



REPOBLIKAN'I MADAKAGASIKARA

Tanindrazana - Fahafahana - Fandrosoana

MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET

DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

(MESRS)

UNIVERSITE DE MAHAJANGA

(UMG)

Institut Universitaire de Gestion et de Management

(IUGM)

Intitulé du thème :

**AUXIMAD
MAHAJANGA**



**LE TRANSPORT MARITIME AU PROFIT DE
CARACTERE INSULAIRE DE MADAGASCAR**

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE LICENCE

EN GESTION DES ENTREPRISES ET DES ADMINISTRATIONS

Option : COMMERCE INTERNATIONAL

**Présenté par : RASOAZANANIVO Maria Elcine
RAMAROSAHALA Maminirina Holisoa**

**President de jury : ZARAMODY
Alphonsine**

Examineur : FAHARANO Marcel

Examineur : FAHARANO Marcel

Encadreur Professionnel :

Enseignant à l'IUGM

RANDRIAMAMONJY Mamy Juste
Chef d'Agence AUXIMAD

Promotion : TARATRA

Edition : 9 février 2010

Adresse : Bloc 12 Porte V

Tel : 032 46 579 95

N° de soutenance : 812

Année Universitaire : 2008-2009

RESUME

Le transport maritime joue un rôle très important sur la vie économique d'une nation. L'AUXIMAD, une société prestataire de service maritime, ses ressources dépendent de l'existence des bateaux et des clients. La consignation est l'une des principales activités de l'AUXIMAD. Plusieurs endroits côtiers à Madagascar sont exploitables comme lieu d'escale des bateaux ou port. Malgré la mauvaise gestion et la non existence du bateau Malagasy. Le transport maritime est encore traditionnelle localement. Côté régional et international la fréquentation des bateaux qui débarquent sur les ports Malagasy est encore très faible. Bref, le transport peut être un facteur clé à la participation des plusieurs sociétés locales et de notre pays.

SUMMARY

The maritime transportation plays a very important role on the life economic of a nation. The AUXIMAD, a society beneficiary of maritime service, his/her/its resources depend of the existence of the boats on customers. The consignment is one of the main activities of the AUXIMAD. Several inshore places to Madagascar are exploitable like place of boat stopover or harbor. In spite of the bad management and the non existence of the Malagasy boat. The maritime transportation is locally even traditional. Regional and international side the company of boats that disembarks on the Malagasies harbours is again very weak. In short, the transportation can be a key factor to the involvement of the several local societies and our pays.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS

LISTE DES ACRONYMES ET DES ABREVIATIONS

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

INTRODUCTION

PARTIE I PRESENTATION GENERALE DE L'ENTREPRISE

 CHAPITRE I. PRESENTATION DE LA SOCIETE AUXIMAD

 CHAPITRE II ORGANISATION DE LA SOCIETE

 CHAPITRE III MOYENS ET RESSOURCES

PARTIE II LE TRANSPORT MARITIME ENVERS LA CONSIGNATION

 CHAPITRE I. IDENTITE DE LA CONSIGNATION DU NAVIRE

 CHAPITRE II. ASPECT COMMERCIALES DE LA CONSIGNATION

 CHAPITRE III. LES ATOUTS ET LES DEFAILLANCES DU TRANSPORT
 MARITIME

PARTIE III ANALYSE ET SUGGESTIONS

 CHAPITRE I. ANALYSE

 CHAPITRE II. SUGGESTIONS

 CHAPITRE III. RECOMMANDATIONS

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

ANNEXES

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS

➤ Tous nos vifs remerciements à :

- ❖ Monsieur le Président de l'Université de Mahajanga,
- ❖ Monsieur le Directeur de l'IUGM (Institut Universitaire de Gestion et de Management),
- ❖ Monsieur RANDRIAMAMONJY Mamy Juste, notre encadreur professionnel ; et aussi le Chef d'Agence de l'AUXIMAD Mahajanga,
- ❖ Monsieur RATOVOHAJA Hanitra, notre encadreur académique,
- ❖ Nos parents et à tous les membres de la famille qui nous ont soutenus moralement et financièrement,
- ❖ Tous les personnels de L'AUXIMAD qui nous ont accueillis chaleureusement et nous ont donné des formations durant notre stage,
- ❖ Tous les enseignants de l'IUGM qui nous ont donné les aspects théoriques que nous avons pratiqué et vécu durant notre stage, sans oublié les personnels qui collaborent à la réalisation de nos études,
- ❖ Nos amis qui nous aident à la réalisation de ce présent mémoire,
- ❖ Tous les lecteurs.

LISTE DES ACRONYMES ET DES ABREVIATIONS
--

AUXIMAD : AUXiliaire Maritime de MADagascar

ARO : Assurance Réassurance Omni branche

APMF : Agence Portuaire Maritime et Fluvial

BAD : Bon A Délivrer

BE : Bon d'Embarquement

B/L: Bill of Loading

BSC : Bureau de Suivi de Cargaison

CMN : Compagnie Malgache de Navigation

ETA: Estimated Time of Arrival

ETD: Estimated Time of Departure

FIOS: Free In Out STRIMMING

LHT: Longueur Hors Tout

Lht: Largeur hors tout

LPSA: Logistique Pétrolier Société Anonyme

MPS: Madagascar Pétro-Service

OMH : Office Malgache des Hydrocarbures

POB : Pilote A Bord

SOCAMAD : SOciété de Cabotage de MADagascar

SMOI : Société Maritime de l'Océan Indien

SMTM : Société Malgache des Hydrocarbures

TE : Tirant d'Eau

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

1) Organigramme de l'AUXIMAD Mahajanga	9
2) Liste des navires consignés par l'AUXIMAD pendant notre stage	15
3) Circuit de formalité administrative pour les bateaux pétroliers	29
4) Circuit de formalité administrative pour les navires conventionnels	29
5) Evaluer et contrôler l'activité	47
6) Les déterminants des valeurs délimités au client	48

INTRODUCTION

Le commerce est l'affaire de tous. Même si la politique commerciale semble être un sujet complexe et technique réservé aux experts, nous sommes tous concernés, au quotidien, quels que soient notre activité ou l'endroit où nous vivons. Notre environnement nous rappelle chaque jour la mondialisation: le thé ou le café du matin, notre voiture, les ordinateurs dont nous dépendons toujours plus, ou peut-être encore un tapis oriental que nous aimons ou les vacances passées sur un autre continent.

La mondialisation signifie qu'un nombre croissant de pays, riches ou pauvres, jouent un rôle dans l'économie mondiale. Ce processus est en train de transformer le fonctionnement des échanges mondiaux et influe de plus en plus sur notre quotidien.

L'île de Madagascar est l'une de plus grandes îles du monde. Elle tient le troisième rang. Les deux tiers de la surface de la terre sont recouvert par l'océan. La relation interplanétaire est fondamentale actuellement, surtout que nous restons sous les influences de la mondialisation et de la globalisation. Même s'il y a un grand fossé qui sépare le nord et le sud sur le plan économique, on reste tout de même des acteurs sur la scène internationale.

Sans le transport, il n'y a pas d'échanges réalisés surtout pour le commerce. Pour les pays insulaires comme Madagascar, seuls les objets volants et les objets flottants peuvent atteindre le territoire. Le transport maritime est l'un des moyens des plus efficaces et des plus utilisés pour l'humanité. On sait que les découvertes de certains pays ont été faites par des marins égarés, comme la découverte de l'Amérique par Amérigo Vespucci ou de Madagascar par Diego Diaz. Jusqu'à nos jours, le bateau détient le record pour le transport des marchandises à grande quantité. Mais notre grande île ne détient aucun appareil flottant pour satisfaire les besoins de la population. À l'heure actuelle nos dirigeants se contentent encore de la consignation.

Le stage au sein de la société AUXIMAD pour l'obtention de notre licence nous a permis d'en connaître un peu plus sur le monde maritime surtout sur la consignation des navires. Ce stage nous a permis d'analyser la situation afin de suggérer quelques solutions palliatives à la pénurie du navire. Nous abordons alors comme thème « LE TRANSPORT MARITIME AU PROFIT DU CARACTERE INSULAIRE DE MADAGASCAR ». Pour mieux éclaircir ce sujet, nous avons divisé notre devoir en trois parties. La première se base sur l'identité de l'entreprise, la deuxième sur la consignation et le transport maritime et la troisième sur l'évaluation. Veuillez, chers lecteurs, suivre le fruit de notre recherche.

**PARTIE I PRESENTATION GENERALE
DE L'ENTREPRISE**

CHAPITRE I. PRESENTATION DE LA SOCIETE AUXIMAD

SECTION I. HISTORIQUE

Comme Madagascar est une île, nous savons que le transport maritime est l'un des moyens le plus efficace depuis des années pour la rejoindre. Les opérateurs du transport maritime ont besoins des ambassades pour assurer le fonctionnement de leurs opérations. C'est pourquoi en 1902 est née la société WARF, dont le siège social était à Toamasina. Au fil des années, la société a évolué avec le temps et l'espace ; alors en 1952, on donne le nom de la société connue sous l'acronyme AUXIMAD qui se développe comme : Société Auxiliaire Maritime DE Madagascar. Quelques temps après, le siège social a été transféré à la capitale de Madagascar.

Grâce à son atout de caractère insulaire, Madagascar possède 17 ports, dont 8 ont des agences de l'AUXIMAD, en ajoutant Tananarive et Antsirabe qui se spécialisent en opération de transit seulement. Alors les agences dans les régions sont :

- Antsiranana
- Fort-Dauphin
- Mahajanga
- Mananjary
- Manakara
- Nosy-Be
- Tuléar
- Tamatave

LES PRINCIPAUX ACTIONNAIRES DE L'AUXIMAD

Comme toutes les sociétés, l'AUXIMAD a besoin de fonds pour bien dérouler ses activités. C'est pourquoi certains organismes participent à l'obtention du capital social de la société, qui sont :

- L'Assurance Réassurance Omni branche connu sur l'acronyme ARO
- La Société Malgache du Transport Maritime ou SMTM
- La DELMAS
- Le SCIPPA ou association des personnels de l'AUXIMAD

- Le CMN ou Compagnie Malgache de Navigation
- Et aussi des particuliers.

3

Les quatre premiers actionnaires cités détiennent 80% du capital de l'AUXIMAD.

La société est la plus ancienne opératrice maritime, et à ces débuts elle n'avait pas de concurrents, donc les affréteurs et les armateurs la contactaient pour être leur représentante au niveau des différentes opérations.

A cette ère, elle représentait de nombreux armateurs comme :

- Compagnie de l'armement Allemande
- ORGANITRANS
- Mer AUSTRAL
- NAVALE COMMERCIALE HARVAISE
- MOORE COOMRAKE « ROBIN LINE » à New York
- Etc...

Désormais, elle représente:

- SOCAMAD (Société de Cabotage de Madagascar)
- SOCATRA
- HUB TOTAL
- PETREDEC
- HEESTERSHIP
- Etc...

SECTION II. IDENTITE DE LA SOCIETE

2.1 : L'AUXIMAD – Siège :

Actuellement, l'adresse siège social est :

18 Rue JJ RABEARIVELO Antsahavola Antananarivo 101

E-mail :auximad@auximad.mg

Téléphone : +261 20 22 225 02

Fax : 22 310 98

Boite Postale : 1081

➤ **Registre des commerces :**

Son numéro d'immatriculation en registre de commerce est 2003B00732

➤ **Identification fiscale :**

Le numéro d'identification fiscal est de : 1050001568

➤ **Statistique :**

Elle est statistiquement enregistrée sous le numéro 1959000006

➤ **Capital social :**

La société AUXIMAD est une Société Anonyme à but lucratif elle possède actuellement une somme de capital de 222 000 000 d'Ariary.

➤ **Sa raison ou objet social :**

La société s'occupe de la consignation des navires et des avions ainsi que du transit aérien et maritime, l'entreposage, ainsi que la gestion de divers types d'assurances.

L'AUXIMAD Mahajanga :

L'adresse de la succursale à Mahajanga est facile à trouver parce qu'elle se situe en plein centre ville, au milieu du croisement qui mène vers la BOA et le bord de la mer. Plus exactement :

- Avenue de France Majunga Be
- Téléphone : +261 20 62 225 64
- Fax : 62 293 34
- Boite Postale : 166

Notons que toutes les activités de l'agence de Majunga dépendent du siège, elle a été créée en 1972.

SECTION III. SES OBJECTIFS ET SES ACTIVITES

3.1. Objectifs :

L' « AUXILIAIRE » est toujours dans la fonction de remplir la structure. Comme nous le savons, la société est l'une de plus âgées dans son domaine, actuellement elle fonctionne toujours bien, grâce notamment à ses savoirs faire. Car, comme toutes autres sociétés, elle a pour but de fidéliser sa clientèle, de les satisfaire et de procéder les tâches engagées exactement dans le but destiné. L'AUXIMAD prend particulièrement en charge les affréteurs et les armateurs, sur le domaine des échanges commerciaux internationaux, c'est-à-dire l'exportation et l'importation.

Etant donné l'adversité de la concurrence actuelle, la société doit obtenir des profits abondants pour bien fonctionner, donc elle doit harmoniser les tarifs donnés au client pour bien maintenir le partenariat avec les organismes pour qu'aucun d'entre eux ne se retrouve en situation de perte.

3.2. Ses sous activités :

Nous avons déjà raconté vaguement auparavant les exercices de l'organisme, mais elle s'occupe d'autres sous activités comme le magasinage et l'assurance.

3.2.1 - Le Magasinage

La société a des entrepôts sous douane représentant une superficie de 4500 m² et un terre plein de dimension 1600m². Ces magasins servent pour les marchandises conventionnelles et conteneurisés au niveau maritime.

3.2.2 - La représentation de l'assurance ARO

Comme l'assurance ARO est l'une des actionnaires de la société, la société leur doit donc une prestation de service, telle que :

L'assurance transport :

Elle concerne :

- ❖ Le Transport Terrestre
- ❖ Le Transport Aérien
- ❖ Le Transport Maritime
- ❖ L'Assurance automobile qui est exigé à Madagascar

L'assurance des personnes :

Il y a de type de l'assurance personne comme :

- ❖ La maladie
- ❖ Les accidents divers
- ❖ La retraite complémentaire

L'assurance sur la vie :

Ce sont :

- ❖ Cas vie
- ❖ Cas décès
- ❖ Cas mixte (vie et décès)

L'assurance de responsabilité civile :

Elle concerne :

- ❖ Décennale
- ❖ Chef d'entreprise
- ❖ Chef de famille
- ❖ Association Sportive
- ❖ Organisateurs

Les autres risques :

Il y a d'autres assurance risques comme :

- ❖ L'habitation, les locaux commerciaux avec les autres risques tel que : vol, cyclone, inondation, tempête
- ❖ Les effets de grêles, les dégâts des eaux, les mortalités de bétail, les bris de glace

Nous pouvons donc en retirer que l'AUXIMAD est une société prestataire de service qui est en prêt à collaborer avec n'importe quel organisme. Elle est toujours prête au partenariat.

Nous avons déjà vu son historique, cela nous incite désormais à élaborer plus en détail la vie de l'entreprise, dans le chapitre suivant nous allons voir l'organisation de l'entreprise.

CHAPITRE II. ORGANISATION DE LA SOCIETE

L'organisation est l'un des points vitaux de l'entreprise. Si elle n'est pas bien mise en place, cela peut ruiner la vie de la société. L'AUXIMAD a sa propre organisation vu la particularité de l'entreprise et de ses succursales partout dans l'île. Pour mieux éclaircir tout cela, nous allons voir globalement l'AUXIMAD Siège et après l'agence à Majunga où nous avons effectué notre stage.

Coté ressources humaines, la société engage actuellement plus de 300 employés. Le nombre d'agents n'est pas les même dans chaque agences. Cela dépend des occupations et de la dimension de chacune.

SECTION I. LES RESSOURCES HUMAINES

1.1 : Les grands dirigeants

Monsieur RATSIRAHONANA Lalaina Herilanto tient le poste de **Directeur Général**.

La **direction commerciale** est dirigée par Monsieur RATSIMBAZAFY Andrianaharinafy Mandavololona.

RAVELOMANANTSOA Jocelyn s'occupe de la **direction financière**.

1.2 : Les avantages du personnel

Les personnels de l'AUXIMAD bénéficient de quelques avantages comme dans toutes sociétés : côté santé, toutes les employés sont membres de l'OSIEM. On peut donc en tirer que cela facilite la vie de chaque foyer car la réduction permet d'économiser.

Le virement bancaire du salaire mensuel permet les employés de faire des prêts bancaires.

L'obtention du treizième mois motive les agents à mieux travailler.

L'adhésion au CNAPS met employés sous l'abri de la retraite et du chômage imprévu.

La société accorde aussi le congé annuel de 30 jours.

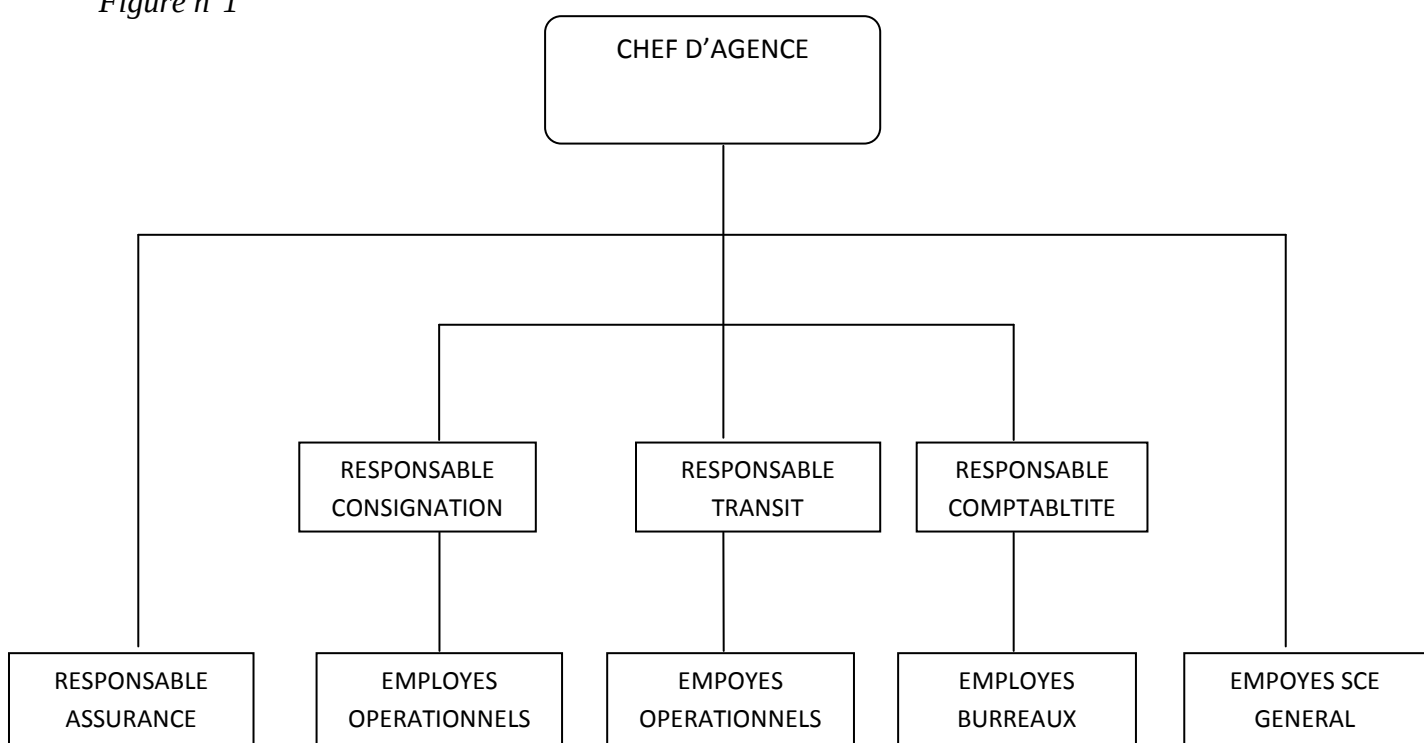
Comme la société est particulière, le bateau peut arriver à n'importe quel moment, alors les agents consignataires peuvent recevoir des indemnités d'heures supplémentaires.

Chaque chef d'agence dispose d'une voiture de fonction, ce qui leur permet d'être ponctuels et de faciliter leurs déplacements et leurs rendez-vous.

SECTION II. ORGANISATION DE L'AUXIMAD MAHAJANGA

L'AUXIMAD Mahajanga emploie actuellement 33 employés. Monsieur RANDRIAMAMONJY Mamy Juste est le Chef d'Agence. L'agence se divise en trois services : le service consignation, le service transit et le service comptabilité. Pour y voir plus clair, voici ci-dessous l'organigramme de la société.

Figure n°1



ORGANIGRAMME DE L'AUXIMAD Mahajanga

source : AUXIMAD Mahajanga

SECTION III. DESCRIPTION DE CHAQUE SERVICE

Notre obtention de stage au sein de la société Auxiliaire Maritime de Madagascar nous permet de connaître les différentes tâches effectuées au sein de chaque service.

3.1. *Le Chef d'Agence*

Les occupations tenues par le chef d'agence à Mahajanga sont :

- ❖ Assurer le bon fonctionnement de l'entreprise
- ❖ Prendre des décisions concernant l'entreprise
- ❖ Superviser toutes les opérations effectuées par ses collaborateurs
- ❖ Contrôler la gestion financière et administrative de la société
- ❖ Représenter l'AUXIMAD
- ❖ Responsable commercial

3.2. *Employés service générale ou le secrétariat*

- ❖ Il reçoit les clients et fait la demande de visite auprès du personnel
- ❖ Assure l'établissement de l'ouverture des dossiers que les clients ont déposés et l'envoi aux services concernés

3.3. *Responsable assurance ARO*

Ce service effectue toutes les opérations de l'Assurance ARO et vend les produits suscités.

3.4. *Employés opérationnels*

Ce sont les employés qui font la descente sur terrain, c'est-à-dire qu'ils se chargent d'amener tout les documents auprès des bureaux concernés ; les passeurs des pièces par exemple.

3.5. *Employés de bureau*

Ce sont des employés qui assurent une permanence au bureau et s'occupe des tâches administratives.

3.6. *Service transit*

Le transit se définit comme étant « le logisticien de la distribution physique ». Le transitaire doit être capable de se charger de l'acheminement de bout en bout de n'importe quelle marchandise vers n'importe quel point du globe.

En d'autre terme, c'est la faculté de faire passer des marchandises à travers le territoire et d'en payer les droits de douane (source Google).

Alors, le transit consiste à effectuer les démarches et les procédures nécessaires pour faire passer la frontière douanière aux marchandises jusqu'au dédouanement (entrée et sortie des marchandises). Le service transit s'occupe également des mouvements de marchandises à l'intérieur du territoire douanier malgache.

Ce service a donc pour objectif de traiter les dossiers des clients tout en assurant de garder les marchandises dans l'état où elles étaient prises en charge, ainsi que de prendre toutes les précautions nécessaires pour sauvegarder les intérêts du client vis-à-vis de tout les intervenants (douanes, port, etc.).

➤ *Les occupations de l'agent transitaire*

- Assurer la bonne marche et d'organiser le service transit
- Commercialiser prospecter les nouveaux clients
- Maintenir ainsi qu'entretenir de la relation commerciale avec les clients ainsi qu'avec les partenaires
- Etablir des cotations transit et demande transit
- Suivre et vérifier des cotations transit et demande transit
- Suivre et vérifier le travail des subordonnés
- Vérifier les factures et de s'occuper du recouvrement auprès des clients
- Suivre et traiter les dossiers contentieux et tout c'est engagement en douane
- Contrôler en général le patrimoine du transit : matériels, magasin...
- Repartir les dossiers à déclarer
- Contrôler et vérifier les déclarations préparées
- Suivre les déclarations déposées auprès des passeurs de pièces
- Contrôle et vérification des déclarations et documents avant dépôt en douane
- Suivi et contrôle du service manutention
- Maintenance de la bonne relation avec les partenaires de travail

- Vérification méthode d'entreposage au magasin (arrimage)

➤ *Le déclarant*

Il assure l'établissement de la déclaration douanière. Il accomplit sous sa responsabilité la déclaration en douane soit d'importation, soit d'exportation. Il est de ce fait le signataire de tous les actes et les déclarations relatives à une opération.

Cette déclaration est établie à l'aide de logiciel *sydonia++*.

➤ *Passeurs des pièces*

Ce sont des personnes qui se chargent de passer tous les documents concernant les marchandises à importer ou à exporter au bureau de service des Douanes. C'est lui aussi qui se charge de récupérer et de transmettre ces différents documents aux divers responsables suivants la présente description des tâches.

3.7. Service consignation

Ce service est chargé de représenter l'armateur par le biais de service de consignation ou le propriétaire du navire dans un port. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait s'il était sur place et que le capitaine pourrait procéder. Il agit au nom et pour le compte de l'armateur, pour les besoins du navire et de ses équipages.

Le consignataire supervise et organise l'escale du navire et prend en charge le suivi administratif des marchandises transportées par le navire, la récupération des titres de propriétés des marchandises, la vérification des documents pour l'exportation, la déclaration aux services des Douanes, la répartition des frais d'escale.

Auparavant, ce service était composé de quatre sous services qui sont : le chef consignation, l'Agent de bord ou « boarding agent », le responsable cabotage ou administration et le service contentieux. Actuellement, le service contentieux n'existe plus et donc, en cas de litige, l'un des agents consignataire représente la société au tribunal.

➤ *L'agent consignataire*

C'est lui qui se met en contact direct avec l'armateur : soit par téléphone, soit par E-mail, soit par fax ou par autres moyens de communication. L'armateur doit toujours être avisé par le chef responsable de ce qui se passe avec le navire ; par exemple : si le navire est en retard et que cela a une incidence sur l'heure de débarquement et d'embarquement des marchandises.

➤ *L'agent de bord*

C'est la personne, qui représente l'AUXIMAD lors de la visite du navire. Il monte à bord à chaque arrivée de bateau, il vérifie tous les documents du navire, et de ce qu'il transporte : les équipages, la quantité et la nature des marchandises si c'est conforme à ce qui est déclarée dans le manifeste. Il doit aussi être présent à l'heure du débarquement des marchandises.

➤ *Le responsable cabotage ou administration*

C'est lui qui prépare toutes les formalités administratives au niveau des bureaux concernés, telles que les paperasses concernant le navire à consigner.

Notons que dans la consignation, il y a le service import, le service export et le service compte escale.

Dans le service import :

On reçoit tout les documents venant du bord.

La récupération du fret à destination à savoir le fret payable au départ ou « prepaid » et le fret payable à la destination ou « collect »

Le service export a comme obligation de :

Fournir des connaissements et le bon à délivrer vierge aux clients ainsi que le bon d'embarquement.

Le service compte escale s'occupe de :

Comptabilisation de toutes les factures

Justification des factures originales et envoie vers l'armateur (établissement de facture finale)

CHAPITRE III. MOYENS ET RESSOURCES

SECTION I. RESSOURCES DE LA SOCIETE

Nous avons déjà dit auparavant ses ressources humaines, entrons maintenant aux ressources matérielles

1.1 : Ressources matérielles

L'Agence AUXIMAD Mahajanga possède :

- des matériels informatiques pour faciliter leurs travail et de stocker certaines tâches comme la comptabilité, la facturation. Ces matériels peuvent aussi leur servir d'envoyer et de recevoir des messages électroniques ou E-mail ;
- des téléphones fixes, téléphones portables pour chaque service, offert par la société, et des fax pour les communications avec les autres entités ainsi que les clients ;
- des machines à écrire, une photocopieuse qui est indispensable pour l'archivage et la copie des dossiers ;
- des voitures, des tracteurs, des motos, qui sont nécessaires pour les déplacements et les courses de long trajet ;

Elle possède aussi un entrepôt terre plein et un magasin sous douane pour stocker des marchandises.

1.2 : Ressources financières

Comme la société est une société prestataire de service, elle est en partenariat avec plusieurs organismes qui ont besoin de leurs commissions. Vu sa particularité, elle s'occupe surtout du transport maritime, et d'autres services comme l'assurance, le colisage et le transit et la consignation aérienne. Mais ses principales ressources reconnues sont :

La consignation des navires de tout genre et tout le monde de la consignation comme l'approvisionnement du bord, et les besoins de affréteurs.

Le transit import et export, dans ce cas la société cherche toujours des moyens pour fidéliser ses clients.

SECTION II. DEROULEMENT DE STAGE

Nous avons l'occasion d'effectuer notre stage au sein de la société AUXiliaire Maritime de MADagascar connu sous l'acronyme AUXIMAD, du 12 octobre 2009 au 18 Décembre 2009.

L'accueil chaleureux des personnels nous a permis d'effectuer notre tâche et d'approfondir nos connaissances théoriques en pratique. Comme nous étions des stagiaires, la société nous considérait déjà comme des employés, alors nous avons suivi la norme et les horaires du travail.

La société est ouvert tout le jour du lundi au vendredi de :

7h 30 à 11h 30 le matin

14h 00 à 18h 00 l'après midi

Durant notre passage dans la société, nous avons eu la chance d'avoir le chef d'agence Monsieur RANDRIAMAMONJY Mamy Juste comme encadreur professionnel. Il nous a enseigné, répondu à nos questions, orienté dans nos études, donné des formations et des informations. C'est pourquoi, nous avons effectué notre stage au niveau du service consignation.

Au niveau de la consignation, nous étions considérés comme des employés cela nous a permis de découvrir beaucoup de choses comme :

A chaque arrivé du bateau, nous sommes autorisés à faire les formalités du navire, c'est-à-dire de déposer et récupérer, sans être accompagné d'un agent, les documents concernant ce navire. Ils nous amènent à monter à bord lors de la vérification, du débarquement et d'embarquement du navire, ainsi que de porter des commissions et des colis pour le cas du navire pétrolier.

Vu la situation actuelle à Madagascar, nous n'avons pas l'occasion de voir plusieurs types de navire, la fréquentation de navire étant très rare. Seuls les bateaux pétroliers qui viennent tous les 20 jours à Majunga. Nous avons connu quand même quelques noms de bateaux comme :

Figure n°2

NOM DU NAVIRE	TUGEN	ELVEN	CEDRIC	MANANJARY	PADUS RIVER
TYPE	PETROLIER	PETROLIER	PORTE CONTENEUR (crevette)	Vedette remorqueur	PORTE CONTENEIRS (sucre)

SECTION III. LES GRANDES ACQUISITIONS

Les acquis sont les raisons indispensables pour l'élaboration de stage, ce qui même nous a permis d'avoir plus de savoirs technique et humains :

3.1. Les acquis techniques

Sur ce point, nous avons l'occasion de connaître tout les documents nécessaires, pour la préparation d'arrivé du navire et la sortie du navire. Cela nous aide à enrichir nos connaissances. Et nous motive à s'exercer car durant notre stage nous avons appris les étapes et le déroulement de la formalité avant, durant et avant le départ du navire.

En outre, nous avons constaté l'importance de chaque service et entité, car le navire ne peut pas sortir d'un port s'il y a des choses qui ne sont pas réglées.

Puis, nous avons aussi vu l'intérieur du navire pétrolier, ce qui nous a permis de connaître la sécurité et l'entretien du navire et d'enrichir notre savoir sur le bateau. Nous avons connu les procédures de déchargement du pétrole venant du bateau jusqu'au lieu de stockage.

3.2. Les acquis humains :

Grâce à ce stage, nous avons l'occasion de faire connaissance avec diverses personnalités. La règlementation des papiers, et la distribution envers diverses entités nous a permis d'avoir des relations avec ces gents. Comme dans le bureau de l'APMF, la COMAMA ainsi que toutes les entités portuaires.

Les gens aussi nous ont accueilli chaleureusement et ne nous ont pas estimés comme des simples débutantes stagiaires. Loin de là, ils nous ont même informés et donnés des suggestions concernant notre thème. En somme, ils ont tous été ravis de notre collaboration.

En fait, nous avons accueilli des informations concernant notre thème qui se base sur le transport maritime au profit du caractère insulaire de Madagascar. C'est pourquoi nous avons pu faire des enquêtes, voici comme suit l'avis d'un marin :

« Le transport maritime est en dépression actuellement. Avant, il y avait autant de bateaux que de pavillons malgaches. Mais malgré notre mentalité, il n'en existe plus désormais, parce qu'on pense que ceux-ci ne m'appartient pas, ni à moi ni à ma famille. De ce fait, il n'y a pas d'entretien ni de l'esprit de respecter du matériels. »

Côté transport maritime, c'est très indispensable à Madagascar pour des différentes raisons. Premièrement, le caractère insulaire de Madagascar, il y a beaucoup de côtes exploitables comme port à Madagascar. Deuxièmement, sur les échanges commerciaux national et international parce que : sur le coût d'abord, le frais du transport maritime est moins chers par rapport au transport aérien.

Puis sur le tonnage, un bateau peut contenir beaucoup de marchandises par rapport à l'avion et aux voitures de transport de marchandises. Prenons l'exemple du bateau pétrolier, le camion citerne est très minuscule en par rapport. »

Il a tiré en conclusion qu'il faut changer de mentalité si on veut sortir de cette pauvreté dans n'importe quel domaine, pas seulement sur le monde maritime.

On peut donc en déduire que le transport maritime est exploitable à Madagascar, et il pourrait développer la vie économique Malgache.

❖ *Conclusion*

Nous avons vu alors la généralité sur la société, nous avons pu la présenter en général, puis on a vu son organisation et enfin ses moyens et ressources. Pour mieux approfondir, nous allons choisir un service au sein de l'AUXIMAD, à développer et à analyser son environnement. Ce service n'est autre que la consignation, cela nous amène à la deuxième partie de notre ouvrage, qui s'intitule : « Le transport maritime envers la consignation »

PARTIE II LE TRANSPORT MARITIME ENVERS LA CONSIGNATION

Vu son ancienneté, l'AUXIMAD est l'une des sociétés expérimentées dans le domaine de la consignation de navires, actuellement tout est en concurrence même la consignation des navires. Chaque entreprise cherche donc des moyens pour fidéliser leurs clients. La consignation est connue internationalement, elle est de nature juridique, elle passe par plusieurs procédures, elle a aussi des atouts et des défaillances. Nous allons voir en chapitre premier l'identité de la consignation du navire.

CHAPITRE I. IDENTITE DE LA CONSIGNATION DU NAVIRE

SECTION I. DESCRIPTION DE LA CONSIGNATION

1.1 : Définition de la consignation

La consignation, c'est le fait de prendre en charge un navire dans un port c'est-à-dire que les consignataires représentent les armateurs ou l'affréteur durant l'escale de ledit navire. Le consignataire occupe donc les formalités administratives, douanières, portuaires et financières.

1.2 : Le consignataire

Sur la juridiction maritime, le consignataire est une personne physique ou morale qui agit en qualité de mandataire désigné par l'armateur pour le représenter dans un port.

Il est l'intermédiaire de l'armateur ou le capitaine entre les autorités maritimes et les réceptionnaires ou les propriétaires des marchandises.

1.2.1 - Rôle du consignataire

Le consignataire doit avoir de la rapidité sur toutes les opérations surtout concernant le trafic, c'est-à-dire d'écouter l'escale du navire le plus vite possible. En effet, il doit donc :

- surveiller à la réception et au ravitaillement du navire au port,
- transférer les marchandises venant du capitaine au transitaire,
- transférer les marchandises venant du transitaire au capitaine.

1.2.2 - Responsabilités du consignataire

En sachant que le consignataire est le représentant de l'armateur il tient une grande obligation envers le navire qu'il consigne tel que :

- la contribution à la conclusion, à l'exécution, et à la supervision du contrat de transport d'affrètement,
- la réception du fret, le cout de location et tous les autre frais des armateurs,

- l'accomplissement des formalités nécessaires pour la réception des marchandises et des passagers à embarquer ou pour débarquer puis la livraison des passagers et de la cargaison à leur arrivée,
- l'organisation de l'arrivée, le séjour et le départ du navire,
- l'assurance de l'avitaillement du navire en bien et services durant la durée d'escale au port,
- la subvention aux besoins normaux du navire (eau douce, entretien du navire, carburant...) et des ses équipages (la réglementation du VISA de séjour du marin étranger au ministère de l'intérieur et la recherche de médecin en cas de maladie du marin sont des occupations du consignataire).

SECTION II. RELATION ADMINISTRATIVE

Comme nous savons qu'il y a beaucoup d'opérations au niveau du port, il se faut que l'agent consignataire coopère avec ces opérateurs afin d'assurer le déroulement de leurs tâches :

2.1 : *Au niveau des Douanes*

Ce service tient un rôle important au niveau des circulations commerciales internationales, il y a des types des marchandises à caractère commerciales qui sont obligés de payer des droits de douanes et des marchandise à caractère non commerciales qui ne paient pas de droits de douane. Notons que les marchandises à caractères commerciales sont des objets achetés destinés à la revente dans le but de gagner des bénéfices. Les marchandises provenant de dons, les effets personnels, les marchandises à importations temporaires comme les véhicules des ONG, par exemple, ne doivent pas acquitter des droits et taxes douanières. Dans ce cas on a besoin des pièces justificatives venant de la Direction Générale de Douane, comme le certificat de scolarité pour les étudiants, la liste des effets personnels, le certificat d'aménagement.

A savoir que le service de douane est une administration chargé de recouvrement des droits de douanes, il contrôle donc la régularité des passagers, des marchandises sur le territoire douanier national, les taxes perçues sur les marchandises à l'entrée et à la sortie d'un pays.

Il tient donc le rôle de :

- ❖ Participer à la recette budgétaire de l'Etat, c'est-à-dire qu'il verse ses recettes au sein du ministère de l'économie et des finance par le biais des droits et des taxes préalablement établies suivant **la loi de finance** tenant compte des conventions et accords internationaux ou régionaux.

- ❖ Contrôler les marchandises en appliquant les droits et lois afférents à la politique économique de l'Etat, et principalement sur le Commerce Extérieur.
- ❖ Assurer la sécurité en jouant le rôle de police des frontières sur des marchandises prohibées.

2.2 : *Entreprises manutentionnaires portuaires*

La manutention est une entité indispensable sur le transport maritime car, sans elle, les opérations d'embarquement et de débarquement ne s'exécutent pas.

A Majunga, on a deux entreprises manutentionnaire qui sont la SEMS et la COMAMA, ce deuxième étant le principal partenaire de l'AUXIMAD.

Par simple définition, l'entreprise de manutention portuaire est un organisme qui se charge de l'embarquement et du débarquement des marchandises dans le port.

Elle comprend l'ensemble des opérations juridiques et matérielles qui implique la prise en charge, la délivrance, la manutention, le transport et la garde des marchandises à l'embarquement, au débarquement ou au transbordement.

A l'exportation, elle est chargée de réceptionner les marchandises arrivant au port et de procéder à toutes les opérations nécessaires pour la mise à bord de ces marchandises ou l'embarquement.

A l'importation, elle chargée de débarquer les marchandises et de les livrer à leurs responsables, aux récupérations ou aux propriétaires.

Notons que le port de Majunga ne peut pas recevoir de grands bateaux en Costes à cause de l'insuffisance de la profondeur de l'eau, donc les opérations ont besoin de chalands pour les transbordements.

Le manutentionnaire gagne donc le frais de mouillage.

2.3 : *Commissionnaires de transport et les transitaires*

Toutes les marchandises ont besoins de déclarations en douane, car sans cette déclaration on peut les classer comme des trafics illicites, alors le transitaire est nécessaire comme intermédiaire entre les douanes et les importateurs.

Les commissionnaires de transport et les transitaires alors, c'est un organisateur de transport, qui procède, en son nom au transport des marchandises que le chargeur lui ait confié en choisissant lui-même les moyens de transport dont il a besoin.

Il agit généralement comme transitaire chargé de recevoir des marchandises par les propriétés et les charger sur un navire. Il peut aussi agir comme un simple commissionnaire chargé de conclure un contrat de transport et d'accomplir les formalités douanières et portuaire. Il

intervient fréquemment comme voiturier ou transporteur faisant du groupage et assurant le transport des marchandises.

2.4 : *Société de Lamanage, Remorquage et pilotage*

2.4.1 - Lamanage

C'est un service à caractère public géré par les entreprises privées sans monopole. Il assure l'ensemble des opérations d'amarrages et de démarrage des navires qui font escale dans un port et fixe les aussières des navires aux bollards des quais. Il est sous l'autorité directe de la capitainerie du port et fixe qui lui transmet les commandes de mouvements des navires.

Il effectue également des travaux annexes tels que :

- complément d'équipage,
- lutte anti pollution,
- sécurité sur le plan d'eau,
- service de rade,
- etc...

2.4.2 - Remorquage

Il consiste à assister le navire en cas de difficulté lorsque le navire ne peut ni accoster, ni partir ou quitter seul un port, en le tractant, le poussant, ou en le freinant à l'aide d'un ou plusieurs remorqueurs.

Il n'est pas obligatoire pour tous les navires entrant dans un port, mais cela dépend du capitaine, c'est lui qui commande cette prestation de remorquage à la capitainerie du port avant de la transmettre à la station de remorquage.

Il effectue également les tâches suivantes :

- les sauvetages des navires en difficulté au large,
- lutte contre les incendies dans les ports,
- lutte contre les pollutions marines.

2.4.3 - Pilotage

Le pilotage est un service public géré par les pilotes. Le service est sous la tutelle du Ministère des Transports (réglementation générale).

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires entrant dans un port par les nations maritimes pour protéger les chenaux et les installations portuaires ainsi que pour participer à la sécurité et à la navigation maritime.

Le pilote assiste toujours à bord du navire et le capitaine à l'entrée et à la sortie du navire pour le guider en lui apportant des conseils concernant l'endroit où il va accoster dans le port ou le chemin qu'il doit suivre pour entrer et /ou sortir du port . Et il doit être au courant pour les opérations de dragage, de potons grues, des mouvements locaux et de toutes les autres défaillances qu'il constate en matière de sécurité sur les navires pilotés.

2.5 : *Conducteur en Douane*

Les opérations effectuées sur le transport maritime ont beaucoup de prestation de service. Le conducteur en douane est l'un de prestataire de service mandataire de l'agent maritime. Il remplace le capitaine étranger auprès des administrations essentiellement de l'administration des douanes. Il effectue les formalités douanières pour les navires et propose des navires en vente ou à l'affrètement.

La profession du conducteur en douane se divise en deux fonctions :

- une activité administrative, qui englobe le calcul de droit de port et l'acquittement de ses droits de port, qui est collecté auprès des agents maritimes et versé à la douane. Il fait aussi la traduction des manifestes.
- une activité commerciale, qui consiste à servir l'intermédiaire entre les acheteurs et les vendeurs de navire et autres matériels navals.

2.6 : *Société d'Avitaillement*

C'est une organisation qui s'occupe de l'approvisionnement des navires en marchandises destinées à être consommées par les passagers et les membres des équipages à bord (eau douce, médicament, nourritures...) et en marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des navires (carburants, pièces de rechange et divers équipements...).

Notons bien que la quantité de ces produits destinés à l'avitaillement ne doit pas dépasser les besoins nécessaires des navires, et cela est compté en fonction du nombre des passagers et de membres de l'équipage, ainsi que de la durée du voyage. Cela est fait pour éviter le trafic illicite des marchandises procédé par les agents marins.

2.7 : Courtiers d'assurances maritimes

Le courtier d'assurance maritime est le représentant des assurés auprès des compagnies d'assurances. Il confie la gestion de risque maritime et transport : les accidents, les incendies, les pertes des navires ou des marchandises, ...

Mais le remboursement de ces dégâts dépend du contrat que les clients ont fait avec leurs assureurs :

-si le client a choisi ***l'ASSURANCE COMMERCIALE***, la compagnie d'assurance ne lui rembourse que le 2/3 de ce qui est déclaré.

-si le client a choisi ***l'ASSURANCE CREDIT***, la compagnie d'assurance lui rembourse la totalité de ce qui est déclaré mais les frais à payer à la compagnie sont plus élevés que pour à l'assurance commerciale.

Les principaux clients du courtier d'assurance maritime sont : les armateurs ou les agents maritimes, commissionnaires de transport et les transitaires, les chargeurs (exportateurs et importateurs)

2.8 : Expert Maritime

C'est une personne physique ou un groupement de personnes qui font l'inspection des navires. C'est un technicien qui a des connaissances, une formation technologique et de l'expérience le rendant apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets de technologie maritime.

Il examine les avaries des navires ou des marchandises, avaries causées à des installations portuaires, il fait le rapport de la cause du dégât ou de l'accident, et le montant du dommage sur les navires, les ports, les ouvrages maritimes, les marchandises transportée, ...et c'est lui qui envoie ce rapport à son donneur d'ordre.

Notons que : par contre si le navire est assuré, c'est la compagnie d'assurance qui paie l'expert maritime, sinon ce serait à la charge de l'armateur.

2.9 : Société de Réparation de Conteneurs

Les conteneurs doivent être lavés, nettoyés, et désinfectés avant son utilisation pour un prochain voyage. C'est la société de réparation de conteneur qui dépose les conteneurs dans un entrepôt ou sur des aires.

Pour les conteneurs abîmés lors des voyages, cette société peut aussi prendre en charge les réparations.

SECTION III. DOCUMENTS DE TRANSPORT ET CIRCUIT DE FORMALITE ADMINISTRATIVE

Comme nous savons que le transport est l'un des moyens qui peut faire entrer des ennemis dans un pays alors il est indispensable que tout les papiers concernant les marins, les navires, les marchandises ainsi que les passagers soient clairs.

Ici, nous parlons de la consignation de navire alors, nous allons voir le processus de la réglementation de la formalité, car elle passe par trois étapes : avant l'arrivée du navire, pendant l'escale du navire, et avant le départ de ledit navire.

3.1. Formalités avant l'entrée de navire

-L'armateur doit toujours informer le consignataire sur les caractéristiques du bateau, comme la « LHT » ou « Longueur Hors Tout », la « lht » ou « largeur hors tout », le « TE » ou « tirant d'eau », le jauge brut et le jauge net, le pavillon ; puis les caractéristiques de la cargaison (la nature, le poids brut et le poids net ainsi que la quantité à débarquer), et aussi la prévision de l'ETA ou Estimated Time of Arrival, c'est-à-dire la date et l'heure d'arrivée. C'est à partir de ces informations que le consignataire envoie un avis d'arrivée du navire aux autorités concernées au plus tard 48 heures avant l'arrivée du navire :

- Avant l'arrivée du navire, après avoir reçu tous les coordonnés, le consignataire doit établir la facture pro format et procéder à des diverses formalités administratives :

- Faire une demande d'entrée du navire auprès de l'APMF pour obtenir l'autorisation d'entrée au port ;

- Faire une demande de pilotage auprès du service de pilotage ou maîtrise du quai et les informer s'il y a changement de l'ETA ;

- Faire une demande de commande d'équipe auprès du service manutentionnaire pour le navire condition LINER, c'est-à-dire les frais et les heures supplémentaires de l'embarquement et le débarquement sont à la charge du navire ou de l'armateur.

- Etablir une lettre « FOIS » ou Free In Out Strimming pour les navires en conditions de déchargement « FIOS », c'est-à-dire que c'est le réceptionnaire des marchandises qui prend en charge les frais des heures supplémentaires et le paiement des frais de débarquement et du magasinage.

- Et avant de procéder à l'arraisonnement à bord, le consignataire doit déposer les documents suivant auprès des différents services suivants.

L'APMF

- la demande d'entrée/sortie
- le manifeste d'entrée/ sortie
- la liste des équipages, la liste des provisions de bord, la liste des effets personnels des marins, ainsi que la fonction de chaque marin
- le dernier bon de partance su dernier port d'escale et il doit récupérer le nouveau « BON DE PARTANCE » pour le prochain voyage.

AU SERVICE DE DOUANE

Le consignataire doit présenter tous les documents au chef de poste de douane pour l'apposition de la mention « NE VARIATEUR », c'est-à-dire qu'il n'y a plus de modification sur ces documents. Puis, il doit aussi présenter les manifestes au bureau UBDD pour insérer le « GROS D'ENTREE » à l'aide du logiciel SYDONIA ++ afin d'autoriser le bateau à entrer.

Le consignataire doit aussi déposer des documents au service navigation pour enregistrer le navire dans le grand livre des douanes et les documents sont :

- manifeste sydonia ++ et le manifeste d'origine
- liste d'équipage, liste de provision, liste des effets personnels
- manifeste de sortie avec déclaration à l'export
- congé ou bulletin de contrôle pour le navire
- autorisation d'entrée/ sortie

Et c'est à partir de cela que le consignataire peut récupérer le manifeste de sortie avec la mention « GROS DE SORTIE »

AU SERVICE MANUTENTIONNAIRE

Les documents suivants doivent être déposés au service manutentionnaire :

- le plan de déchargement du bord
- le plan de cargaison
- la liste de déchargement
- le plan de chargement du bord

Il est à noter que le manutentionnaire doit connaître à l'avance la nature de la cargaison, surtout quand il s'agit de marchandises dangereuses ou explosives. Cela est fait afin qu'il prenne les mesures nécessaires lors de l'exécution de leurs tâches.

Cette formalité doit être faite avant l'accostage du navire au port pour éviter le retard des opérations et la pénalisation du navire car une amende est prévue pour le dépassement du délai.

❖ Notons bien qu'il y a de genre plusieurs genres de navigation, tels que :

- La navigation de longue durée ou au long court
- Le cabotage national
- Le cabotage international
- La navigation bornage comme l'aller Katsepy Majunga

3.2. *Formalité pendant l'escale du navire*

A l'arrivée du navire, dès que le navire touche le port, le commandant ou le capitaine doit aviser son consignataire sur l'ETA (Estimated Time of Arrival) exacte du navire pour qu'il puisse tout de suite aviser les autorités portuaires et faire l'arraisonnement à bord.

Pendant l'arraisonnement, avant que l'agent consignataire y arrive il doit être accompagné par les autorités suivantes :

➤ Le médecin aux frontières

Avant que les autres autorités montent à bord du navire, c'est le médecin aux frontières qui y monte premier pour vérifier l'environnement interne du navire et pour vérifier l'état de santé des passagers et les membres d'équipages.

Après la vérification, si les personnes à l'intérieur lors du voyage sont déjà examinées par le médecin, le dernier donne le «FREE PRACTICE », c'est-à-dire que le bateau et ses équipages sont en bonne santé et qu'ils sont autorisés de séjourner dans leur pays d'accueil.

➤ Le vétérinaire

Le contrôle sanitaire des produits d'origine animale (viandes) en provenance des pays étrangers ainsi que la cuisine et les bacs à ordures.

Il s'occupe aussi de la désinfection, la dératisation et l'insecticide pour éviter la transmission et les propagations des maladies transmissibles ou contagieuses.

➤ L'APMF ou l'Agence Portuaire Maritime et Fluvial

L'APMF joue le rôle principal à la responsabilité du port, elle est la ramification du ministère de transport chargée de contrôler les trafics commerciaux par voie maritime.

Elle monte à bord pour vérifier si le navire est en règle au niveau de la navigation et de la sécurité.

Tous les navires effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes doivent être munis de titre de sécurité suivant :

- Permis de navigation
- Certificat de navigation à savoir :
- Certificat de franc à bord
- Certificat de sécurité pour les navires à passager (valable un an)
- Certificat de sécurité pour les matériels d'armement
- Certificat de construction
- Certificat de sécurité radiotélégraphique et signaux optique
- Certificat de jauge
- Certificat de dératisation
- Certificat de gestion de la sécurité
- Document de conformité
- Certificat international de sécurité

Notons que ce service a le pouvoir de garder les papiers des navires, c'est-à-dire qu'il ne peut pas embarquer au cas où l'un de ces papiers ne soit pas en règle ou besoin de renouvellement.

➤ **Le service Immigration**

L'émigration et l'immigration sont des cas qui peuvent provoquer de la clandestinité, le caractère insulaire nous différencie aux pays qui se bloquent dans un continent pour cette raison, le domaine maritime et aérienne peuvent être son facteur.

C'est pourquoi le monde maritime a un service qui s'occupe de ces circulations. Ce service est chargé d'assurer le contrôle de la liste des passagers et les équipages à l'entrée et à la sortie du territoire national malagasy. La déclaration doit être conforme au manifeste. Il veille au respect de la sécurité, aussi bien pour les autorités locales que pour les équipages du navire. Il vérifie leurs livrets, leurs passeports, leurs visas. Le but de cette vérification est d'éviter que des passagers clandestins puissent entrer sur à Madagascar.

Sur la liste d'équipage doit être mentionnée :

- les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire
- le nom et l'adresse de l'armateur responsable
- le nom et l'identité des passagers et le but de leur voyage
- le nom et identité des membres de l'équipage du navire avec les indications de la fonction exercée à bord

➤ **La brigade des douanes**

Cette autorité a pour mission de contrôler les marchandises et la perception des droits et taxes. Pendant les formalités d'arraisonnement, il monte à bord pour vérifier les marchandises transportées par le navire. Cela permet de vérifier la conformité de ce qui est déclaré dans le manifeste de cargaison ainsi que la liste de provision. Il doit être présent aussi durant les opérations commerciales du navire, c'est-à-dire au débarquement et à l'embarquement des marchandises.

➤ **La brigade de gendarmerie du Port**

Elle assure la conformité du port, et elle monte à bord pour assurer la sécurité des opérations maritimes au débarquement et à l'embarquement des marchandises.

L'agent à bord ou « boarding agent »

C'est le représentant de la société AUXIMAD à bord du navire, il monte à bord pour récupérer des documents (liste des équipages, listes des provisions, listes des effets personnels, le manifeste, liste de vaccination,...), les plis bord au commandant et les passer aux autorités selon leur fonction.

L'agent doit être présent lors du débarquement et de l'embarquement des marchandises, et il doit toujours aviser AUXIMAD ainsi que l'armateur sur l'heure des opérations et de tout ce qui se passe au navire.

Après avoir fini le débarquement, l'agent dresse à nouveau un plan de chargement, établit les connaissements et manifeste des marchandises qui venaient d'être embarquées, ainsi que le « STATEMENT OF FACT » c'est un document qui indique le déroulement qui indique le déroulement des opérations lors de l'arraisonnement.

3.3. Formalité de sortie

Tous les navires quelque soit son pavillon sont soumis à une visite de partance, elle est faite par les fonctionnaires désignés par l'autorité administrative maritime.

Cette autorité peut interdire ou ajourner le départ du navire et cela peut être dû à son état d'entretien, son défaut de stabilité, son condition de chargement ou par autre motif qui peut mettre en danger ses passagers, son équipage, la cargaison ou l'environnement marin

Avant la date du départ du navire, le consignataire doit faire la formalité de sortie du navire. Il doit, faire la demande de sortie auprès du service de l'APMF et de la régulariser auprès du service de douane navigation. Après avoir fini, il récupère le bon de partance et avise les autorités pour l'arraisonnement de sortie. Cette arraisonnement est le même que l'arraisonnement à l'arrivée de sortie auprès du service de douane navigation. Après avoir fini, il récupère le bon de partance et avise les autorités pour l'arraisonnement de sortie. Cette arraisonnement est le même arraisonnement à l'arrivée du navire. La compagnie doit remettre au commandant les documents de sortie (le manifeste, le bon de partance, ...).

Quand l'arraisonnement est fait, au départ du navire le pilote doit confirmer à son consignataire l'ETD ou « Estimated Time of Departure » ou l'heure du départ ainsi que si sur l'heure du pilote à bord ou POB, et au prochain port d'escale il doit toujours informer son agent du dernier port d'escale pour l'ETA, sa destination soute (gaz oil, eau douce,...) le tirant d'eau ,...

Et si le navire est entre les mains d'un autre consignataire. C'est à partir de ce moment l'agent de l'ancien port d'escale n'est plus responsable.

Il est à retenir que lorsqu'il s'agit du transport national il est possible que c'est toujours la même société qui consigne le même navire, prenons l'exemple de la société AUXIMAD, elle a un atout grâce à ces agences sur plusieurs ports à Madagascar.

3.4. Formalité après le départ du navire

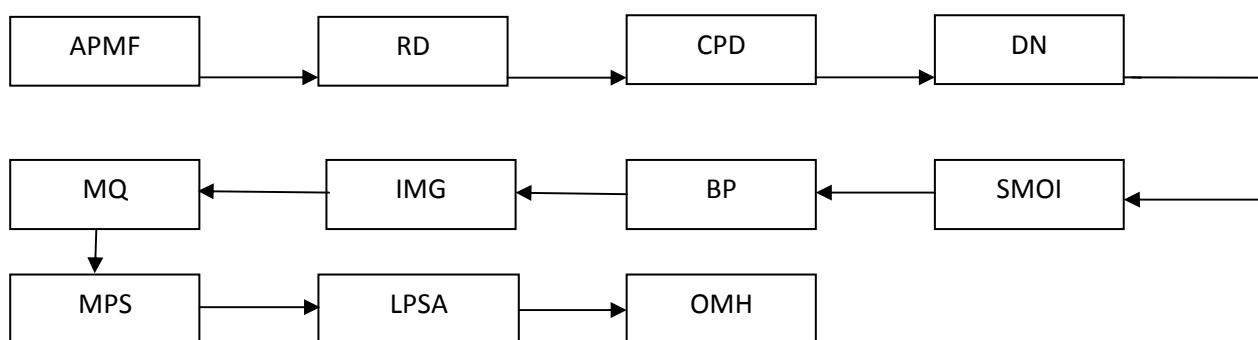
Même si le navire est déjà partie le consignataire ne reste pas là, il y a encore de procédures à suivre pour clôturer la consignation, il doit donc effectuer les tâches suivante :

- envoyer un rapport de départ et les documents relatifs à l'escale ;
- recouvrement de facture escale aux fournisseurs,
- établir le compte d'escale final (document qui détaille toute les dépenses du consignataire pour le compte de l'armateur durant l'escale du navire)

3.5. Les circuits de formalités administratives

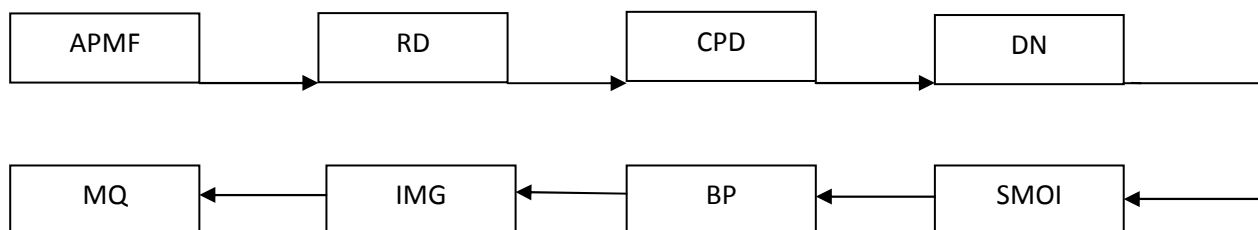
3.5.1 – Pour les bateaux pétroliers

Figure n°3



3.5.2 – Pour les navires conventionnels

Figure n°4



CHAPITRE II. ASPECT COMMERCIALES DE LA CONSIGNATION

Comme toutes les prestations de services la consignation a ses services à rendre, il est reconnu juridiquement, et connu sur les échanges commerciaux internationaux. Avant son exécution, on va d'abord passer sur un contrat, et si ce dernier est conclu on passera à l'opération et enfin de déroulement du service.

SECTION I. LE CONTRAT DE MANDAT

Comme dans tout le domaine le monde maritime a une juridiction applicable, la consignation est incluse dans ce Droit maritime. L'article 10.5.01 du code maritime détermine que « le consignataire du navire est un mandataire de l'armateur. »

Aux termes de l'article du code civil français, « le mandat est un contrat par lequel une personne donne son pouvoir à une autre pour agir en son nom et pour son compte »

On peut donc en tirer, d'après ces dispositions légales, que le consignataire est le représentant de l'Armateur selon les termes du contrat qui les lie.

1.1 : La représentation

La représentation est une institution juridique en vertu de laquelle une personne a le pouvoir d'accomplir directement, pour le compte d'une autre et sur la base d'éléments de fait conventionnels ou légaux, des opérations juridiques ou matérielles¹.

L'armateur ne peut pas se déplacer partout dans le monde pour suivre son navire. Alors, il confie son bateau au consignataire en lui donnant des consignes pour effectuer toutes les opérations. Dans ce cas le dernier se met à la place de l'armateur ou l'affréteur lors de l'escale du navire dans son port locale. Cette procédure s'appelle la ***nomination***.

1.2 : Les conditions et les responsabilités

Comme dans tout le contrat il y a tout de choses à conclure comme les conditions à respecter et les responsabilités à prendre.

Les responsabilités :

Le consignataire tient une responsabilité envers les armateurs et envers les réceptionnaires. Il doit servir de tous les moyens possibles pour assurer la rapidité de la rotation du navire.

Le consignataire est responsable des marchandises qu'on lui confie. Donc, il n'a pas droit de détourner les marchandises en employant des manœuvres frauduleux ou en faisant une fausse déclaration. Car, si ces faits sont constatés, il risque d'avoir une lourde peine ou une amende.

Alors la conclusion du contrat entre les deux parties signé d'après le contrat de mandat fait naître des engagements.

Le consignataire doit avoir des moyens financiers suffisants pour que ses activités soient couvertes. L'attestation de la banque, des commissaires au compte est indispensable selon les critères défini par l'autorité compétente maritime.

D'un autre côté la couverture de la police d'assurance de responsabilité souscrite auprès d'un assureur ou d'une sureté d'assurance reconnue international est aussi nécessaire.

1.3 : *Le droit du consignataire*

En contre partie, le consignataire a le droit d'être rémunéré et reçoit le droit de commission, cela en fonction de la caractéristique du bateau et les tâches effectuées.

Il doit être remboursé aux avances qu'il a faites pour le navire ou pour le capitaine. C'est-à-dire qu'il prend en charge tous les dépenses nécessaires sur le navire comme l'entretien puis après il met en compte de l'armateur.

SECTION II. OPERATION COMMERCIALE EN CONSIGNATION

La consignation est l'un du service qui renforce la recette de la société AUXIMAD. Or, nous savons que cela dépend de l'existence du navire, on sait qu'à partir de l'année 2002 les navires consignés par la société deviennent de plus en plus rare. Ce fait est causé par plusieurs faits comme la crise politique qui entraîne à la crise économique. L'apparition et la naissance de plusieurs sociétés consignataires de navire entraîne à la concurrence.

On sait qu'il y a des opérations à l'import et à l'export :

2.1 : *A l'import*

Le consignataire reçoit les marchandises que la commandant lui remet et délivre le bon à délivrer (BAD) et présente le connaissement original endossé par le client. Il reçoit aussi les documents venant du bord comme le Manifeste import.

Il recouvre le fret à destination :

Il y a le fret payable au départ ou « prepaid ».

Et le fret payable à l'arrivé ou « collect ».

Si le fret n'est pas payé au départ, il ne reçoit pas les connaissements originaux.

On ne reçoit pas aussi le bon à délivrer si on n'a pas le connaissement original avec CIN.

On donne le Bon à délivrer si la réglementation est claire le frais de bon à délivrer coûte 60 000 Ar.

On doit envoyer de l'invitation à prendre des livraisons aux clients.

Le client doit payer le frais de magasinage s'il ne récupère pas ses marchandises dans un délai de 15 jours.

2.2 : A l'export :

A l'exportation, il reçoit les marchandises à embarquer,

Il est chargé de délivrer les connaissements au nombre de 7, c'est à dire fournir les connaissements vierges ; puis un bon d'embarquement.

Il y a trois types de connaissements à savoir :

- ❖ Original (3)
- ❖ Non négociable (3)
- ❖ En chef (1)

Si le bon d'embarquement est rempli, on doit le remettre auprès du consignataire afin qu'on puisse payer le frais auprès du manutentionnaire.

C'est à partir du connaissement qu'on peut établir le manifeste.

On doit récupérer ces documents à 48 heures avant l'embarquement.

On doit réceptionner les documents remplis par les clients.

On doit établir des manifestes exports.

On doit recouvrir le fret payable au départ.

On envoie par courrier les documents de fret payable à destination.

2.3 : Types des navires consignés par l'AUXIMAD :

- PORTE CONTENEUR
- TYPE CONVENTIONNEL
- PETROLIER
- PAQUEBOTS
- THONNIERS

SECTION III. LE DEROULEMENT DE LA CONSIGNATION

Nous savons qu'actuellement, le monde est libéralisé c'est-à-dire que tout le monde peut créer son entreprise, s'il suit les règlements dans n'importe quel domaine. Pour cette raison, les activités maritimes sont sous l'influence de la concurrence. Or, leurs clients cherchent l'offre qui correspond à leur besoin et qui les satisfaisait. Pour bien confirmer l'assurance de débarquement de leur navire à destination où l'armateur le veut, ce dernier lance l'offre aux consignataires.

3.1. L'offre des armateurs :

Comme nous avons déjà dit auparavant, les armateurs lancent l'offre à travers plusieurs prestataires pour faire la comparaison des prix et pour connaître la qualité de service de chacun. Le but attendu de ledit armateur est de recevoir des documents qui constituent la pré-facture ou la facture provisoire qu'on l'appelle pro-forma ; elle est établie par les consignataires.

Notons que dans c'est dans cette offre qu'on trouve les caractéristiques du navire c'est-à-dire :

- la longueur hors toute ou LHT
- le large hors toute ou lht
- le tirant d'eau ou TE
- le gros tonnage ou GRT
- le net tonnage ou NRT
- flag ou pavillon ou nationalité c'est-à-dire le pays d'origine du navire

Cette description permet au consignataire de pouvoir établir la facture estimative qui correspond à chaque navire.

3.2. Le pro-forma

Comme nous avons dit ci avant, le pro-forma est une tâche effectuée par les consignataires et qu'ils envoient aux armateurs ou affréteurs qui la besoin. C'est dans ce papier qu'on trouve le devis à dépenser selon le voyage, la raison du voyage la durée de l'escale du navire ; c'est-à-dire toutes les dépenses selon l'offre avisée par l'armateur, y compris le frais de commission qui est l'une des recettes de l'AUXIMAD, les indemnités des autorités lors de la visite du navire et ses accompagnements.

Les points indispensables pour le pro-forma sont :

- le droit de port et stationnement puis le droit de navigation

- le frais de pilotage (entrée et sortie)
- le frais de lamanage si le navire est en Coste
- le frais de mouillage ou en rade ou en charge si le navire reste en plein mer là où il jette son ancre

Ce dernier est le cas le plus fréquent à Majunga car le port ne peut pas recevoir un grand bateau comme nous en avons déjà parlé dans une autre partie.

- le frais de l'arraisonnement c'est-à-dire les indemnités des autorités
- la location des vedettes
- les indemnités des heures supplémentaires des douanes
- les indemnités des heures supplémentaires de manutention
- la communication et le transport
- la commission proprement pour l'AUXIMAD

Il y a déjà des tarifs concernant chaque module.

3.3. L'accord

Une fois que l'armateur reçoit le pro-forma envoyé par les consignataires, il fait son choix. S'il est prêt à collaborer avec l'AUXIMAD, il envoie des messages par mail, appel téléphonique ou autres moyens de communication. Il confirme maintenant que l'affaire est conclue entre eux. La procédure effectuée par l'armateur s'appelle **la nomination**.

En revanche, les consignataires doivent établir beaucoup d'efforts pour satisfaire les besoins de leurs clients et protéger leurs intérêts, et pourvu qu'il reste fidèle à l'AUXIMAD.

3.4. Les documents de transport :

3.4.1 – Le connaissement ou B/L (Bill of Lading)

Le connaissement maritime est la preuve du contrat de transport maritime entre le chargeur et le transporteur, c'est dans ce document qu'on peut connaître le titre de propriété des marchandises. C'est par son biais qu'on a le droit à la délivrance et à la possession des marchandises à destination.

L'armateur délivre le connaissement et le chargeur le remplit en quatre exemplaires originaux.

Les originaux doivent être signés par le chargeur et le capitaine dans les 24 heures après le chargement et les connaissements originaux sont partagés comme suit :

- le chargeur : il reçoit le connaissement pour avoir livré les marchandises
- le capitaine : c'est une preuve qu'il a bien reçu les marchandises
- le destinataire : pour réclamer les marchandises
- l'armateur : pour conclure le contrat

Les mentions obligatoires dans le connaissement :

- le numéro de connaissement
- le nom et l'adresse complète du chargeur
- le nom et l'adresse complète du destinataire et adresse à notifier
- la nature de paiement
- le port de déchargement
- la destination finale
- le nombre de connaissement originaux
- la description des marchandises (marque, nature, nombre et poids des marchandises)

3.4.2 – La facture commerciale

C'est un document servant de base dans le contrat du commerce. C'est la conciliation de la facture pro-forma, elle est rédigée par les fournisseurs après la confirmation d'une demande de marchandises.

3.4.3 – La liste de colisage

C'est un document qui contient la liste et les nombres de colis transportés par les navires.

Ce document est établi par les fournisseurs, elle contient les renseignements sur la nature, l'emballage qui caractérise les marchandises et le nombre des colis.

La présence de la liste de colisage permet de :

- faciliter les dénombrements et la vérification des marchandises ;
- savoir si l'expédition est complète ou non ;
- faciliter le contrôle effectué par les services concernés.

3.4.4 – Le manifeste

Le manifeste c'est l'état récapitulatif du connaissance couvrant les marchandises chargées sur un navire. Il est établi par la compagnie des navigations à partir du connaissance rempli par les chargeurs.

Les mentions obligatoires du manifeste :

- les renseignements sur le navire
- le numéro de connaissance
- la date d'arrivée
- le port de chargement
- le port du déchargement
- le numéro du voyage
- le nom et l'adresse complète du chargeur et du destinataire
- les renseignements sur les marchandises (marque, nature, nombre, poids)
- le numéro du plomb correspondant à chaque conteneur
- la marque et le numéro du conteneur

3.4.5 – Le BSC (Bordereau de Suivi de Cargaison)

C'est un outil moderne de suivi et de gestion du commerce permettant de disposer en temps réel d'information utiles sur les mouvements des marchandises à destination de Madagascar. Ce contrôle se base sur la qualité, la quantité, la valeur, l'origine et l'espace tarifaire des marchandises.

Notons que: les marchandises inférieure de 100 Euro sont dispensées de BSC.

3.4.6 – Le BE ou Bon d'Embarquement

Ce document est délivré par l'armateur et rempli par le chargeur pour pouvoir embarquer les marchandises à bord du navire.

CHAPITRE III. LES ATOUTS ET LES DEFAILLANCES DU TRANSPORT MARITIME

Comme Madagascar n'a pas de frontières, c'est alors la mer qui l'entour. L'encerclement de la mer peut provoquer des avantages surtout sur le transport maritime, mais elle peut entraîner des dangers surtout aux entrées clandestines sur une côte des pirates ou des immigrants sans autorisation. C'est pourquoi nous avons choisi ce chapitre pour mieux développer les atouts et les défaillances du transport maritime. On va mettre en exergue le point de vu socio-démographique en général. Nous allons voir d'abord les avantages après les inconvénients, enfin la situation actuelle de la société face à ces faits.

SECTION I. LES ATOUTS

Nous vivons actuellement à la mondialisation et à la globalisation. Alors aucun pays ne peut s'isoler surtout sur les échanges commerciaux. Le transport Maritime contribue beaucoup à la réalisation de ces flux commerciaux. Vu sa caractère insulaire, Madagascar profite le transport maritime comme moyen de transport le plus efficace pour pouvoir effectuer des échanges.

1.1 : Sur l'importation et l'exportation :

En général les exportateurs et les importateurs veulent envoyer ou recevoir des marchandises en grande quantité pour éviter le dédouanement à chaque fois, et pour éviter à la rupture de stock. Nous savons aussi que notre globe est très vaste, et que la mer détient le deux tiers de la surface planétaire, alors le trafic maritime est l'un des moyens le plus fiable pour assurer les mouvements des marchandises. Le bateau peut contenir aussi un tonnage important de marchandises. Le coût aussi est moins cher par rapport au transport aérien.

1.1.1 – Sur le coût

On sait que le navire a une dimension considérable alors il peut contenir des milliers de tonnes de marchandises. Cela profite aux opérateurs économiques à envoyer leurs marchandises par bateau. Il est donc moins cher que les autres moyens de transports

1.1.2 – Assurance

Tous les moyens de communications maritimes sont inclus dans un membre de la compagnie d'assurance. Cela est dû pour prévenir sur les risques encourus durant le flottement sur la mer. Puis les marchandises aussi devront assurés pour éviter le litige entre l'importateur, l'exportateur et l'armateur.

Le but d'adhésion sur cette assurance c'est que lorsqu'il y a par hasard un accident (écoulement par exemple) ou changement d'état des marchandises, c'est l'assureur qui le rembourse. Au cas où le bateau n'est pas assuré, c'est l'armateur qui prend en charge le remboursement des dégâts. Dans ce cas, l'importateur et l'exportateur n'ont pas de soucis pour envoyer ou commander les marchandises, car on est assuré.

1.1.3 – Par rapport aux autres moyens de transport

Au niveau du transport national et international c'est encore le bateau est le moyen le plus efficace pour réaliser les mouvements de marchandise, car nous le savons déjà la raison, car il est le record en volume. Prenons l'exemple du navire pétrolier, la citerne est très petite en par rapport. L'avion aussi est limité en tonnage des marchandises. Or quelque soit le type de marchandises, le navire est toujours compatible. Prenons l'exemple des marchandises dangereux, sel le bateau qui peuvent les transporter, comme les gaz par exemple, le pétrole, ainsi que tous les autres types des marchandises ou explosives.

1.2 : *Sur l'importation et l'exportation :*

Sur l'économie nationale, le transport maritime joue un grand rôle pour le faire tourner.

1.2.1 – La recette des douanes

Comme la douane participe à la recette budgétaire de l'Etat par le biais de droits et taxes douanière, alors le transport maritime est l'un de clés pour le développement de la nation. Il doit être exigé alors le paiement des droits et taxes douanière sans corruption si on veut enrichir la recette budgétaire de l'Etat.

1.2.2 – Sur les échanges commerciaux :

On sait que le bon déroulement des flux commerciaux sur l'économie ouverte peut entraîner la devise, qui peut entraîner un changement de la politique budgétaire de l'Etat et cela nous amène à une nouvelle situation économique.

Notre île ne s'isole pas grâce au transport maritime, car on peut exporter notre atout, et on peut en importer d'autres pays. Et pour cette raison, nous ne sommes pas très retardées à la nouvelle technologie qui ne cesse pas de s'évoluer à notre époque.

1.3 : *Sur les entreprises*

- Pour les sociétés prestataires de service maritime, l'abondance des navires et l'existence des marchandises les enrichissent. Prenons l'exemple de l'AUXIMAD ; la vie cette société dépend surtout de l'existence de la consignment des navires et du transit. Si le transport maritime fonctionne bien, la situation économique de l'entreprise aussi fonctionne bien.
- Pour les entreprises industrielles, elles sont avantageuses, car elles peuvent envoyer leurs marchandises dans les quatre points cardinaux du globe grâce à l'existence du transport maritime. Elles peuvent aussi importés des matières première qui sont nécessaires pour la fabrication.

- Même les petites entreprises dans les pays en voies de développement peuvent envoyer des marchandises comme les matières premières et les produits agro alimentaires ainsi qu'artisansaux par l'intermédiaire des voies maritimes.
- Les armateurs ou les propriétaires des navires sont avantageux aussi si le transport maritime est en bonne santé parce que leurs bateaux peuvent naviguer vers tous les océans, pas rester rouillés sur les quais. Et si le bateau fonctionne normalement, l'armateur peut amortir le prix du bateau voir même gagner des profits.
- Pour les écoles navales aussi, leurs sortants ne restent pas en chômeurs si la navigation déroule bien, il est probable que leur nombres sont insuffisants si le transport s'épanouit beaucoup.

SECTION II. LES DEFAILLANCES

Mais chaque chose a son côté négatif, surtout si cela peut provoquer des dangers. Les maux existent toujours même si on veut faire des efforts à la transparence et à la bonne gouvernance. Nous allons voir d'abord ses impacts négatifs au niveau des opérateurs économiques, après au niveau socio économique et enfin au niveau des entreprises.

2.1 : *Pour les opérateurs économiques*

On sait que le trajet parcouru par le navire est très long, alors l'abondance du temps perdu peut ralentir le déroulement de fonds des entrepreneurs.

Les marchandises périssables sont alors envoyer par voie aérienne, comme les médicaments, les produits cosmétiques, etc. or nous savons que le coût du transport aérien est très élevé donc, ce type du trafic peut être facteur du risque à la perte. En effet, les importateurs et les exportateurs n'osent pas entrer dans ce genre de marchandises surtout pour les pays pauvres. Même si, on constate que les consommateurs les ont besoins, ou si on en entre on le revend en un prix élevé.

2.2 : *Au niveau socio économique*

La recette des douanes est en fonction des mouvements des marchandises dans un pays, alors s'il n'y a pas des marchandises importées ou si on n'exporte pas, la recette de l'Etat diminue. Les trafics illicites des marchandises aussi sont des cas les plus fréquents qui nuisent la vie économique d'une nation. Le domaine maritime connaît ce genre de trafic. Alors, si la recette douanière diminue, la vie économique dévalue aussi, ainsi que la valeur monétaire.

La clandestinité peut provoquer des perturbations sociales. Cela peut changer des mentalités, peut être aussi danger pour les patrimoines nationaux.

2.3 : *Au niveau des entreprises*

Pour le service consignation des navires, le mode de paiement de la règlementation des comptes est fait à l'avance, mais on sait que le navire ne reste pas longtemps à son escale. S'il y a des comptes à rembourser cela risque de ne pas être reçu, car le travail est déjà exécuté.

Pour les exportateurs des matières premières comme les vanilles, litchis, girofles, cafés le transport maritime peut être un danger pour les marchandises à causes de son flottement à longue durées sur l'océan. Or nous savons que les pays occidentaux sont très stricts sur la qualité des produits.

Pour l'effet de la libéralisation, beaucoup des produits sont imités, ces produits imités sont souvent vendu sur les pays pauvres. Alors cela entraines des stocks des marchandises pour ce qui vend le « vrai marque » car les imitations sont moins chers que l'original.

L'armateur aussi ne reste pas tranquille, il est angoissé toujours, car son bateau part tout au long d'une période. Or on ne sait jamais le changement climatique qui pourra amener le navire à s'écouler ou à le dévier ou élargir le duré d'arrivé car on sait que l'ETA est déjà conclu auparavant par un contrat.

❖ *Conclusion*

C'est ainsi que s'achève cette partie, elle nous a permis de connaitre un peu plus sur le transport maritime envers la consignation ; cette étape nous permettre d'entrer en détaille sur la consignation de navire et le transport maritime. Mais notre ouvrage ne termine pas là nous essayons de voir la dernière partie de notre rapport qui va se baser sur les analyse et les suggestions.

PARTIE III ANALYSE ET SUGGESTIONS

Nous avons déjà vu dans les deux premières grandes divisions de ce présent mémoire tout ce qui concerne la société sa situation envers le transport maritime. L'évaluation est très indispensable surtout sur la vie de la société. Nous allons voir alors sur la dernière partie de notre ouvrage l'analyse et la suggestion que nous avons vue et on va terminer par les recommandations.

CHAPITRE I. ANALYSE

Dans ce chapitre, nous voulons analyser les points forts de l'entreprise, elle a aussi des faiblesses mais avec ces opportunités la différencie envers les autres sociétés, les menaces ne se séparant pas la vie de l'entreprise. Alors face à ces situations, il y aura des impacts négatifs et positifs apportés par le caractère insulaire.

SECTION I. POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE LA SOCIETE

1.1 : Points forts

Alors la société a ses forces parce que :

Elle est la plus ancienne sur les sociétés consignataires et transitaire ; dans ce cas, elle est beaucoup expérimenté sur ce domaine.

L'avoir des moyens de communication est indispensable pour ce domaine comme la connaissance sur l'anglais et le français alors, le cadre de la société a un atout sur ce domaine

En outre, on sait que la communication se fait à distance sur la plupart des temps, c'est pourquoi la société a une cellulaire pour chaque service ainsi que des téléphones portables pour la réalisation de ladite communication. Il y a aussi le plus moderne comme le courrier électronique ou le mail

L'existence des moyens de transports comme les véhicules dans chaque l'agence favorise la rapidité des tâches effectuées par les personnels.

Le partenariat avec les autres organismes favorise l'obtention des investissements. La société a un point fort sur ce cadre. Prenons l'exemple dans cette domaine sa relation avec la douane, elle a le droit de retarder le paiement de frais de dédouanement.

La place de l'AUXIMAD Majunga est facile à trouver, ce point renforce la société.

1.2 : *Points faibles*

Malgré son ancienneté, les jeunes générations ne connaissent pas vraiment les activités et les occupations de la société. Nous avons constaté durant notre stage au sein de la société, les gents nous interrogent que : « c'est quoi vraiment les occupations de l'AUXIMAD ? »

Vu sa dépendance au siège, l'agence attend toujours les décisions venant du siège, surtout sur le plan financier, alors on sait que le travail de consignation a besoin de l'argent à l'improviste, cela va retarder les exercices du consignataire.

La situation logisticienne et matérielle ont besoin des innovations, malgré la vieillisse.

SECTION II. OPPORTUNITES ET MENACES DE LA SOCIETE

2.1 : *Les opportunités*

Grâce à son ancienneté elle est reconnue nationalement et internationalement.

L'existence de ses agences partout dans l'île lui permet de confier leurs clients à une agence au cas où le bateau s'escale dans plusieurs port à Madagascar.

Etre représentante de compagnies maritimes étrangères est une grande opportunité de la société.

Le travail satisfaisant de la société amène la société à fidéliser leurs clients et attire des nouveaux clients.

L'avoir de siège met la société à la bonne organisation c'est-à-dire qu'on procède à l'affectation de poste si une agence rencontre une difficulté sur le personnel. Ainsi qu'au niveau de financement.

On peut dire que les employés de l'AUXIMAD sont des propriétaires car on association possède aussi de la part sur le rond de roulement de la société. Alors ils sont opportunistes

2.2 : *Les menaces*

La concurrence est l'un des ennemis de la société, car si un client est perdu il est difficile de trouver un nouveau, car « mieux vaut fidéliser un client au lieu de chercher un nouveau ».

La crise politique nationale entraîne un grand danger pour l'entreprise, car si notre économie est ambiguë par les grandes puissances mondiales il est probable qu'il n'y aura pas des bateaux qui arrivent en fréquence sur notre île, cela entraînera des impacts négatifs sur la société.

Chaque entité de la navigation a un siège à Tanà, quelque fois il y a des difficultés à la réglementation des papiers surtout au niveau de l'APMF, c'est pourquoi, les représentants de

l'agence ont des hésitation à livrer le papier, en pensant qu'il y a encore des comptes à régler. Cela entraine des changements de l'heure de départ de bateau par exemple. Alors que les clients vont juger les agents de l'AUXIMAD comme incompétent qui va risquer à la perte des clients.

SECTION III. IMPACTS POSITIFS ET NEGATIFS

3.1. *Impacts positifs*

Notre île est un don de Dieu car nous avons la chance de vivre dans cette terre. Elle est couverte de plusieurs souterraine et terrestre, nous sommes tous responsable à sa protection. Alors il y a des impacts positifs sur le caractère insulaire de Madagascar comme :

- Il est difficile de contaminer les maladies épidémiques car nous sommes limités par la mer, sauf par les étrangers. Or le service médecin aux frontières examine tout les passagers soit par voie aérienne, soit par voie maritime.
- Si on exploite bien la navigation, les sociétés prestataires de service maritime comme l'AUXIMAD seront sauvé car la recette s'améliore si les clients sont abondants.
- Le pêche et l'aquaculture est exploitable sur une île ; ce domaine peut entraîner des succès sur l'économie Malgache si on la maîtrise bien. Nous avons déjà vu l'exemple des sociétés des pêches à Majunga. Or on sait que ces sociétés utilisent des bateaux, en effet les consignataires et les transitaires auront des prestations de services car elles y font de la déclaration et consignent leurs navires.
- Nous sommes encore parmi des pays pauvres dans le monde. Or la plupart de la voie terrestre est encore des routes secondaires. Alors que la voie maritime et certaines fluviales de Madagascar est navigable, donc certaines régions de Madagascar en profite comme lieu de circulation. Vu son tarif est moins chers que par rapport au tarif d'un vol.

3.2. *Impacts négatifs apportés par le caractère insulaire*

Nous vivons dans une île, si la navigation maritime et aérienne ne fonctionnent pas bien à Madagascar, nous somme en risque de l'isolement sur la relation internationale, surtout sur le plan économique, culturel, ainsi que diplomatiques. Et ce fait va amener à:

Pas d'échange commerciales qui fait naître les stocks et pourritures des marchandises à exporter qui sont facteurs des devises qui enrichissent le budget de l'Etat qui va être un acteur de développement.

Chômages des gents qui travaillent dans le domaine de la navigation.

En effet le chômage et le non existence de travail, puis la pauvreté va engendrer à l'escroquerie, aux banditismes et aux différents types de vol.

En outre il est possible devient un camp d'escale militaire, des pays qui sont en guerre, alors, au cas où il y a explosion ou éclatement de guerre entre les parties, c'est le peuple innocent Malgache qui sera victime. Et on peut imaginer les agents consignataires sont sous chantage de faire les commissions de ses armées.

Etant étudiante, le stage va permettre de voir et d'analyser beaucoup de faits alors que nous seront des futures employés des sociétés. Nous allons proposer quelques points que nous avons trouvés pour améliorer la notre situation actuelle. Notre proposition va se bader au niveau de l'entreprise national et international.

CHAPITRE II. SUGGESTIONS

SECTION I. SECTION I : AU NIVEAU DE LA SOCIETE

➤ Cotés ressources matérielles :

Il est vrai que la société possède des matérielles compatibles à leurs fonction ; mais il est mieux qu'on achète des nouveaux matérielles, comme l'ordinateur, des machines photocopieuses. Pour que le travail déroulait très vite.

➤ Coté ressources humaines :

Les agents au sein des sociétés sont tous au niveau de leur poste, mais l'ajout sur l'apprentissage en langue comme l'anglais et le français pourrait améliorer les connaissances de leurs employés. Et cela motive les étrangers à faire des conversations intéressantes avec eux, car on sait que l'aptitude à la communication est un moyen d'attirer un nouveau client.

➤ Côté ressource financière :

- Il est vrai que la société a des divers types d'activité. Mais il est encore possible d'en créer d'autres, comme faire louer des vedettes sur le transport de la navigation bornage. Prenons l'exemple l'utilisation des vedettes pour le trajet Ketsepy-Majunga, surtout pendant le lundi de pâque et pentecôte.

- Installation des hôtels confortables à tarifs compétitif pour faire cibler les marins qui s'escalent dans un port.

- Nous proposons d'intensifier de nouveau la publicité par l'intermédiaire de l'internet, des journaux ainsi que des divers types du mass-média. Cette proposition nous

amène à suggérer la société de participer au salon de l'exposition. Et de participer à l'activité social comme la création des clubs sportif, comme la natation, le foot Ball que le peuple majungais l'apprécie beaucoup.

Le sponsoring sur l'exposition culturel aussi peut lancer l'entreprise à s'épanouir. Comme la démonstration des danses traditionnelles comme le « WADRAHA » que les gents de Katsepy sont spécialiste. Ce fait peut attirer beaucoup de touriste et les visiteurs et spectateurs loueront les vedettes de l'AUXIMAD à bon marché.

On doit toujours fidéliser les clients en cherchant des moyens pour le satisfaire car pour nous « le client est un roi ».

On doit être strict sur la qualité de service. En utilisant les « 5 zéros » olympique de la qualité sur la gestion de qualité :

Zéro papier : on doit régulariser tout les dossiers à régler

Zéro délai : on ne doit pas attendre d'un moment à l'autre les tâches à exécuter c'est-à-dire être honnête sur le calendrier prévu.

Zéro panne : on doit prévenir à l'avance les faits qui pourront amener des obstacles sur l'entreprise.

Zéro défaut : Il faut faire attention durant l'exécution de la tâche, et il faut le vérifier.

Zéro stock : il faut chercher des moyens pour liquider le plus rapide la vente qui entre dans la société afin de bien dérouler l'entreprise.

+1 mépris : il faut que les clients nous cherchent pas nous qui les cherchons car nous sommes à la hauteur de la qualité de notre service.

SECTION II. AU NIVEAU REGIONAL ET NATIONAL

- La participation de l'Etat à pousser les entreprises motivent les entrepreneurs à bien gouverner les entreprises.
- La prise en charge des créatures naturels sur les villes côtières de Madagascar amène à la naissance des sites touristiques, et ça va attirer beaucoup de touristes comme dans tous les pays qui ont des côtes dans le monde.
- Pour ce fait l'Etat doit acheter des navires de cabotage, pour pouvoir attirer beaucoup de touristes.

- Et si l'Etat se met en partenariat avec une compagnie maritime comme l'AUXIMAD, il est probable qu'il y aura un avenir sur le transport maritime à Madagascar. Alors l'Etat va mettre une action au sein de la société car il participe l'achat des bateaux et à la création des infrastructures. Mais la société reste toujours société privé à but lucratifs afin d'éviter l'abus de pouvoir de quelques dirigeants.
- La propreté de la ville côtière est l'une des raisons qui attirent les touristes à rester séjourner dans un lieu, alors les maires de la ville doit met en accent la propreté de sa ville.
- On doit renforcer alors le corps armés qui s'occupe le monde Maritime le transport maritime sera très développer.
- Le mode tarifaire douanière doit être répondre aux besoins du peuple même si la douane a ses propres tarifs.
- Encourager les operateurs économiques

SECTION III. AU NIVEAU INTERNATIONAL

- Notre pays doit avoir aussi des bateaux qui font de la navigation longue cours. Car cela va résoudre les problèmes dur l'importation et l'exportation des marchandises. Cela va faciliter l'achat et l'expédition des marchandes pour les affairistes.
- L'avoir des bateau qui font la navigation régional aussi améliorer la relation interinsulaire sur la région de l'océan indien. On peut faire des échanges des marchandises entre les pays insulaire. Même si au niveau régional, ces échanges sont déjà un grand pas pour le développement économique d'un Etat.
- On doit adhérer aux associations des pays exportateur des matières premières par exemple

➤ Pour la société, il faut satisfaire les clients pur qu'ils reviennent encore à leurs prochains voyages.

➤ Face à la mondialisation on peut être le représentant s'une grande firme en négociant avec les dirigeants.

➤ L'adhésion au sein de l'OMC favorise l'exportation et l'importation

CHAPITRE III. RECOMMANDATIONS

SECTION I. RISQUES

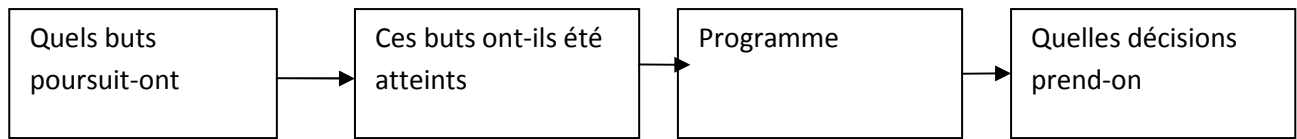
- Si le transport maritime s'évolue, cela risque de l'embarquement des marchandises sans autorisation qui peut faire disparaître la richesse de Madagascar comme les animaux endémiques les ressources minières, les fruits de la mer qui ne sont pas exploités par les entreprises spécialistes.
- Ainsi que s'il y a beaucoup des étrangers qui se circulent dans notre pays, ça va changer la mentalité des habitants.
- Côté sanitaire, la transmission des maladies épidémiques (la grippe A HN1, le SIDA ...) se propage très vite si on se circule tout le temps aux autres pays cibles de la maladie.
- Il est probable que le moyen de transport maritime est l'un des moyens appliqués par les fugitifs politiques, et les délinquants ainsi que les terroristes.

SECTION II. DISCUSSION

2.1 : Méthodologies

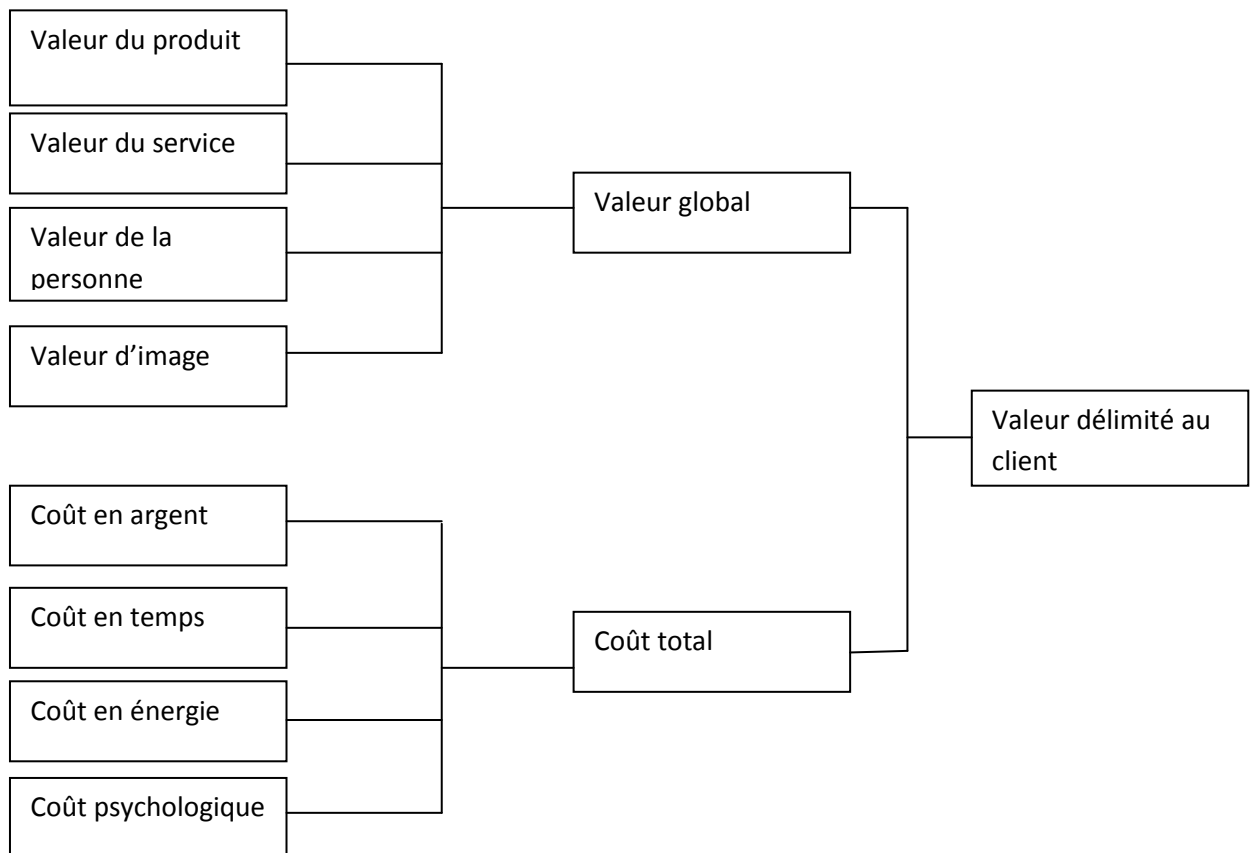
- Les étudiants de notre établissements ont un atout grâce à leur accès au sein ses différentes entreprises. Nous avons pu accueillir des données et nous avons appris beaucoup de connaissances, puis nous avons constatées les points forts les points à améliorer les menaces ainsi que les opportunités de l'entreprise. On sait que l'entreprise contribue aussi au développement socio économique d'une nation.
- Le contact avec les autres employés va nous permettre d'analyser la situation de l'entreprise où nous avons fait de stage. Ainsi que le stage pratique qui nous met dans le bain de notre thème.
- Les enquêtes, les formations données ainsi que la recherche bibliographique et webographique nous aide à la réalisation de ce présent mémoire. Malgré la difficulté politique que notre pays traverse, on n'a pas pu avoir des données statistiques à analyser et à discuter.

2.2 : Les bases théoriques appropriées à nos suggestions



Titre : Evaluer et contrôler l'activité

Source : Marketing Management, Philip Kotler et Bernard Dubois 8^{ème} édition page 701



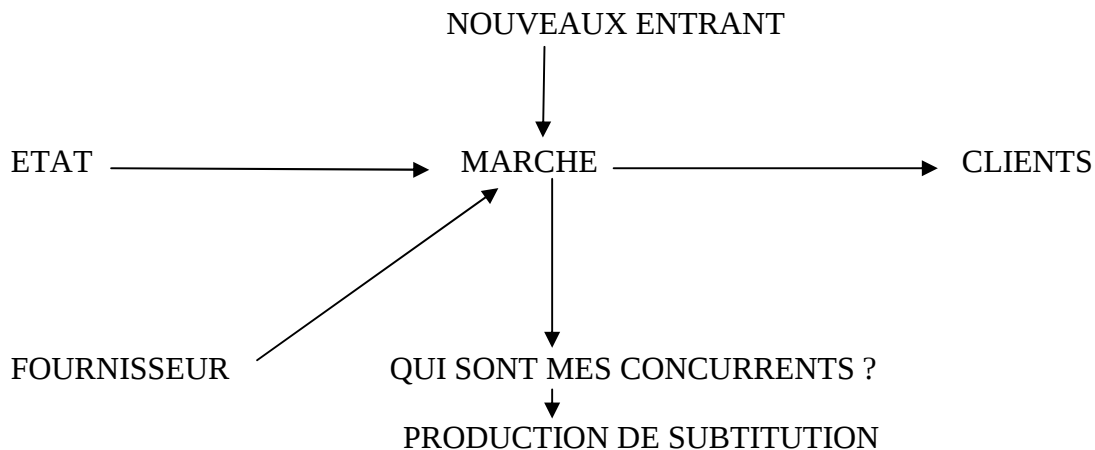
Les déterminants des valeurs délimités au client.

Source : Marketing Management, Philip Kotler et Bernard Dubois 8^{ème} édition, chapitre 2 : Satisfaire la clientèle à travers la qualité, le service et la valeur.

Le prix FOB (transport en sus) :

La première solution consiste à demander chaque client d'acquitter le transport séparément. Le prix de base (départ usine) est alors le même pour tout le transfert juridique de propriété intervenant du moment du transport et /ou la livraison. Source : Marketing Management, Philip Kotler et Bernard Dubois 8^{ème} édition.

Les 5 forces de M. PORTER :



Source : Cours de Marketing internationale

SECTION III. LIMITES DE LA RECOMMANDATION

- Toute chose a des limites. On sait que, le domaine de transport dépend de :
- La situation économique mondiale
- Situation socio économique politique d'un Etat.
- Les dégâts et les cataclysmes naturels surtout les faits étranges de notre époque comme le TSUNAMI, pour les pays du Sud pendant la période de pluie et les cyclones.

❖ CONCLUSION

C'est ainsi que cette partie touche à sa fin, elle nous a permis de nous exposer nos avis personnels sur le transport maritime et son environnement en lisant cet ouvrage, nous espérons qu'il y aura un peu de notre part qui contribue à l'amélioration de la situation de la société où nous avons fait de stage. Nous avons participé aussi à la suggestion sur l'amélioration du trafic maritime national. Ce paragraphe va nous transir à la conclusion générale de ce présent mémoire.

CONCLUSION

En guise de conclusion, le stage au sein de l'AUXIMAD nous a permis à la réalisation de cet ouvrage. Le caractère insulaire de Madagascar nous incite à développer notre thème.

Madagascar a un atout pour son caractère insulaire, mais elle a aussi des inconvénients sur le dit caractère insulaire. On vole, ou flotte si on veut atteindre Madagascar, si on provient des autres pays. Vu cette situation, nous avons orienté notre plan du devoir qui a été divisé en trois parties, la vie d'une entreprise dépend sa situation financière, humaine et concurrentielle.

Le transport maritime joue un grand rôle sur l'économie national et international, elle favorise les échanges commerciaux, même si elle est limitée quand même. Elle est exploitable à Madagascar et pourra être facteur de développement. Face à la mondialisation les pauvres s'enfoncent toujours dans la pauvreté et les riches s'enrichissent, et deviennent les plus puissants.

Le transport maritime est à la fois un danger pour l'écosystème. Elle pourra nuire l'environnement au cas où il y a déversement des marchandises dangereuses. Est-ce que le principe de précaution va résoudre le problème environnemental provoquer par cette délie ?

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

Marketing Management de Philip KOTLER et de Bernard DUBOIS 8^{ème} édition

Le transport Maritime à Madagascar : Chimères ou réalités écrit par Patricia T Maro 2006

Comment parler en publique, Dale Cannergy 13^{ème} édition 2001

WEB:

www.marine-marchande.com

www.youtube.com (you tube cma cgm ship)

www.mondissino.com

www.douane.gouv.fr

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS

LISTE DES ACRONYMES ET DES ABREVIATIONS

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

INTRODUCTION.....	1
PARTIE I	
PRESENTATION GENERALE DE L'ENTREPRISE ..	1

CHAPITRE I.PRESENTATION DE LA SOCIETE AUXIMAD.....2

SECTION I HISTORIQUE 2

SECTION II IDENTITE DE LA SOCIETE 5

SECTION III.SES OBJECTIFS ET SES ACTIVITES6

CHAPITRE II.ORGANISATION DE LA SOCIETE9

SECTION I.LES RESSOURCES HUMAINES..... 9

SECTION II ORGANISATION DE L'AUXIMAD MAHAJANGA..... 10

SECTION III DESCRIPTION DE CHAQUE SERVICE..... 11

CHAPITRE III. MOYENS ET RESSOURCES 16

SECTION I. RESSOURCES DE LA SOCIETE 16

SECTION II. DEROULEMENT DE STAGE 17

SECTION IV. LES GRANDES ACQUISITIONS18

PARTIE II	LE TRANSPORT MARITIME ENVERS LA	
CONSIGNATION.....		20

CHAPITRE I L'IDENTITE DE LA CONSIGNATION DU NAVIRE..... 19

SECTION I.DESCRPTION DE LA CONSIGNATION..... 19

SECTION II. RELATION ADMINISTRATIVE 20

SECTION III DOCUMENTS DE TRANSPORT ET CIRCUIT DE FORMALITE
ADMINISTRATIVE.....25

CHAPITRE II. ASPECT COMMERCIALES DE LA CONSIGNATION.....32

SECTION I. LE CONTRAT DE MANDAT	32
SECTION II. OPERATION COMMERCIALE EN CONSIGNATION.....	33
SECTION III LE DEROULEMENT DE LA CONSIGNATION	35
CHAPITRE III. LES ATOUTS ET LES DEFAILLANCES DU TRANSPORT MARITIME	39
SECTION I. LES ATOUTS	39
SECTION II. LES DEFAILLANCES.....	41
PARTIE III ANALYSE ET SUGGESTIONS	2
CHAPITRE I. ANALYSE	3
SECTION I POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE LA SOCIETE	3
SECTION II OPPORTUNITES ET MENACES DE LA SOCIETE	45
SECTION III IMPACTS POSITIFS ET NEGATIFS	46
CHAPITRE II. SUGGESTIONS	47
SECTION I. SECTION I : AU NIVEAU DE LA SOCIETE	47
SECTION II. AU NIVEAU REGIONAL ET NATIONAL.....	48
SECTION III. AU NIVEAU INTERNATIONAL.....	49
CHAPITRE III. RECOMMANDATIONS	51
SECTION I. RISQUES	51
SECTION II. DISCUSSION	51
SECTION III. LIMITES DE LA RECOMMANDATION	53
CONCLUSION	54
BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE	
ANNEXES	
TABLE DES MATIERES	