parts de marché des principales compagnies

Les compagnies étrangères en pris 95% des part de marché dont CMA est première (3 a 4 navire par semaine), suivi par MSC (3 navire par semaine), MAERSK (2 navire par semaine) et pour les autres concurrents sa varier entre 1 et 2 navire par semaine ou par 15 jour, les compagnies publiques représente que 5% du marché repartie entre NASHCO avec 3% et GEMA avec 2%.

4-l'activité de consignation : cas de NASHCO

L'activité de consignataire se mesure à partir de la quantité de la marchandise et le nombre de navires consigné par an. NASHCO délivre plus de 3500 connaissements par année.

Le tableau ci-dessus montre l'activité de NASHCO dans les Cinq dernières années.

Tableau03 : l'évolution de l'activité de NASHCO

Unité/Tonne

année	quantité		Nombre de navire
	import	export	
2010	89 088	1 655	55
2011	108 890	7 990	59
2012	122 139	75 555	63
2013	163 397	7 007	68
2014	88 449	7 498	52

Source : établi par nos soins à partir des documents fournis par NASHCO.

Commentaire :

L'analyse de ce tableau nous montre que l'activité de NASHCO a fortement progressé à partir de 2010 jusqu'à 2013 avec un taux de 83.41%. Mais en 2014 la quantité de la marchandise consignée à l'import a baissé de 84.73%. Ceci est dû à la politique d'austérité suivie par l'Etat à cause de la chute des prix du pétrole (consiste à la minimisation des importations).

5- Impact et Importance de la consignation :

L'activité de NASHCO a un rôle incontournable dans le transport maritime à travers la veillance permanente sur le bon déroulement des opérations liées à l'escale d'un navire dans le port, ce qui a des avantages énormes en terme de :

➤ **Rapidité :**

Pour le client comme pour l'armateur, les pertes de temps lors de ruptures de charge ou décharge sont réduites au strict minimum, grâce à l'engagement d'équipage nécessaire et qualifié par le consignataire, ce qui accélère les formalités et le dédouanement.

- **Etablir un bon marché :** l'agent consignataire est le point de rencontre entre les autres intervenants de transport maritime grâce au maintien de contact entre eux d'une façon permanente, ce qui facilite l'accord entre le vendeur et l'acheteur.
- **La souplesse :** en termes de stockage et le magasinage de la marchandise.
- **La sécurité :** le consignataire veille toujours à protéger la marchandise contre toutes incidents tel que les intempéries le vol, les pertes durant la manutention.

Tout ces impacts à des répercussions positives sur les autres acteurs de transport maritime et parmi eux on à :

Sur le transporteur :

- Réduction des temps d'escale de navire.
- Assurer les besoins de navire durant l'escale.
- Evité le surcout causé par le retard.
- Recrutement du fret.

Sur le manutentionnaire :

- Le bon déroulement de l'opération de manutention.
- Rapidité de livraison.

Sur le port :

- Meilleure organisation portuaire.
- Sécurité de la marchandise.
- Réduction du temps d'escale.

Sur le client :

- Informer de la date d'arrivé de navire et de la marchandise.
- Dynamisé le transfert de la marchandise.

6-Les difficultés pénalisant l'activité des consignataires :(BEJAIA)

L'entretien que nous avons effectué au sein de l'agent consignataire NASHCO nous permet de relever les principaux obstacles qui entravent l'activité. En effet, l'activité de consignation est toujours accompagner par certains difficultés qui pénalise son dynamisme et son efficacité, donc on va essayer de révéle les problèmes de l'activité avec d'autres acteurs de la chaine du transport maritime.

6-1-Les infrastructures portuaires :**6-1-1-Les équipements de manutention et l'équipage**

L'insuffisance d'outils de manutention notamment les grus portuaire ne permis pas de faire face aux navires nombreux dépourvus de gréements de bord, ajouté à cela le manque d'équipage. Ceux- ci constitue aussi des contraintes pour le développement de l'activité ainsi de transport maritime de marchandise en raison du manque surtout des grus portiques

Dans les tableaux suivant nous allons présenter le personnel et le matériel de la manutention de l'entreprise portuaire de Bejaia :

• **Tableau 04 : Le personnel de la DMA**

Catégorie	nombre	affectation
Caristes	123	Service engins
grutiers	30	Service engins
Ingénieurs/mécaniciens/soudeurs/ Electromécaniciens/hydrauliciens/ vulgarisateurs	30	Département maintenances
Acheteur/magasinier	02	Service approvisionnements
total	180	

• Source : EPB (DMA)

• **Tableau 05 : Le matériels de la DMA**

Désignation	Nombre	Observation
Grues portuaires mobiles Sur roues	07	Capacité de 50 à 90 tonnes
Tracteurs-remorques	17	Capacité de 38 à 50 tonnes
Tracteur Ro/Ro	01	Spécialement pour les navires rouliers
Sackers	02	Capacité de 36 à 42 tonnes
Chariots élévateurs gros tonnage	17	Capacité de 18 à 28 tonnes
Chariots élévateurs gros	01	Spécialement pour les navires rouliers
Tonnage Ro/Ro		
Chariots élévateurs petit tonnage	47	Capacité de 03 à 10 tonnes
Chariots élévateurs à pinces	09	Capacité de 0.95 à 4 tonnes spécialement Les bobines de papier
Pelles chargeuses	04	Capacité de 0.62 à 1.2 tonnes spécialement Pour le balayage du vrac solide dans les Cales des navires
Chargeurs	06	Capacité de 02 à 04 m3 spécialement pour le Balayage du vrac solide dans les cales des navires
Total engins	98	

Source : EPB (DMA)

Commentaire :

Le premier tableau illustre le personnel de la direction manutention et acconage qui comporte 123 caristes et 30 grutiers concernant le service engin ainsi que 30 personnes dont des ingénieurs, mécaniciens et soudeurs qui sont attachés au département maintenance. Le service approvisionnement dispose de 02 acheteur/magasinier.

Le deuxième tableau regroupe les équipements (matériels et outillages), de port de Bejaia qui comportent des grues, tracteurs remorqueurs, chariots élévateurs, chargeurs et autre avec des capacités qui varient entre 50 à 90 tonnes pour les grues, 38 à 50 pour les tracteurs remorqueurs.

Ces équipements et le personnel restent insuffisant vus la durée de séjour de navire au port, avec une moyenne d'attente de 7.32 jours (4.27 jours en rade et 3.05 en quai), ce qui va engendrer des couts supplémentaires et un retard en termes de rotation de navire.

6-1-2-Entreposage réduit

Le port dispose d'entreposage réduit et étroit, qui ne peut pas faire face au nombre de marchandise embarquées et débarquées, ainsi le manque des ports secs pour le dépôt des conteneurs, car l'entreprise portuaire de Bejaia dispose uniquement d'un seule port sec (aboudaou), reste insuffisant vue au nombre de conteneurs débarqué par an.

Le tableau ci- dessus nous montre le trafic de conteneurs au port de Bejaia en 2014 :

- **Tableau 06 : les conteneurs débarqué au port**

rubriques	2014
Nombre de conteneurs	288 366
Tonnage net (tonne)	1 638 466

Sources : entreprise portuaire de Bejaia

6-1-3- la procédure de Contrôle douanier et analyse phytosanitaire :

Le contrôle douanier effectué pour les marchandises et l'analyse phytosanitaire de la (viande, produits dangereux,) prend énormément de temps. Le contrôle douanier qui se passe de huit heure à quinze heures, malheureusement n'est pas assuré pour vint quatre heures alors que le déchargement le chargement l'est .A titre d'exemple si le scanner effectue en moyenne

20 conteneurs durant la période de travail et qu'il faut passer 40 conteneurs. Donc il restera 20 autres à scanner, alors il faut attendre le lendemain et ainsi de suite. même chose pour l'analyse phytosanitaire qui prend largement de temps, en raison de l'absence d'un laboratoire d'analyse. Un céréalier prend trois jours en rade à cause de l'analyse des échantillons qui seront transmis à la capital, ensuite envoyé à Bejaia.

6-2-Les difficultés avec le client :

6-2-1-L'enlèvement de marchandise par les clients

Les clients tardent souvent à récupérer leurs marchandises, à cause de manque des documents nécessaires ou de non paiement des taxes et les frets, par fois ça peut aller jusqu'à une longue durée, ce qui cause un retard dans la procédure de consignation.

6-2-2-La restitution des conteneurs vide

Les clients font souvent le retard à restitué les conteneurs, surtout qui sont des clients occasionnelle a cause de la distance long qui sépare le client (l'importateur) de port, (2% à 3% de perte par an en terme de conteneurs).

6-2-3-Le vol de la marchandise

C'est un fléau rare, mais à chaque fois les consignataires reçoivent des plaintes déposés par les clients qui réclament le manque dans la marchandise débarqué, ce fléau est causé des fois par l'insuffisance des moyens sécuritaires dans les zones d'entreposage au port.

6-3-Difficultés liées à l'état de la concurrence :

La profession de consignation à Bejaia souffre de la concurrence déloyale qui porte sur plusieurs professions en liaison directe avec le secteur du transport maritime, de la corruption, des intrus dans la profession des transitaires, du manque d'uniformisation des procédures, de la nonchalance de l'administration et des textes de lois non appliqués.

Pour certaines d'entre elles, au contraire, elles sont source d'hémorragie de devise à travers :

- pour les unes, une concurrence déloyale conduisant à des prix au rabais dont seuls profitent les armateurs qu'elles représentent,
- pour d'autres, une accumulation énorme de recettes locales correspondant à des produits multiples souvent injustifiés qui reviennent aux armateurs et à leur organisation locale. Pire encore certaines ont profité de la faiblesse des contrôles internes pour transférer une partie des

recettes locales dégagées à partir de marges indues réalisées sur les services locaux sans commune mesure et au détriment des importateurs nationaux.

10) les perspectives à venir :

Pour contourner ces difficultés, l'agent consignataire propose de mener les actions suivantes :

- ✓ Élargissement des infrastructures portuaires pour être adapté au trafic moderne : moyens de manutention plus développé et rapide (terminaux à conteneurs), constructions plus de Quais.
- ✓ Réduire les prix des prestations portuaires.
- ✓ Faciliter les opérations d'acquisition des terrains pour les agences de consignation au but de faire les ports secs par elle même. Afin d'éviter le débordement dans le port.
- ✓ La coordination managériale entre les différents intervenants dans la chaîne de transports maritime. (le port, la douane, les clients, le consignataire)
- ✓ Construction des infrastructures de base (les routes terrestres, les chemins de fer...), afin de faciliter la sortie de la marchandise des ports et réduire le temps pour l'arrivée de la marchandise à la destination final.

Conclusion :

La compagnie de NASHCO partage le marché de la consignation avec de nombreuses agences étrangères, de taille et d'importance diverses, assurant, pour la majorité d'entre elles, la consignation de navires de lignes régulières, NASHCO couvre une part marginale de ce marché et cela est dû à l'absence d'une flotte nationale.

Conclusion générale

Ce travail nous a permis d'offrir une mise à jour de l'environnement général de l'activité de consignation des navires et des marchandises, nous estimons que faire un état des lieux de ce qui existe permet de confirmer plus que jamais que la consignation et ses spécificités représente un champ d'investigation aussi bien technique qu'intellectuel enrichissant.

L'agent consignataire de navire est une création de la pratique, son statut a été élaboré par le droit prétorien avant d'être consacré par la loi.

Concernant le rôle de l'agent consignataire sur les marchandises, il doit être clairement distingué de celui du consignataire de navire.

Le consignataire de la cargaison se définit comme étant le mandataire des ayants droit à la marchandise, avec le développement du transport multimodale, l'agent consignataire a un rôle nouveau comme la logistique des conteneurs et les opérations de pré-acheminement et post acheminement.

En ce qui concerne ces dernières opérations, l'agent consignataire de navire le fait tantôt pour le compte de l'armateur, tantôt il agit comme un véritable commissionnaire de transport.

Auxiliaire de transport, il est aussi auxiliaire de l'armement, son intervention peut être occasionnelle ou régulière, cependant quelque soit l'objet de cette intervention (navire, marchandise ou passager) ses activités sont nombreuses.

En exposant les différentes étapes de l'escale maritime et les opérations de consignation nous avons pu déterminer l'importance de l'agent consignataire et la nécessité de sa présence pour le bon fonctionnement des opérations liées au transport maritime.

En effet l'activité de la consignation occupe une place très importante dans la représentation des armateurs, ces derniers qui souhaitent se débarrasser des différents responsabilités causés par l'escale de leurs navires, trouve dans le service que leur fournit le consignataire, une manière idéale d'être à l'abri de toutes difficultés postérieures.

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

Conclusion générale

être accompagné d'un maximum de garanties que se soit pour les marchandises ou pour les besoins du navire.

Bibliographie

1-les ouvrages

- S.A.LAMY (2004) « transport » edition lamy
- JEAN-PATRICK MARCQ, (2003) Risques et assurances transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, édition l'Argus de l'assurance
- ARTHU_DESJARDINS ,Traité des assurances maritimes,(2002), édition Hachete
- M.J LA CAMBA «perfectionnement en transport maritime »(2004) agent consignataire et son rôle
- RENE RODIERE « traité générale de droit maritime » tome III, édition Dalloz

2-Mémoire

- SARAH BOUKERBOUT, (2009), le consignataire de navire et l'agent consignataire, mémoire de fin d'étude université Aix-Marseille III
- HALHAL SAID, (2013), le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime, mémoire de fin de cycle, université de Bejaia
- SAIDI HICHEM, MESSAOUDENE TOUFIK, (2013), les freins au développement de transport maritime de marchandise à Bejaia, mémoire de fin d'étude université de Bejaia
- AOUDANE YASSINE, (2008), l'escale maritime, déroulement et rôle de la consignation, mémoire de fin de formation, institut national spécialisé dans la formation professionnelle de Bejaia.
- ZAIDI.H(2008), la place du transport maritime de marchandise dans le commerce international, mémoire de fin d'étude, université de Bejaia

3-Documents et rapports

- Odier Françoise. Le Code de conduite des Conférences maritimes. In: Annuaire français de droit international, volume 25, 1979.
- La normalisation internationale des documents de transport maritime, Première publication : Annuaire de Droit Maritime, tome XIII, 1995
- Henry Cloarec « la marine marchandise », presse universitaire de France
- Le code maritime algerien

4-Site internet

- http://www.logistiqueconseil.org/transport_maritime.htm
- <http://www.cairn.info/revue-etude-2010>
- <http://elwatan.fr/actualite>

5-La presse

- Revu de presse, « Le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir » forum des chefs d'entreprise 02/10/2012
- Revu de presse « la question portuaire en Algérie » El watan ,16/12/2014

GLOSSAIRE DE L'ETUDE

Acconage : Manutention navire quai entrepôt.

Amarrage : Maintien d'un navire à l'aide de corde ou de cordage à une certaine distance du quai en l'attachant à un point fixe.

Arrimage : Chargement et arrangement des marchandises dans les cales d'un navire.

Barre : C'est une succession de fortes lames de fond de mer qui déferlent à quelques distances du rivage.

Cale : Espace d'un navire destiné à recevoir la cargaison.

Cargaison : Ensemble de marchandises et de produits transportés par un navire.

Cargo : Navire à vaste cale destiné au transport de grandes quantités de marchandises.

Communauté portuaire : C'est en règle générale, l'association formelle de toutes les organisations intervenant dans le transfert des marchandises et des passagers par la zone portuaire.

Connaissance : Titre représentant la propriété de la marchandise.

Conteneur : C'est un pavé droit métallique dans lequel on charge les marchandises pour des raisons de sécurité et d'économie d'espace.

Dépotage : Manutention consistant à sortir des marchandises d'un conteneur.

Empotage : Manutention consistant à mettre des marchandises dans un conteneur.

Entrepôt : Bâtiment, emplacement servant d'abri, de lieu de dépôt pour les marchandises pour lesquelles les droits de douane ne se sont pas encore acquittés.

Fret : Prix de rémunération payable pour le transport de marchandises par mer. Il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

Manifeste : C'est un récapitulatif de tous les connaissements de toutes les marchandises embarquées de tous les ports d'escale.

Pilotage : Opération qui consiste pour les ports concernés à conduire les opérations de manœuvre à l'entrée et à la sortie du port.

Plate-forme : Support plat de dimension très variable, destiné à recevoir certains matériels ou équipements.

Quai : Ouvrage composé d'un ou de plusieurs face d'accostage de navire ainsi que d'un espace d'opérations pour le transbordement ou le chargement et le déchargement de marchandises.

Rade : C'est un espace géographique aménagé en mer, où mouillent les navires.

Remorquage : C'est le fait de traîner les navires avec des engins de tirage pour un accostage dans de meilleures conditions.

Soute : Approvisionnement d'un navire en combustible.

Terminal : Ensemble des installations de port localisées sur un site excluant les eaux navigables.

Tirant d'eau : C'est la distance comprise entre le dessous de la quille au point le plus bas d'un navire et le niveau de l'eau.

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

Jauge : Volume de marchandise servant à son enregistrement et au calcul des taxes diverses qui lui sont applicables, ainsi que des primes d'assurances. L'unité de mesure est le tonneau de jauge, égale à $2,831 \text{ m}^3$ (100 pieds cubes anglais).

Fret : marchandise que transport le navire, chargent commercial d'un navire, mais aussi le prix du transport proprement dit (taux de fret).

Liste des annexes

Annexe n°1 : E.T.A (Estimation du temps d'arriver).

Annexe n°2 : manifeste cargo.

Annexe n°3 : caractéristique du navire.

Annexe n°4 : avis d'arrivée.

Annexe n°5 : manifeste de sortie.

Annexe n°6 : connaissance chef.

Annexe n°7 : time-sheet.

Résumé

De la marine à voile à la marine de nos jours, en passant par les navires à vapeur, le transport maritime a connu un véritable bouleversement ce qui a supposé un élargissement des activités et un changement profond dans l'exploitation des navires.

Ce développement a donné naissance à de nouvelles professions qualifiées « d'auxiliaires maritimes » dont le rôle est d'agir dans l'intérêt du navire en effectuant des tâches diverses et variées. Parmi tous les auxiliaires, l'agent de consignataire de navire joue un rôle très important non seulement par ce qu'il représente le transporteur, mais aussi par ce qu'il joue un rôle prépondérant dans le recrutement du fret.

Depuis quelques années, les mutations s'opèrent rapidement dans le secteur maritime. Les armateurs de petites tailles et de tailles moyennes sont absorbés par les plus grands. Certains grands armateurs qui exploitent leurs navires sur les lignes régulières ont tendance à créer des sociétés de consignation dans chaque port du monde où leurs navires font escale. Ces sociétés sont juridiquement des agents maritimes mais économiquement ce sont des succursales. Dans les ports où une compagnie ne dispose pas de représentant, elle peut faire appel à un agent non exclusif.