

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE**

ECOLE SUPERIEURE DE COMMERCE

**Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du diplôme de
Master en Sciences de Gestion**

Spécialité : Management de la distribution

Thème :

**Le rôle de l'agent maritime dans la logistique
internationale**

Cas pratique : « GEMA EPE/ SPA »

Elaboré par :

MERZOUGUI Ouardia

Encadreur :

Mr. ADMANE Mohamed

Lieu de stage : Rue Jawaharlal Nehru (ex Bézier) Alger

Période du stage : de 22/02/2021 au 22/03/2021

Année universitaire : 2020/2021

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE**

ECOLE SUPERIEURE DE COMMERCE

**Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du diplôme de
Master en Sciences de Gestion**

Spécialité : Management de la distribution

Thème :

**Le rôle de l'agent maritime dans la logistique
internationale**

Cas pratique : « GEMA EPE/ SPA »

Elaboré par :

MERZOUGUI Ouardia

Encadreur :

Mr. ADMANE Mohamed

Lieu de stage : Rue Jawaharlal Nehru (ex Bézier) Alger

Période du stage : de 22/02/ 2021 au 22/03/2021

Année universitaire : 2020/2021

Remerciements

*Tout d'abord, je tiens à remercier **Dieu** le tout puissant et miséricordieux, qui m'a donné la force, le courage et la patience d'accomplir ce Modeste travail.*

*Je tiens à remercier **Dr. ADMANE Mohamed** d'avoir accepté d'assurer la direction du présent mémoire, ainsi **Mr. ADMANE Merizek**, qui m'ont accompagné et guidé tout au long de ce travail. Je les remercie sincèrement pour leurs conseils précieux, leurs présences au moment de doute, leurs professionnalismes, leurs instructions claires et ses encouragements.*

*J'aimerai aussi remercier tout le personnel de « **GEMA** », à sa tête mon maitre de stage **Mr LACHEHEB Sid Ali**, qui a manifesté un intérêt considérable pour la présente recherche et qui n'a ménagé aucun effort pour répondre à mes interrogations.*

Mes remerciements s'adressent également à tous mes professeurs de l'école supérieure de commerce de Koléa, ainsi à l'honorable jurés de la soutenance, on les en remercie profondément, et aux personnes qui ont participé, de près ou de loin, à la réalisation de ce mémoire.

*Enfin, un très grand **MERCI** à **ma famille** pour leur patiences et encouragements, au long de mon parcours.*

M. Guardia

Dédicaces

Je souhaite dédier ce travail à la prunelle de mes yeux, ma maman chérie, que j'aime de tout mon cœur, qui m'a soutenue et encouragée tout le long de mon parcours.

*A mon papa que j'aime plus que tout au monde, qui me pousse toujours à aller de l'avant et de ne jamais renoncer à mes rêves.
Que dieu les garde et les protège.*

A mes grands frère Malek et Ghiles, à mon petit frère Rayane, à ma sœur Dalila et son mari Ali, à ma grand-mère ainsi que mes tentes et mes oncles, sans oublier mes deux belles sœurs Nadjet et Lydia et à toute ma famille, je vous aime profondément.

A mes neveux ; Ahmed, Ayoub, et mes nièces ; Assil et Tasenim.

A mes amis qui sont ma deuxième famille ; Lydia, Lilia, Hennaoua, Katia, Wafa, Hayet, Sarah, Meriem, Saadou, Djedjiga, Mimi, Djoudjou je vous aime.

A la personne qui m'a soutenu tout au long de mon parcours et il n'a pas cessé de m'encourager Mr. Karim.

A tous ceux qui m'aiment et que j'aime, qui m'ont aidé, soutenue et supporté mes humeurs durant cette aventure.

Sommaire

Sommaire

Liste des tableaux.....	I
Liste des figures.....	II
Liste des abréviations.....	III
Glossaire maritime.....	V
Résumé.....	IX
Introduction générale.....	A
Chapitre I : Généralité sur le commerce international	
Introduction.....	2
Section 01 : L'évolution du commerce international.....	3
Section 02 : Transport et paiement à l'international.....	14
Conclusion.....	33
Chapitre II : Le transport maritime international	
Introduction.....	36
Section 01 : Les notions et les principaux intervenants du transport maritime..	37
Section 02 : La consignation des navires en Algérie.....	49
Conclusion.....	64
Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale	
Introduction.....	67
Section 01 : La présentation de l'organisme d'accueil « GEMA ».....	68
Section 02 : Analyse d'une escale du navire et traitement d'une opération de consignation Cas : GEMA.....	81
Conclusion.....	99
Conclusion générale.....	101
Bibliographie	
Annexes	

Liste des tableaux

Chapitre 01 :

Tableau 01 : Les institutions internationales du commerce international...10

Tableau 02 : Avantages et inconvénients de chaque mode de transport....16

Tableau 03 : Les obligations des parties chargeur-transporteur (*connaissance*).....19

Tableau 04 : Les obligations des parties chargeur-transporteur (LTA).....20

Tableau 05 : Les obligations des parties expéditeur-transporteur.....21

Tableau 06 : Les obligations contractées par le document ferroviaire.....22

Tableau 07 : Avantages et les inconvénients du virement international...26

Tableau 08 : Les avantages et les inconvénients du chèque.....28

Tableau 09 : Les avantages et les inconvénients du billet à ordre.....29

Tableau 10 : Les avantages et les inconvénients de la lettre de.....31

Chapitre 02 :

Tableau 11 : La part de marché des consignataires maritimes.....54

Tableau 12 : Les compagnies maritimes les plus actives en Algérie.....56

Chapitre 03 :

Tableau 13 : Chiffre d'affaire de GEMA entre 2018 et 2020.....74

Tableau 14 : Le calcul des surestaries pour l'agence GEMA.....91

Liste des figures

Chapitre 01 :

Figure 01 : Exportations et importations mondiales de marchandises.....9

Figure 02 : Ratio de la croissance du commerce mondial des marchandises à la croissance du PIB mondial, 1990-2020.....10

Figure 03 : Le cycle de vie d'un produit.....14

Chapitre 03 :

Figure 04 : présentation générale de l'agence GEMA.....69

Figure 05 : évolution du chiffre d'affaire et le résultat net de GEMA.....75

Figure 06 : Analyse SWOT de GEMA.....78

Figure 07 : L'organigramme de GEMA.....79

Figure 08 : Processus métier escale.....95

Figure 09 : Acheminement du conteneur vide au parc à vide FILTRANS.....99

Liste des abréviations

Abréviation	Signification
GATT	Agreement Tarifs and Trade
CEER	création d'espaces économiques régionaux
OMC	l'organisation mondiale de commerce
PIB	produit intérieur brut
CNUCED	conférence des nations unies sur le commerce et le développement
FMI	Fonds monétaire international
BM	la banque mondiale
BIRD	Banque internationale pour la reconstruction et le développement
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OECE	Organisation européenne de coopération économique
LTA	Organisation européenne de coopération économique
LTR	La lettre de transport aérien
DLVI	La lettre de transport routier
CCI	Le duplicata de la lettre de voiture
EXW	Ex-Works
FCA	Free-Carrier
CPT	Carriage Paid To
CIP	Carriage Paid To
DAP	Delivered At Place
DPU	Delivered at Place Unloaded
DDP	Delivered Duty Paid
FAS	Free Alongside Ship
FOB	Free On Board
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight

TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
B/O	Le billet à ordre
LCSB	La lettre de crédit stand-by
D/P	Les documents contre paiement
D/A	Les documents contre acceptation
B/L	Bill of lading
Ro Ro	Roll On - Roll Off
FACAM	la Fédération des Agents Consignataires et des Agents Maritimes de France
CNAN	la compagnie nationale de navigation Algérienne
SNTM	de la société Nationale des transports maritimes
GEMA	la générale maritime
NASHCO	la National Shipping Company
MTA	maghrébine de transport et auxiliaire
CALTRAM	compagnie Algéro Libyenne de transport maritime
CMA	la compagnie maritime d'affrètement
ETS	Estimated Time of Sailing
BIMCO	Baltic and international maritime council
SPA	société par action
EPE	entreprise publique économique
OAIC	Office Algérien Interprofessionnel des Céréales
ISO	Organisation internationale de normalisation
ETA	l'estimation d'arrivée du navire
ENR	Entreprise nationale de récupération
TC	Transport container
EPAL	Entreprise portuaire d'Alger

Glossaire maritime

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

Acconage : L'acconage comprend les opérations tendant à assurer le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées. Ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance aux destinataires.

Agent maritime (consignataire) : Personne physique ou morale qui est chargée soit a titre permanent ou occasionnel, d'effectuer des opérations pour le compte de d'un affréteur ou un armateur d'un navire, tel que la négociation et la conclusion des contrats, la gestion des finances et la relation avec les autorités portuaires.

Amarrage : C'est l'action de tenir à son poste de quai d'un navire à l'aide des amarres ou chaînes.

Appareillage : Manœuvre d'un navire qui quitte le port.

Capitainerie : Est la résidence officielle des officiers du port et des fonctionnaires d'État comptants en matière de police portuaires. Son rôle principal est l'organisation de l'accueil et la sortie de navires.

Cargaison : Est l'ensemble des marchandises transportées via dès les différents navires de commerce maritime.

Cargo : Désigne un navire de commerce ou navire marchand dont le rôle consiste à transportées des marchandises sous diverse forme en utilisant la voie maritime.

Commissionnaire en douane : Personnes physique ou morale qui accomplit pour le compte d'autrui les formalités en douane, tant à l'importation et l'exportation et notamment le dédouanement.

Conteneurisation : C'est le fait de transporter de la marchandise par conteneur.

Courtage : profitsions de courtier : qui désigne la personne qui sert comme un intermédiaire dans les opérations commerciales et autres.

Débarquement : Action de déchargement.

Dépotage : C'est une action qui consiste le déchargement des marchandises à l'extérieur des conteneurs.

Empotage : Cette action désigne le chargement des marchandises à l'intérieur de conteneur.

Flotte : est l'ensemble des appareils d'une compagnie aérienne comme la flotte de la

CNAN.

Fret : Le prix à payer pour le transport maritime de marchandises par mer, il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

Infrastructure : Installation tels les aéroports, les ports.

Lamanage : Ensemble des opérations qui permettent d'assister un navire lors de son amarrage ou désamarrage à son entrée ou départ d'un port.

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

Manutention : L'action de manipuler de déplacer des marchandises, des colis dans un lieu de production ou de stockage tel un entrepôt.

Navigation : C'est l'ensemble des techniques et méthodes qui permettent au navire de déterminer sa position et de calculer la route à suivre pour se rendre à sa destination, en toute sécurité.

Pavillon : Terme désignant un drapeau que l'on hisse sur un navire pour indiquer sa nationalité, la compagnie de navigation à laquelle il appartient, ou pour faire des signaux.

Quai : Structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Rade : Grand bassin, naturel ou artificiel, ayant issue libre vers la mer où les navires peuvent faire des mouillages.

Remorquage : Société fournissant au navire des remorquages pour lui permettre d'assurer de main œuvre dans les accès au fret.

Surestaries : C'est la somme à payer en exerçant sous le contrôle de la capitainerie du port.

Terminal : Quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vracs, on dit plutôt quai minéralier, céréalier... etc.

Tirant d'eau : Distance verticale entre la ligne de flottaison d'un navire et le bas de la quille.

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

Vraquier : Navire possédant un seul pont destiné à transporter des marchandises en vrac, telles que des céréales ou du sucre par exemple.

Résumé

Résumé

Afin de favoriser leur participation au commerce international, les pays doivent disposer de chaînes logistiques performantes permettant l'accès aux marchés. Le transport maritime est, à ce titre, essentiel en tant que principal support des échanges commerciaux internationaux.

Le transport de marchandise par voie maritime est devenu l'épine dorsale de la mondialisation. En raison de son efficacité, il est à même de supporter une nouvelle croissance des échanges mondiaux.

L'acheminement des marchandises par voie maritime implique la participation des principaux acteurs. Ces derniers sont soumis à des obligations prévues par le contrat de transport maritime qui les lie.

Parmi les auxiliaires de transport qui accomplissent différentes tâches, le consignataire de navire qui occupe un poste clé dans l'activité maritime, car la supervision de l'escale du navire et la collecte du fret sont les missions qui lui sont dévolues, cet auxiliaire est tenu de maîtriser de manière adéquate l'ensemble des procédures logistiques pour effectuer une transaction commerciale Internationale, une mauvaise coordination se traduit le plus souvent par des contentieux.

Dans ce mémoire, tous les efforts se focalisent sur le rôle de l'agent consignataire dans la chaîne logistique internationale.

Mots clés :

Echanges commerciaux internationaux, Transport maritime, l'escale du navire, le consignataire de navire, fret.

Abstract:

In order to promote their participation in international trade, countries must have efficient supply chains that allow access to markets. Shipping is, in this respect, essential as the main support for international trade.

The transport of goods by sea has become the backbone of globalization. Because of its efficiency, it is able to support new growth in world trade.

The transport of goods by sea involves the participation of the main actors. The latter are subject to obligations provided for by the maritime transport contract which binds them.

Among these transport auxiliaries who perform different tasks, the ship's consignee who occupies a key position in the maritime activity, since the supervision of the vessel's stopover and the collection of freight are the missions assigned to him, this auxiliary is required to master adequately all the logistical procedures for carrying out an International commercial transaction, poor coordination most often results in litigation.

In this memoir, all efforts are focused on the role of the consignee in the international logistics chain.

Key words:

International trade, the maritime transport, the supervision of the vessel's stopover, the ship's consignee, sea freight.

Introduction générale

Introduction générale

Nous assistons au développement des échanges de grands flux des marchandises dans le monde, où ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produit telle que les matières premières, les produits semi finis et les produits finis.

À ce stade ; le commerce international inclut toutes les transactions du marché mondial et regroupe l'ensemble des pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers et qui s'opère par une chaîne logistique internationale ; qui définit la suite des étapes de production et de distribution internationale d'un produit depuis l'exportateur jusqu'au client importateur.

A cette fin, des chaînes logistiques internationales se sont mises en place, dans lesquelles des chaînes de transport ont été insérées.

De ce fait, le commerce international et le transport international, et plus précisément le transport par voie maritime sont intrinsèquement liés. Ainsi, selon la CNUCED (La Conférence des Nations Unies d'Economie et de Développement) ; 90% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondiale, sont acheminées par mer.

Le transport maritime est certes depuis fort longtemps, un instrument et un support efficaces des nombreux flux du commerce international mais il est difficile de dire, avec exactitude, à quelle époque les armateurs ont commencé à collaborer avec des personnes servant dans les ports comme collaborateurs terrestres pour l'exploitation commerciale et technique des navires. Ces collaborateurs appelés aujourd'hui « auxiliaires de transport », développent un grand nombre d'activités de diverse nature dite activités auxiliaires. Ces activités ont pour nom : transit, assurance, courtage maritime, acconage, shipchandling, consignation de cargaison et de navire, etc.

En Algérie, le secteur maritime a une grande importance dans l'économie, par contre l'ouverture du marché algérien à l'extérieur se base sur la maîtrise des opérations à l'import et à l'export, et elles ne peuvent se faire sans logistique réellement performante.

L'agent consignataire n'est pas un personnage nouveau. Cependant, il a su s'adapter à l'évolution du transport et commerce maritime international. Son domaine d'intervention s'est élargi d'une façon considérable. Il est presque impossible de dire à quelle époque les

armateurs employèrent le concours des personnes aux ports d'escale ou de destination comme collaborateurs terrestres, installés à ces ports pour l'exploitation commerciale du navire.

L'agent consignataire organise l'escale des navires, prend en charge le suivi des marchandises transportées (récupération des titres de propriété des marchandises, analyse des documents pour l'exportation, déclaration aux services de douanes, répartition des frais d'escale) et résout les problèmes d'un équipage : consultation de médecins, entretien du bateau...etc.

Au service du commandant de bord, la consignataire travaille pour le compte d'un armateur (propriétaire du navire). Il ressemble à un capitaine de bateau, mais à terre.

Problématique de recherche

L'objet de notre étude réside essentiellement dans la réponse à la question suivante :
Quel est le rôle de consignataire des navires dans le transport maritime ?

Pour mieux répondre à cette problématique nous avons formulé les sous questions suivantes :

- Est-ce que la présence du consignataire de navire facilite le déroulement des échanges internationaux ?
- Quel est la nature des relations entre l'agent de consignataire et les autres acteurs ?
- GEMA permet-elle de prendre en charge toute les affaires de la consignation maritime ?

Nous nous basons sur notre travail sur les hypothèses suivantes :

- Le rôle du consignataire constitue un moyen de communication et facilitateur et d'interface entre l'armateur et les acteurs dans le port d'escale ;
- La présence du consignataire de navire apporte de l'aide et de l'appui au bon déroulement de la chaîne logistique internationale ainsi améliore les échanges entre les pays ;
- L'organisation générale maritime GEMA permet de prendre en charge toute les affaires de la consignation maritime.

L'objectif de la recherche :

L'objectif principal visé à travers cette recherche est de montrer la place qu'occupe réellement la consignation dans l'accueil des navires dans un port et de décrire la réalité inhérente à la pratique de la consignation de navire au Port d'Alger.

Raison de choix du thème :

- ✓ Un thème toujours original et d'actualité ;
- ✓ La relation de ce thème avec la spécialité management de la distribution ;
- ✓ L'importance de consignataire dans la chaîne logistique internationale.

L'importance du thème :

L'importance de cette étude permet de mieux faire comprendre l'activité de la consignation et le rôle de l'agent consignataire. Comprendre la consignation des navires, c'est prendre effectivement connaissance d'une importante partie du commerce maritime, c'est avoir une bonne vision de toute la chaîne de transport depuis l'armement du navire jusqu'à la livraison de la marchandise chez le destinataire final.

Méthodologie de recherche :

Pour la réalisation de ce travail nous avons principalement utilisé les méthodes et techniques suivantes afin de vérifier nos hypothèses :

- La technique documentaire et l'entretien : nous a servi à consulter les documents écrits, à interpréter les données pour ainsi des conclusions (ouvrages, revues, des travaux universitaires en relation avec notre étude de recherche,...) ;
- La méthode descriptive : nous permet de relever les aspects théoriques du commerce international, transport maritime, consignation maritime ;
- La méthode analytique : analyse des données de recherches dans l'escale de navire.

Le plan de travail :

Afin d'apporter des réponses claires et précises à tout questionnement abordé dans le sujet, nous avons jugé utile de structurer notre mémoire en trois chapitres :

Le premier chapitre de notre travail servira à présenter les différentes définitions du commerce international et les différents modes du transport et de paiement à l'international.

Un deuxième chapitre, à travers lequel nous allons présenter le transport maritime international de marchandises, son évolution à travers le temps, les différents types de marchandises et de navires qui le composent et nous allons éclairer sur l'histoire de la consignation maritime en Algérie et les principales compagnies maritimes exerçantes dans ce domaine.

Un troisième chapitre qui abordera une étude de cas au niveau de l'entreprise générale maritime (GEMA). Composé de deux sections : nous avons commencé par la présentation de l'organisme d'accueil et dans la seconde on analyse une escale du navire, qui démontre clairement le rôle joué par l'agent consignataire, ensuite nous traitons un cas pratique d'une opération de la consignation.

***Chapitre 01 : Généralité sur le
commerce international***

Introduction

Le commerce international influe sur une multitude de domaines, comme l'emploi, la consommation et la lutte contre la pauvreté, mais aussi l'environnement et les relations entre les pays. Il est en retour façonné par une foule de facteurs dont la gamme s'étend des ressources naturelles à la mode.

L'objectif de ce chapitre est de traiter les fondements de base de commerce international, il s'articule autour de deux sections. La première section élabore l'évolution et quelque définition du commerce international et la deuxième portera les différents modes du transport et de paiement à l'international.

Section 1 : L'évolution du commerce international

La première section sera consacrée à l'analyse de l'évolution de commerce international à partir d'une approche théorique.

1. Le commerce international

Selon la définition de NYAHOHO (E) et PROULX (P.P) « Le concept commerce international est entendu dans le sens de transactions entre habitants de différents pays. Il représente l'ensemble des échanges de biens et services pratiqués entre les nations. Ainsi permet à un pays de consommer plus que ce qu'il produit avec ses ressources propres et/ ou d'élargir ses débouchés afin d'écouler sa production »¹.

D'après la définition précédente de commerce international on peut le définir comme suit :

Le commerce international est l'échange de biens, de services et capitaux entre pays. Ce type de commerce existe depuis des siècles, mais il connaît un nouvel essor du fait de la mondialisation économique.

Par ailleurs il existe un « droit des opérations de commerce international », formalisé notamment par les incoterms de la Chambre de commerce internationale ».

L'exportation, comme l'importation est devenue le passage obligé de toute entreprise qui se développe, soit parce qu'elle doit faire baisser ses prix de revient pour rester compétitive et donc acheter moins cher ailleurs, soit parce qu'elle doit développer son marché et trouver d'autres opportunités de développement commercial à l'étranger pour ne pas s'étioiler.

Le commerce international est le résultat d'une division du travail qui s'opère à l'échelle du monde, d'où sa nécessité a lieu parce que aucun pays ne dispose de toutes les ressources (matières premières) et facteur de production (terre, capital, travail et technologie) sur son propre territoire et aussi pour profiter des différences de coût de production entre les pays, ce qui entraîne une certaine spécialisation internationale (Division internationale de travail DIT)².

¹NYAHOHO (E) et PROULX (P.P), le commerce international, 3^{ème} édition, librairie Eyrolles, Québec, 2011, p11.

²Ait Malek Farida et Rami Malika, La gestion de la chaîne logistique internationale, Mémoire de fin d'étude en vue d'obtention du diplôme académique master en science commerce et finance internationale université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2016/2017.

Les termes qui incluent le commerce international sont « l'importation » et « l'exportation » de biens et services, la concession de licences dans d'autres pays et les investissements étrangers pour élargir les débouchés et d'écouler la production.

L'acte de commerce international nous fait comprendre que le vendeur et l'acheteur doivent se mettre obligatoirement d'accord sur les conditions d'achat et de vente du besoin exprimé.

D'où à l'intérieur du contrat en trouve certaines conditions telles que :

- Les conditions de paiement ;
- Les conditions de vente ;
- La date de validité du contrat ;
- La désignation de la marchandise ;
- La date limite d'expédition ;
- Les conditions de transport et d'assurances ;
- Les documents exigés ;
- Le délai de paiement ;
- La désignation du tribunal en cas de conflit.

2. Histoire de l'évolution du commerce international

L'évolution du commerce international a vu plusieurs périodes différents et qui dépend de :

2.1. Les échanges internationaux (1800-1975)

2.1.1. Période 1800-1913

Forte hausse du commerce international de la révolution industrielle est parmi les pays qui dominent dans cette période, en trouvent les pays bas qui s'appuient sur un capitalisme marchand et financier et la Grande-Bretagne mais ainsi la France qui s'occupe sur un capitalisme manufacturier, et malgré le protectionnisme le commerce international augmente au rythme supérieur à celui de la production³.

³Joël Hermet, L'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle, 2^{ème} édition, Dunod, Paris, 2010, P.5.

- **1860-1880**, extension du libre-échange entre les économies Européennes et le protectionnisme renforce les Etats-Unis suite à la guerre de succession (guerre civile appeler Civile War).
- l'ouverture de canal de Suez en **1869**.
- **1880-1913**, retour et renforcement du protectionnisme en Europe central et libre-échange du Royaume-Uni et renforcement du protectionnisme aux USA (57% de droit de douane à pays en **1897**). Dans cette période, la croissance des échanges internationaux s'explique par l'abaissement du coût de transport maritime (diffusion de la machine à vapeur) et l'internationalisation avancer qui touche les capitaux ainsi que les personnes (finance d'infrastructure et elle que les chemins de fer et construction de ports). Et parmi les facteurs dus aux développements des échanges⁴ :
 - Innovation dans le textile, la vapeur, l'industrie, le fer et les chemins de fer ce qui permet aux entreprises de bénéficier d'une avance technique à exporter pour rentabiliser leurs productions ;
 - La croissance économique, achat de consommation intermédiaire à l'étranger pour produire (externalisation) ;
 - Les innovations du transport, la marchandise flotte en double en 1860 du fait de remplacement de la marine à voile par la marine à vapeur ;
 - La mise en place d'une monnaie inspirant confiance (étalon-or).

2.1.2. Période 1913-1937

Le commerce international dans cette période est dominé par l'Europe et qui représentait 40% des flux qui fait 67% exportation et 60% des importations mais qui passe en 1938 à 29% du commerce mondial. Le Royaume-Uni 17.6% du commerce mondial, les États Unies 10.3% du commerce mondial, l'Allemagne 12.5% du commerce mondial et ceci grâce à ses positions fortes dans la chimie⁵.

La première Guerre mondiale entraînait une baisse des échanges internationaux.

- **1919-1929**, le commerce international augmente moins vite que la richesse mondiale alors les exportations très faibles.

⁴Joël Hermet, op.cit. p12.

⁵Idem, p.7.

▪ Le renouveau du protectionnisme plus particulièrement à partir de la crise 1929 (renforcement des protections tarifaires). Cette guerre touche le cœur du commerce international de l'Europe en particulier le pourcentage est devenu 29% en 1938.

2.1.3. La période 1939-1945

L'Amérique du Nord assure 22% du commerce mondial, alors durant cette période les USA deviennent le pôle commercial du monde, d'où l'Europe connaît un déficit commercial (endetter vis-à-vis des USA).

2.1.4. La période 1945-1975

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'au milieu des années 1970, le commerce mondial progresse à un rythme plus rapide que celui de la production mondiale et ceci dans un contexte de stabilité de taux de change et la croissance économique soutenu par l'aide de Marshall entre 1948-1952.

Les pays en voie de développement restent stables dans leurs commerces extérieurs durant cette période.

Les pays tiers monde dénoncent la domination dont ils sont victimes et réclament l'établissement d'un nouvel ordre économique international.

Le plan de Marshall a permis d'amorcer les flux d'échanges, une ouverture commerciale et la fin de l'autarcie coloniale et l'action du General Agreement Tariffs and Trade GATT, ainsi la modernisation des transports par exemple la baisse des coûts de transport des avions et des bateaux.

Le développement des firmes multinationales et la création d'espaces économiques régionaux (CEE).

Le point négatif de cette période était le choc pétrolier en 1973, le prix du pétrole passe de 2 à 14 dollar.

2.2. Le commerce mondial à partir 1992 jusqu'à 2015

2.2.1. La période 1992-1994

Le commerce international augmente fortement en 1994 (+ 11%), après plusieurs luttes relative à la stagflation, la hausse s'explique par une reprise économique en Europe après une

année particulière mauvais en 1993, où y a eut la mise en place du marché unique et qui a permis la liberté de circulation des biens, des services, des personnes et des capitaux, qui est négocié par le traité de Maastricht en 1992 dont il dépasse l'objectif économique initial de la communauté et il donne vocation politique et monétaire au marché commun et il marque une étape dans le processus plus étroit entre les peuples de l'Europe.

Les points principaux à ce traité sont :

- Naissance d'une citoyenneté Européenne ;
- Elargissement des politiques communes ;
- Coopération en matière de justice d'affaire intérieure ;
- Union monétaire.

Cette période est aussi caractérisée par la chute du mur de Berlin qui permit une ouverture des frontières entre l'Allemagne de l'Ouest et celle de l'Est.

2.2.2. La période 1994-1998

Les échanges internationaux augmentent fortement de 7% par an et ce grâce à la baisse des coûts de communication et de transport ainsi la libéralisation des échanges commerciaux dans le cadre de l'OMC crée en 1995 et aussi le phénomène de délocalisation des firmes multinationales des pays industrialisés vers les pays émergents, et la fusion-acquisition entre les rives de l'Allemagne.

- **1998**, la crise asiatique qui a entraîné une rupture de dynamique des échanges, c'est à dire la sortie des capitaux de ce pays asiatique va prolonger dans une violente récession.

2.2.3. La période 2000-2001

Cette période fait intervenir la crise de la bulle internet.

En 2001 l'intégration de la Chine au sein de l'OMC ce qui marque le début d'une nouvelle ère du commerce international en 2003.

En même temps les pays émergents développent leur stratégie basée sur le faible coût de leur main-d'œuvre pour attirer les multinationales afin qu'elles produisent chez eux pour les réexporter dans les pays industrialiser.

Ainsi que la chaîne de valeur qui s'allonge, se fragmente et se complexifie, ce qui oblige l'intervention de plusieurs intermédiaires et la multiplication des échanges entre les pays.

2.2.4. La période Les années 2002-2015

La chute due à la récession économique aux États-Unis causés par la crise globale

2007-2008 et qui a résulté un effondrement brutal du commerce international, qui a entraîné une récession de l'économie mondiale et qui a touché beaucoup plus les pays développés et ceux par la baisse de la demande de produits manufacturés et des matières premières comme stopper encore la dynamique qui prévalait jusque-là depuis 2003.

2010-2011, reprise des échanges dans une économie globale relative accentuée par le phénomène effet de base.

Le commerce international évolue en 2012 ou dessous de son rythme moyen observé à la cour de la période précédente crise, alors en 1992-2007 le moyen augmente à 7.5% et depuis 2012 elle augmente à 3.3% de rythme de croissance mondiale, alors depuis 2015 le commerce international à progresser à un rythme inférieur à celui de PIB⁶.

2.3. Le commerce international en 2019 jusqu'à 2020⁷

2.3.1. Évolution du commerce en 2019

Plombé par des tensions commerciales persistantes, le commerce mondial des marchandises s'est figé en 2019, affichant une baisse en fin d'année. Cette évolution est illustrée par le graphique 4, qui présente les volumes du commerce des marchandises corrigés des variations saisonnières tels qu'ils sont mesurés par la moyenne des exportations et des importations. Au quatrième trimestre, les échanges étaient en recul de 1,0% en glissement annuel et de 1,2% par rapport au troisième trimestre de 2019. Ce dernier chiffre équivaut à une baisse de 4,6% sur une base annualisée.

⁷https://www.wto.org/french/news_f/pres20_f/pr855_f.htm consulté le 20/05/2021.

Figure N° (01-01) : Exportations et importations mondiales de marchandises, 2015T1-2019T4
Indice, 2015T1 = 100 et variation en pourcentage en glissement annuel



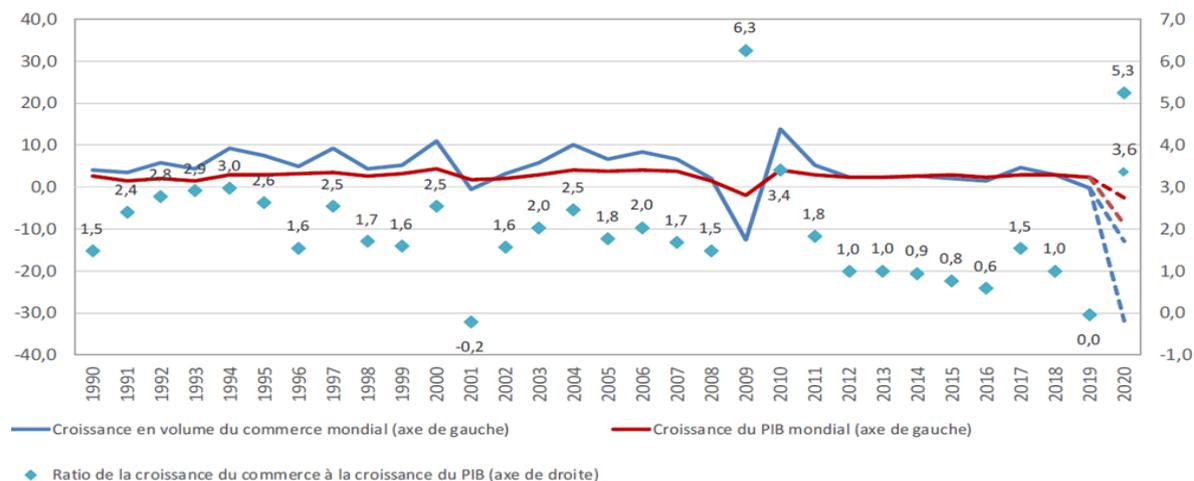
Source : https://www.wto.org/french/news_f/pres20_f/pr855_f.htm consulté le 20/05/2021.

2.3.2. Perspectives du commerce en 2020 et 2021

Le choc économique provoqué par la pandémie de COVID-19 appelle inévitablement des comparaisons avec la crise financière mondiale de 2008-2009. Ces deux crises sont similaires à certains égards, mais très différentes à d'autres. Comme en 2008-2009, les gouvernements sont intervenus avec des politiques monétaires et budgétaires pour faire face au ralentissement et offrir aux entreprises et aux ménages un soutien temporaire en matière de revenu. Mais, en raison des restrictions touchant les déplacements et de la distanciation sociale imposée pour ralentir la propagation de la maladie, l'offre de main-d'œuvre, les transports et les voyages sont aujourd'hui directement touchés d'une manière différente de ce qui était le cas lors de la crise financière. Des secteurs entiers des économies nationales ont été fermés, comme l'hôtellerie, la restauration, le commerce de détail non essentiel, le tourisme et une part importante de l'activité manufacturière. Dans ces circonstances, les prévisions nécessitent de solides hypothèses quant à la progression de la maladie et une confiance plus grande dans les données estimatives que dans les données communiquées.

L'impact de l'épidémie de COVID-19 sur le commerce international n'est pas encore visible dans la plupart des données commerciales, mais certains grands indicateurs opportuns peuvent laisser entrevoir l'ampleur du ralentissement et la mesure dans laquelle il peut être comparé aux crises antérieures.

Figure N° (01-02) : Ratio de la croissance du commerce mondial des marchandises à la croissance du PIB mondial, 1990-2020



Source : https://www.wto.org/french/news_f/pres20_f/pr855_f.htm consulté le 20/05/2021.

3. Le cadre institutionnel du commerce international

Après le désordre économique lié à la faiblesse de guerre et de crise, ainsi que la mauvaise gestion des taux de change, la mondialisation a permis d’accélérer les flux des biens et services et des capitaux et le progrès technique à moindres coûts et à la tête de sa réglementation en trouvant les organisations et les institutions suivantes mises en place :

Tableau N° (01-01) : Les institutions internationales du commerce international

<i>Organismes</i>	<i>Rôle</i>
FMI	Créé en 1944 à Brettonwoods, il assure la coopération monétaire internationale, la stabilité des taux de change et apporte aide et conseil aux pays pauvres.
BM	Le but de la banque mondiale est de lutter contre la pauvreté. Elle apporte un appui financier par l’intermédiaire de la BIRD (Banque internationale pour la reconstruction et le développement) qui est créée en 1944 à Brettonwoods.
GATT-OMC	Né en 1995 à la suite du GATT (General agreement on tariffs and trade), l’OMC a pour objectif de libéraliser le commerce en constituant un cadre pour la négociation des grands accords commerciaux et le règlement des différends, aider les États en développement et assurer un lien avec tous les autres organismes internationaux.
CNUCED	Organe dépendant des Nations Unies, créé en 1964, il constitue le contrepoids du FMI. Il œuvre dans le sens d’un rééquilibrage des échanges mondiaux permettant d’intégrer les pays en développement

OCDE	L'OCDE a succédé à l'Organisation européenne de coopération économique (OECE) qui a existé de 1948 à 1960 et qui est issue du plan Marshall. Lorsque celui-ci arrive à son terme, l'OCDE créé en décembre 1960, se tourne vers les études économiques, analyses, prévisions, recommandations de politique économique et élaboration des statistiques, concernant ses pays membres.
-------------	--

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Hartini, Commerce international, 3^{ème} édition, Dunod, Paris, 2010, P03.

4. Les théories du commerce international

4.1. La théorie des avantages absolus d'Adam Smith (1776)

Un avantage absolu est de permettre à une entreprise ou un pays de produire un bien ou un service en utilisant moins de ressources qu'à l'étranger.

Ce concept établi en 1776 par ADAM SMITH dont il implique que :

Chaque État a intérêt à se spécialiser dans la production et l'exportation de produits pour lequel il dispose d'avantages absolus.

Alors pour ADAM SMITH l'ouverture des marchés a deux effets bénéfique, il démontre ceci par l'exemple et deux (02) pays qui dispose de 300 heure de travail et deux produits le vin et le drap, les couts de production évaluer en heure de travail et se résume dans le tableau suivant⁸:

4.2. La théorie des avantages comparatifs de David Ricardo (1817)

La théorie de l'avantage comparatif (ou relatif) a été développée au XIX^e siècle par l'économiste britannique David Ricardo (1772-1823). On peut la résumer de la manière suivante : chaque pays a intérêt à se spécialiser dans la production des biens pour lesquels il dispose d'un avantage comparatif par rapport aux autres pays et à acheter les biens qu'il n'a pas produits. L'avantage est dit « comparatif » parce qu'il est envisagé par rapport aux autres pays et surtout par rapport aux autres biens que le pays est susceptible de produire.

Cette théorie montre donc que les pays ont intérêt à se spécialiser même s'ils ne disposent d'aucun avantage absolu. C'est une théorie en faveur d'une division internationale du travail et du libre-échange. La spécialisation de chaque pays permet une économie de facteur travail favorisant les gains de productivité et la hausse du volume produit⁹.

⁸Joël Hermet, op.cit, p.21.

⁹<http://www.lemonde.fr/> consulté le 27/03/2021.

4.3. La théorie d'HOS

HOS sont les initiales des auteurs de cette théorie : **Heckscher** Eli, **Ohlin** Bertil, **Samuelson** Paul A, **Stolper** Wolfgang.

Dans le théorème HOS (ou Allocation optimale des ressources par l'échange), chacun doit se spécialiser dans la production pour laquelle il possède une meilleure dotation en facteurs (capital, travail, ressources...).

La conclusion est encore plus forte que celle de Ricardo (avantage comparatif) : les pays pauvres n'ont d'autre choix que de se concentrer aux productions de main-d'œuvre.

Exemple : Les biens produits en Chine, pays qui possède une importante force de travail, sont le reflet de l'intensité de facteur travail tandis que les machines produites en Allemagne, par exemple, reflètent l'intensité du capital en termes d'utilisation de facteurs.

Contre-exemple : Les États-Unis ont un taux de capital par tête parmi les plus élevés du monde et pourtant des produits relativement intensifs en travail¹⁰.

4.4. Paradoxe de W. Leontief

Wassily Leontief (1905-1999) en 1953 a présenté une vérification empirique pour le modèle HOS, pour le cas des États-Unis qui sont dotés en capital plus qu'en travail, et il a montré que leurs exportations sont caractérisées par des produits intensifs en travail. Cet état de fait est qualifié de paradoxe. Il ne remet pas en cause le modèle HOS, mais il propose de prendre en compte le nombre des travailleurs ainsi que leur efficacité relative.

4.5. Le cycle de vie du produit de Vernon (1966)

Les travaux de Raymond Vernon, dans son ouvrage « *International Investment and International Trade in Product Cycle* (1966) », se rattachent à l'approche néo-technologique. Cet auteur s'intéresse aux problèmes du cycle de vie du produit au niveau de l'entreprise et il a ensuite étendu son analyse au commerce international.

¹⁰<https://www.glossaire-international.com> consulté le 25/05/2021.

La notion du cycle de vie est une notion ancienne. Elle permet de rationaliser la vie économique d'un produit, c'est-à-dire la période qui sépare son lancement de son abandon¹¹.

L'évolution des ventes de produits peut être divisée en quatre étapes consécutives :

PHASE 1 : le lancement

Le produit est né mais il n'a pas encore de consommateur. Il faut déclencher des ventes. On s'adresse alors aux consommateurs dits « innovateurs » selon le modèle de Rogers. Les coûts de production sont élevés, notamment à cause de l'intégration des coûts, de recherche et développement. Cela a pour conséquence un prix de vente élevé. Néanmoins, il est exposé à aucune concurrence.

PHASE 2 : la croissance

Dans cette étape, le produit est généralisé sur le marché d'origine, ce qui pousse la firme innovante à exporter le produit sur les marchés semblables.

PHASE 3 : la maturité

Au cours de cette étape, le produit ne progresse plus sur le marché intérieur. C'est le moment où le produit est imité par d'autres concurrents. Les firmes font le transfert technologique, afin de vendre leur produit dans des pays aux caractéristiques différentes.

PHASE 4 : le déclin

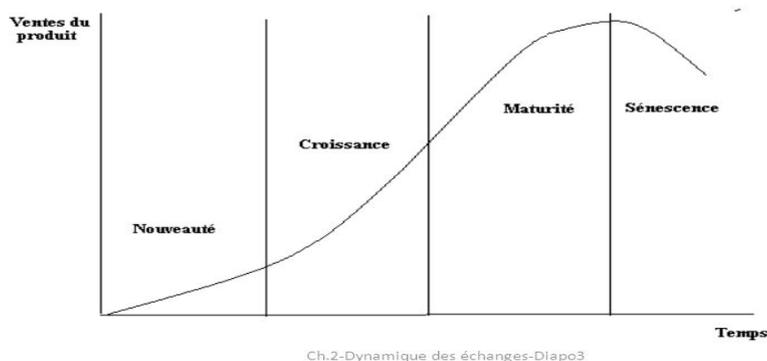
La production est progressivement abandonnée par toutes les firmes, sa consommation baisse et la production du bien est entièrement délocalisée pour pouvoir bénéficier de coûts de production plus faibles. La concurrence est, désormais, sur le prix et n'en pas sur le caractère innovant. D'où, les firmes cherchent à remplacer le produit par un nouveau produit.

¹¹M. RAINELLI, Commerce international, Edition La découverte, Paris, 2003, P51.

Figure N° (01-03) : Le cycle de vie d'un produit

R. Vernon (1966) :

analyse du cycle de vie du produit avec un rôle important des FMN dans la dynamique du commerce international

Le cycle de vie du produit d'après R. Vernon

Ch.2-Dynamique des échanges-Diapo3

9

Source : <https://slideplayer.fr/amp/5304188/> consulté le 25/05/2021.

Section 02 : Transport et paiement à l'international

Le transport permet d'expédier et de réceptionner des marchandises et des colis depuis et vers n'importe où. Cependant, pour un transfert plus efficace et plus sécurisé, il est important de bien choisir le mode de transport pour l'acheminement de chaque type de produit. Il existe de nombreux moyens de transport. Chacun a ses points forts et ses points faibles¹².

Dans le cadre des opérations import et export et si les modalités de paiement sont très variables, les transactions commerciales nécessitent l'utilisation d'instruments de paiement et de techniques de paiement. Il faut donc concevoir, pour chaque opération commerciale, une solution spécifique.

1. Les Différents Modes de Transport International**1.1. Le transport maritime**

Le transport de toute marchandise ou cargaison par mer. Le transport maritime a donc ouvert le premier choix pour le commerce international. Ce mode de transport utilise principalement des conteneurs car il permet un gain de temps et de sécurité incontournable, et réduit également les coûts de chargement et de déchargement et d'assurance.

¹²<https://www.transports-et-demenagement.com> Consulté le 29/05/2021.

L'expédition est généralement adaptée au transport de marchandises importantes et volumineuses.

1.2. Le transport aérien

Le transport aérien est le transport de marchandises ou de biens par les aires. C'est quelqu'un qui a connu une croissance importante ces dernières années. En effet, la croissance du commerce international et la nécessité qui en découle, notamment en termes de délais, ont favorisé son développement. Comme le transport maritime, le transport aérien dessert de nombreuses destinations à travers le monde. Il convient aux transports qui nécessitent des délais d'exécution rapides tout en garantissant une sécurité maximale des marchandises.

1.3. Le transport routier

Le transport routier est le transport de biens ou marchandises par la route. En effet, le transport routier est souvent utilisé pour faire des opérations dans une zone spécifique.

Il présente les avantages d'un coût relativement faible et de service dit "porte-à-porte", c'est-à-dire qu'il n'endommage pas la charge. Par conséquent, ce mode de transport transporte généralement des conteneurs et offre la possibilité d'un transport combiné (ferroviaire/route) ou d'un transport multimodal (fleuve ou mer/route).

Les véhicules de transport articulés dans le transport aérien comprennent les véhicules intégrés (camion), les véhicules articulés (tracteur + semi-remorque) et les trains routiers articulés (camion + remorque).

1.4. Le transport ferroviaire

C'est un mode de transport utilisé dans de nombreuses régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise souvent des expéditions de wagons simples ou entiers pour des tonnes. Il convient de noter que le transport ferroviaire n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde dépourvues de rail transcontinental.

Ce type de transport est également capable d'effectuer des livraisons sur de longues distances. Il est également utilisé en combinaison avec le transport routier, à savoir le ferroutage.

1.5. Le transport fluvial

Le transport fluvial est le transport de biens ou de marchandises par voie navigable. C'est un mode de transport très économique en raison de son faible cout énergétique ; il peut transporter de très gros tonnages, ce qui en fait un outil de transport volumineux et peu polluant, mais à une vitesse plus lente, ce qui peut représenter un avantage logistique en économisant les couts de stockage. Le transport fluvial revêt encore une grande importance pour le transport de marchandises dans les pays disposant de réseaux fluviaux bien équipés ou favorisés.

Tableau N° (01-02) : Avantages et inconvénients de chaque mode de transport

Modes de transport	Avantages	Inconvénients
Maritime	<ul style="list-style-type: none"> - Adapté aux expéditions lointaines ; - Prix avantageux ; - Conteneurisation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Délais et sécurité parfois aléatoires ; - Fréquence des départs.
Aérien	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurité ; - Rapidité ; - Diminution des frais financiers et de stockage ; - Emballage et assurance moins couteux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût au kilo relativement élevé ; - Peu adapté aux marchandises de faible valeur ; - Favorise les marchandises volumineuses.
Routier	<ul style="list-style-type: none"> - Service domicile /domicile ; - Souplesse d'utilisation ; - Complément indispensable des autres modes de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> - Délais et sécurité variables ; - Coût élevé pour les destinations lointaines ; - Peu adapté aux grandes quantités.
Ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> - Coût avantageux et rapidité pour les longues distances ; - Adapté aux envois importants ; - Multiplication des délais garantis. 	<ul style="list-style-type: none"> - Compétitivité moindre pour les courtes distances ; - Rupture de charges.

Fluvial	<ul style="list-style-type: none">- Prix très bas ;- Adapté aux marchandises pondéreuses.	<ul style="list-style-type: none">- Réseaux fluvial limité ;- Lenteu
----------------	--	---

Source : établi par nous- mêmes

2. L'Assurance Transport International ¹³

L'assurance est une convention par laquelle les assureurs s'engagent moyennant le paiement d'une prime les assurés, à indemniser ceux-ci, où les porteurs de mandat au cas où un dommage est subi suite à un événement fortuit appelé « risque » et qui est couvert au terme du dit accord. Ainsi on distingue :

2.1. L'assurance ad valorem

C'est une assurance qui permet d'assurer une marchandise lors de son transport à l'import ou à l'export en tant que telle à sa valeur réelle. Même s'il s'agit d'un cas de force majeure exonératoire de responsabilité pour le transporteur ou le commissionnaire de transport, la marchandise sera indemnisée par l'assureur ad valorem. Valeur réelle de la marchandise. En effet en souscrivant une assurance ad valorem, vous transférez les risques de dommages à votre marchandise sur une compagnie d'assurance qui vous indemnisera non pas en vertu d'un principe de responsabilité, mais uniquement sur la base du dommage à la marchandise.

2.2. L'assurance de la responsabilité du transporteur

C'est une assurance qui est prise par le transporteur pour couvrir sa propre responsabilité.

En cas de dommage si sa responsabilité est engagée, vous recevrez une indemnité forfaitaire dont le montant est fixé dans les conventions internationales et qui correspond le plus souvent à une somme inférieure au dommage réellement subi.

En outre si la responsabilité du transporteur n'est pas engagée, vous ne recevrez simplement aucune indemnité. C'est notamment pour sa raison qu'il est important que vous informiez des risques que vous choisissiez de ne pas contracter une assurance complémentaire à celle du transporteur.

¹³<https://wikimemoires.net/2011/03/modes-assurances-transport-international/> Consulté le 2/06/2021.

La police d'assurance du transporteur ne couvre que les dommages ou la responsabilité du transporteur est engagée.

Si un accident survient sans que la responsabilité du transporteur ne soit établie et que vous n'avez pas souscrit une assurance transport international couvrant les marchandises, vous ne serez pas remboursé des dommages subis. Même si la responsabilité du transporteur est engagée, l'indemnisation que vous recevrez sera limitée à ce qui est prévu dans les conventions internationales (de l'ordre de 10 euro/kg pour le transport maritime par exemple).

2.3. L'assurance tiers chargeur

C'est une assurance qui est souscrite par des compagnies maritime ou aérien, par des transporteurs des transitaires, pour assurer les expéditions confiées par leurs clients lorsque ceux-ci n'ont pas souscrit une assurance.

Cependant l'assurance conclue par l'intermédiaire du transporteur présente une limite car sa responsabilité en cas de sinistre est encadrée et limitée par les conventions internationales. Voir assurance de la responsabilité du transporteur. En bref nous pouvons dire que l'assurance tiers chargeur est une assurance que le transitaire met à la disposition de ses clients.

3. Les documents de transport

Les documents liés au transport international sont établis par les prestataires extérieurs tels que commissionnaires ou transitaire ou les transporteurs eux même. Ces documents permettent d'assurer le suivi logistique de l'opération, dates, état de la marchandise au départ, à l'arrivée, prestataires, expéditeurs et destinataires. Ils sont importants pour prouver les différentes responsabilités ainsi que les contrats de transport, et mettre en œuvre les assurances de transport¹⁴.

3.1. En matière de transport maritime

Le transport maritime reste, en volume, le premier moyen de transport de marchandises.

Les différentes compagnies maritimes se sont organisées en «*conférence*», groupe ou consortiums afin de mieux exploiter les différentes lignes et de développer des services,

¹⁴BOUDINOT.A et FRABOT.J.C, Techniques et pratiques bancaires, 4^{ème} édition, Ed Dunod, paris, 1985, P45.

notamment la conteneurisation sur de nombreuses destinations. Le principal document en transport maritime est le connaissement¹⁵.

Le document maritime comprend des obligations respectives reprise dans le tableau ci-dessous :

Tableau N° (01-03) : Les obligations des parties chargeur-transporteur (*connaissement*)

Obligation du chargeur	Obligation du transporteur
<ul style="list-style-type: none">- Déclaration écrite (sous forme de note de chargement ou d'inscription d'expédition) des marchandises transportées (marques, quantités, nature...);- Marquage des colis avec indication du poids (de façon très lisible), numéro de colis, port de destination, identification du destinataire ;- Emballage suffisant pour protéger la marchandise durant le transport et les- manutentions portuaires ;- calage et arrimage à l'intérieur des- conteneurs.	<ul style="list-style-type: none">- Emission du connaissement ;- Mise en état de navigabilité du navire,- compte tenu du voyage à effectuer et des <p>marchandises à transporter ;</p> <ul style="list-style-type: none">- Prise en charge de la marchandise ;- Chargement et opérations de calage, arrimage à bord, puis transport, de façon appropriée ;- Transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage ;- Avis d'arriver au destinataire de la- marchandise, déchargement et livraison.

Source : LEGRAND.G et MARTINI.H, Management des opérations du commerce international, 6ème édition, Edition Dunod, Paris, 2003, P38.

3.2. En matière de transport aérien

En matière de transport aérien la lettre de transport aérien représente le seul document justificatif de réception ou de livraison de marchandise.

○ La lettre de transport aérien (LTA)

La lettre du transport aérien est un document de transport aérien établi par la compagnie aérienne ou un agent agréé, sur les instructions de l'expéditeur et sous sa responsabilité. Il doit préciser notamment : les mentions relatives aux poids, dimensions des marchandises. Il constitue un simple reçu d'expédition, normatif et non négociable (il ne représente pas un titre de propriété). Pour retirer la marchandise de l'aéroport, le propriétaire doit présenter un titre

¹⁵ BOUDINOT.A et FRABOT.J.C, op.cit, P38.

appelé «avis d'arrivée» établi et envoyé par la compagnie aérienne au destinataire des marchandises. Dans le cas où cet avis serait établi au nom de la banque, celle-ci doit à son tour établir un bon de cession bancaire à l'importateur pour lui permettre de prendre possession de sa marchandise.

Les obligations des parties sont les suivantes :

Tableau N° (01-04) : Les obligations des parties chargeur-transporteur (LTA)

Obligation de chargeur	Obligation du transporteur
<ul style="list-style-type: none">- Marquage des colis ;- Mettre la marchandise à la disposition du transporteur au lieu et à la date prévue ;- Emettre la LTA responsabilité des renseignements fournis dans la lettre d'instruction fournie par la compagnie aérienne ;- Prévoir le dédouanement des marchandises.	<ul style="list-style-type: none">- Charger et acheminer les marchandises à destination dans les délais contractuels et en bon état, ou à défaut, dans les délais raisonnables ;- Avis d'arriver à destination ou à l'intermédiaire sur la LTA.

Source : LEGRAND.G et MARTINI.H, Management des opérations du commerce international, 6ème édition, Edition Dunod, Paris, 2003, P45.

3.3. En matière de transport routier

Le transport routier permet de réaliser des expéditions en porte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable aux autres moyens de transport.

○ La lettre de transport routier (LTR)

La LTR est un document de transport par route, émis par le chargeur qui est généralement le transporteur ; qui s'engage à livrer la marchandise au point de destination convenu. Il atteste la prise en charge de la marchandise en bon état et d'autre part son expédition effective dès la signature par le transporteur¹⁶.

¹⁶LEGRAND.G et MARTINI.H, op.cit, p38.

Le contrat de transport fait naître les obligations suivantes :

Tableau N° (01-05) : Les obligations des parties expéditeur-transporteur

Obligation de l'expéditeur	Obligation du transporteur
<ul style="list-style-type: none">- Emballer et étiqueter les marchandises ;- Remettre dans les délais convenus la marchandise et informer le transporteur de ses particularités ;- Procéder au chargement pour les envois de plus de 3 tonnes ;- Veiller à la rédaction du document de transport international ;- Acquitter le prix du transport en «port payé».	<ul style="list-style-type: none">- Livrer la marchandise au destinataire au lieu prévu après vérification du nombre de colis et de leur état apparent ;- Assurer le chargement pour les envois de moins de 3 tonnes ;- Emettre le document de transport, pour le compte de l'exportateur ;- Régulariser les opérations de transit.

Source : LEGRAND.G et MARTINI.H, op.cit, P52.

3.4. En matière de transport ferroviaire

Le transport ferroviaire présente l'avantage d'une plus grande sécurité dans l'acheminement et les délais et cela est d'autant plus vrai que la distance à parcourir est grande.

o Le duplicata de la lettre de voiture internationale (DLVI)

La DLVI est le récépissé d'expédition d'une marchandise adressée à l'étranger par voie ferrée. C'est un document non négociable et non réclamé à l'arrivée, établie sur un formulaire remplie par l'expéditeur et par le chemin de fer. L'original est remis au destinataire de l'envoi.

Le contrat est conclu lorsque le chemin de fer a accepté la marchandise et apposé le timbre de la gare expéditrice sur la lettre de voiture internationale.

La conclusion du contrat ne crée pas d'obligations particulières à la charge de l'expéditeur si ce n'est la fourniture d'un emballage adéquat et le changement des marchandises pour les envois de plus de 3 tonnes.

Par contre, les obligations du chemin de fer sont distinctes pour les envois de délais et pour les envois complets. Présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau N° (01-06) : Les obligations contractées par le document ferroviaire

Envois complet	Envois de détail
<ul style="list-style-type: none"> - L'obligation de transporteur, mais avec la possibilité pour le chemin de fer, de concentrer le trafic international sur les réseaux les plus demandés. - En conséquence, l'expéditeur n'a pas forcément le choix de l'itinéraire. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'obligation de transporter n'existe plus, les envois peuvent par contre faire l'objet de groupages.

Source : LEGRAND.G et MARTINI.H, op.cit, P56.

3.5. En matière de transport fluvial

Le transport par voie fluviale donne lieu à l'émission d'une lettre de voiture fluviale, ce document est très peu utilisé sauf sur le Rhin.

4. Le choix de l'Incoterm selon le mode de transport

Le choix des incoterms résulte de la négociation entre les intéressés, mais aussi de facteurs extérieurs (habitudes du marché, pratiques des entreprises concurrentes) et de la capacité de toute l'entreprise à mettre en œuvre une politique logistique. En fait, le choix de l'incoterms à des conséquences juridiques (obligations qui en découlent pour le vendeur et l'acheteur) et pratiques¹⁷.

4.1. Présentation des incoterms :

L'incoterm a été rédigé pour la première fois en 1936 par la CCI qui a mis en place des règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux.

Le mot incoterms provient de "international commercial terms"; c'est une codification des termes de ventes et conditions de transport à l'international. Qui est une véritable norme de commerce international. Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport (exemple : FOB Le Havre). Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison¹⁸.

¹⁷LEGRAND.G et MARTINI.H, op.cit, P15.

¹⁸GHIDLAIN.E., HUBERT.M, petit export, 2^{ème} Edition, Dunod, Paris, 2009, p123.

Les incoterms permettant d'harmoniser les pratiques en matière de contrats et de limiter les litiges entre vendeur et acheteur et aussi d'uniformiser les termes les plus utilisés dans le commerce international et faciliter leur interprétation afin d'éviter les malentendus générateurs de pertes de temps et d'argent¹⁹.

Les incoterms précisent donc ²⁰:

- le transfert de frais : jusqu'où le vendeur supporte-t-il les frais d'acheminement ?

Dans une vente internationale, l'acheminement de la marchandise nécessite fréquemment plusieurs transports, des dédouanements aussi bien à l'import qu'à l'export, des chargements et des déchargements ;

- le transfert de risques : jusqu'où les risques sont-ils encourus par le vendeur ?

Les rédacteurs des incoterms ont été assez prudents pour ne pas évoquer le transfert de propriété.

Effectivement, les divers droits nationaux ont chacun leurs règles particulières dans ce domaine.

Mais il est important de savoir qui doit supporter les coûts et frais supplémentaires qui peuvent advenir en cours de voyage, aussi bien que les avaries qui peuvent être causées aux marchandises.

C'est ainsi que les incoterms déterminent un point de transfert des risques. Initialement, le risque repose sur le vendeur. A la fin de l'opération, il repose sur l'acheteur.

- les documents à fournir : qui de l'acheteur ou du vendeur doit fournir.

Les incoterms sont au nombre de 13, regroupés en 4 groupes distincts qui permettent de comprendre les obligations réciproques des deux parties.

¹⁹LEGRAND.G et MARTINI.H, op.cit, p8-12.

²⁰Désiré Loth, l'essentiel des techniques du commerce international, paris, 2011, p15.

4.2. La mécanique des Incoterms :

Les Incoterms se présentent sous forme de codes de 3 lettres et sont classés en 2 groupes²¹ :

❖ **7 Incoterms Multimodaux** : lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport (air/mer/terre/fer). Ils couvrent également le transport en conteneurs maritimes, lorsque la marchandise est remise au parc à conteneurs. Le lieu associé à l'Incoterm multimodal peut être divers et varié (entrepôt, port, aéroport, frontière...). Lieux "from place to place" à définir.

- **EXW** – *Ex-Works* – À l'usine
- **FCA** – *Free-Carrier* – Franco-transporteur
- **CPT** – *CarriagePaid To* – Port payé jusqu'à
- **CIP** – *CarriageInsurancePaid to* – Port payé, assurance comprise jusqu'à
- **DAP** – *Delivered At Place* – Rendu au lieu de destination
- **DPU** – *Delivered at Place Unloaded* – Rendu au lieu de destination déchargé
- **DDP** – *DeliveredDutyPaid* – Rendu droits acquittés

❖ **4 Incoterms Maritimes (ou fluviaux)** : lorsque les points d'enlèvement et de livraison sont des ports, ou pour des marchandises remises à la compagnie maritime le long du navire ou à bord navire au port d'embarquement. Généralement, du vrac et du transport en conventionnel (marchandises non conteneurisées et chargées avec l'aide des palans, de pipelines...). Le lieu associé à l'Incoterm maritime ne peut être qu'un port. Lieux "from port to port" à définir.

- **FAS** – *Free AlongsideShip* – Franco le long du navire
- **FOB** – *Free On Board* – Franco à bord
- **CFR** – *Cost and FReight* – Coût et Fret
- **CIF** – *Cost, Insurance and Freight* – Coût, assurance et fret

²¹<https://international-pratique.com>. Consulté le 02/06/2021.

5. Les instruments et les techniques de paiement à l'international

5.1. Les instruments de paiement

5.1.1. Le virement bancaire :²²

Le virement est le moyen de paiement le plus utilisé dans les opérations commerciales, car très facile d'organisation. C'est un ordre donné par un acheteur (débitéur) à sa banque de créditer le compte du vendeur (créancier) à une date déterminée. Le virement est toujours associé à une vitesse de transfert (télex, SWIFT) qui doit être précisée lors de la rédaction des conditions de paiement. Il faut que l'ordre de virement émane d'une banque de premier rang (first class/ top class bank), c'est-à-dire qui a l'habitude de réaliser des transactions bancaires internationales. Le choix d'une banque locale pourrait allonger la durée de transfert entre les deux pays.

a. Les types de virement international

- **Le virement par courrier :** Cet ordre de virement transite par la poste, ce qui fait que les délais peuvent être plus ou moins longs en fonction de l'éloignement et de l'organisation postale du pays concerné ;
- **Le virement par télex :** Est un moyen plus rapide que le virement courrier, il offre également l'avantage de sécurité, mais le support papier reste l'instrument du virement, ce qui laisse subsister un risque d'erreur ;²³
- **Le virement par réseau Swift :** (society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication) : C'est un système privé d'échanges de messages entre banques adhérentes. Le réseau est plus souple plus rapide, plus économique et plus sûr. C'est un système d'interconnexion informatisé des chambres de compensations nationales par l'intermédiaire du réseau des banques populaires.²⁴

²² LAURENCE (L) et JOSELYNE (S.L), Vendre plus, acheter mieux à l'international, édition Guid'Utile, Belgique, 2006, p132.

²³DUBOIN.J et DUPHIL.F, Exporter pratique du commerce international, 16ème édition, Edition Foucher, Paris, 2000, P. 152.

²⁴OYOUNE EKOMI.M, Le financement bancaire des opérations d'importations, Institut Privé de gestion, Promotion, 2006, p56.

b. Les avantages et les inconvénients du virement international

Tableau N° (01-07) : avantages et les inconvénients du virement international

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - La sécurité des transferts est assurée grâce à des procédures de contrôle ; - Le virement est très rapide et très facile ; - Le virement est le plus souple et ne coûte pas cher ; - Imposable de le perdre ou vol ; - Le système fonctionne 24h/ 24. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le virement international ne constitue pas une garantie de paiement, sauf s'il est effectué avant l'expédition de la marchandise ; - L'initiative de l'ordre de virement est laissée à l'importateur ; - Il ne protège pas l'entreprise contre le risque de change dans le cas d'un virement en devise ; - Non négociable.

Source : Etablie par nous-mêmes à partir de MASSIMO Khaldi, Le crédit documentaire, Mémoire Licence, Université de Tizi-Ouzou, Promotion 2009, P11.

5.1.2. Le chèque

Le chèque est un écrit qui permet au tireur (celui qui émet le chèque, titulaire ou mandataire du compte) de donner l'ordre au tiré (établissement qui tient le compte) de payer une certaine somme à un tiers ou bénéficiaire²⁵.

a. Les types de chèque

Il existe plusieurs sortes de chèques. Ces chèques sont généralement utilisés pour certifier ou simplifier un paiement qui pourrait être difficile en raison du manque de monnaie locale (obligation de faire le change) ou du risque de non-paiement (somme importante), qui sont²⁶ :

- **Le chèque d'entreprise** : il n'est y a pas garantie de provision lors de la présentation et la banque du créancier ne crédite le compte que lorsqu'elle a reçu les fonds de la banque du débiteur ;
- **Le chèque de banque** : il est tiré par une banque sur ses propres caisses ou celles d'une autre, et offre une garantie commerciale mais ne protège pas contre les risques bancaires;

²⁵MONNIER Philippe et MAHIER Sandrine, Les techniques bancaires, Ed Dunod, Paris, 2008, P71.

²⁶LASARY, Le commerce international, Edition Dunod, 2005, P 192.

- **Le chèque de voyage** : chèque de banque particulier, établi pour une somme standard pré-imprimée, que le client achète à une banque. Selon les pays, il est accepté facilement ou non, soit en paiement à des commerçants, soit pour retrait dans des banques ;
- **Le chèque certifié** : il permet de bloquer la somme indiquée sur le chèque jusqu'à l'expiration du délai de présentation, c'est ce genre de chèque que l'on présentait, par exemple devant notaire pour l'achat d'un appartement ou aux douanes pour payer la TVA d'une automobile neuve achetée à l'étranger ;
- **Le chèque visé** : très peu utilisé, est un chèque dont la provision suffisante est constatée par la banque émettrice le jour de l'apposition de son visa, sans toutefois garantir son paiement.

Certains chèques sont plus spécifiques :

- **La lettre-chèque** : réservé aux professionnels et associations. Elle permet d'allier sur un même support, une lettre de correspondance, un chèque détachable et un support publicitaire ;
- **Le chèque de retrait** : permettant des retraits d'espèces aux guichets des banques du réseau de la banque émettrice.

b. Les mentions obligatoires du chèque

Le chèque contient les mentions obligatoires suivantes :

- La dénomination chèque ;
- L'indication donnant ordre de payer une certaine somme ;
- Le nom et l'adresse du tireur ;
- La date et lieu de création du chèque ;
- L'indication du lieu de paiement (nom du tiré, coordonné de l'agence bancaire auprès de laquelle le chèque est payable) ;
- La signature du tireur et la somme en lettres et en chiffres.²⁷

²⁷BLKHEIRE Sid Ahmed, Les différents modes de paiement, Mémoire d'obtention du diplôme académique de licence en FCI, Université Mostaganem, 2009.

c. Les avantages et les inconvénients du chèque

Nous pouvons résumer les avantages et les inconvénients relatifs à l'utilisation du chèque dans un tableau.

Tableau N° (01-08) : Les avantages et les inconvénients du chèque

Les avantages	Les inconvénients
<ul style="list-style-type: none">- Facilité d'utilisation ;- Commissions faibles sur les chèques de montant élevé ;- Peu coûteux ;- Moyen de paiement très utilisé.	<ul style="list-style-type: none">- Émission à l'initiative de l'acheteur ;- La durée d'encaissement varie ;- Le chèque peut être volé, perdu, falsifié ;- Risque de change si le chèque est établi en devises.

Source : Etablie par nous-mêmes à partir de LEGRAND.G et MARTINI.H, Gestion des opérations import-export, 2ème édition, Edition Dunod, paris, 2008, P 102.

5.1.3. Le billet à ordre (*promissory note*)

L'acheteur étranger est à l'initiative de l'émission de billet à ordre (le souscripteur) en faveur de son fournisseur (le bénéficiaire). Il est soumis au même formalisme que la lettre de change. L'aval de la banque de l'acheteur apporte plus de sécurité pour le bénéficiaire. Cependant, la banque avalisant peut être tentée d'exiger au souscripteur (ou du tiré pour la lettre de change) le versement d'une provision ou l'apport d'une garantie financière, ce qui est contraignant pour ce dernier.²⁸

Le billet à ordre (B/O) est rarement utilisé dans le commerce extérieur, sauf entre un client emprunteur et la banque qui le finance.

²⁸LEGRAND.G et MARTINI.H, op.cit, p132.

a. Les mentions obligatoires

Le code commerce a réglementé le billet à ordre pour qu'elle soit valable, il doit contenir :

- La clause à ordre ou billet à ordre et l'indication de la date et lieu de souscription du billet ;
- L'instruction de payer une somme déterminée ;
- L'indication de la date d'échéance et le nom de celui auquel le paiement doit être fait ;
- Le lieu où le paiement doit être effectué ;
- Signature manuscrite de celui qui émit le titre.

b. Les avantages et les inconvénients du billet à ordre

Nous pouvons résumer les avantages et les inconvénients relatifs à l'utilisation du billet à ordre dans un tableau :

Tableau N° (01-09) : Les avantages et les inconvénients du billet à ordre

Les avantages	Les inconvénients
-Reconnaissance de dette ; -Négociable et s'échange par endos ; -Mobilisable (escomptable auprès d'une banque).	-Le billet à ordre ne supprime pas le risque d'impayés ; -Risque de perte ou de vol ; -Emis à l'initiative de l'acheteur.

Source : Etablie par nous-mêmes à partir de LEGRAND.G et MARTINI.H, Commerce international, 3ème éd, Edition Dunod, Paris, 2010, p33.

5.1.4. La lettre de change (bill of exchange)

La lettre de change est un document commercial, nécessairement rédigé dans les formes prescrites par la loi, par lequel l'émetteur (tireur) donne mandat pur et simple à une personne désignée (tiré) de payer une somme déterminée, dans un lieu déterminé et à une date déterminée (l'échéance), au porteur légitime (bénéficiaire) de la lettre de change²⁹.

²⁹BEGUIN Jean-Marc, L'essentiel des techniques bancaires, Edition Eyrolle, 2008, P56.

a. Les différents types de la lettre de change

Dans la lettre de change, on distingue :³⁰

- **Traite protestable** : en cas de non-paiement à l'échéance, un constat officiel peut être établi par un agent économique ;
- **Traite « sans frais »** : en cas de non-paiement à l'échéance, aucun constat officiel n'est établi mais les parties concernées s'entendent sur un accord amiable.

b. Les mentions obligatoires

Pour être valable, la lettre de change doit comporter obligatoirement un certain nombre d'indications :

- L'expression « lettre de change » ;
- L'ordre de payer une certaine somme (en chiffres, deux fois) ;
- Le nom de celui qui doit payer le montant de la lettre de change (le tiré) ;
- L'échéance prévue pour le paiement ;
- Le lieu de paiement, c'est-à-dire compte bancaire ou postal dont le tiré est titulaire ;
- La date et le lieu de création de l'effet ;
- La signature du tireur.

c. Les avantages et les inconvénients de lettre de change

Nous pouvons résumer les avantages et les inconvénients relatifs à l'utilisation de lettre de change dans un tableau :

³⁰LEGRAND.G et MARTINI.H, op.cit., P 130.

Tableau N° (01-10) : Les avantages et les inconvénients de la lettre de change.

Avantages	Inconvénients
-L'effet émis à l'initiative du vendeur ; -Matérialise une créance qui peut être escomptée auprès d'une banque ; -Détermine la date de paiement ; -La lettre de change peut être transmise par endossement pour régler une dette.	-Les risques d'impayé, de perte et de vol ; -Soumise à l'initiative de l'acheteur ; -Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire utilisé ; -Ce mode de paiement pas très répandu.

Source : établie par nous-mêmes à partir de LEGRAND.G et MARTINI.H, Commerce international, 3^{ème} édition, Edition Dunod, paris, 2010, p78.

5.2. Les techniques de paiement

Les principales techniques de paiement utilisées dans les opérations import/export sont :

5.2.1. Le crédit documentaire³¹

Pour organiser la sécurité de paiement d'une opération commerciale, le vendeur peut avoir recours au crédit documentaire, technique qui lui permet au vendeur d'être payé par une banque sur présentation de documents (facture, document de transport, liste de colisage...).

Cette technique de paiement va permettre de résoudre le conflit d'intérêts entre l'acheteur et le vendeur puisque :

- Le vendeur veut être certain d'être payé du montant de l'opération commerciale avant de dessaisir de la marchandise ;
- L'acheteur, avant de payer, veut pouvoir contrôler : le respect des délais d'expédition des marchandises ; la conformité et la qualité des produits ; la non-livraison des produits commandés ;

5.2.2. La lettre de crédit stand-by

Engagement de paiement irrévocable mais conditionnel donné par la banque émettrice en faveur d'un bénéficiaire dans le cas où le donneur d'ordre n'aurait pas rempli ses obligations

³¹LAURENCE (L) et JOSELYNE (S.L), op.cit, p141.

(dans le cas présent obligations de paiement). Bien que basé sur le contrat, la LCSB est indépendante du contrat et de la marchandise³².

La lettre de crédit stand-by a néanmoins ses limites :

- Les banques ne l'acceptent pas toujours facilement ;
- Certains pays ne souhaitent pas y avoir recours et préfèrent le crédit documentaire.

5.2.3. La remise documentaire

La remise documentaire (ou encaissement documentaire) consiste pour le vendeur à faire encaisser par une banque le montant dû par un acheteur contre remise de documents. Les documents sont remis à l'acheteur uniquement contre paiement ou acceptation d'une lettre de change. Dans ce dernier cas, la lettre de change peut être avalisée par une banque, ce qui procure au vendeur (ou en cas de circulation, au porteur) une sécurité de paiement nettement supérieure. Il est à noter que dans la remise documentaire, les banques s'interviennent comme des mandataires de leurs clients : elles s'engagent uniquement à exécuter leurs instructions.

Il existe deux types de remises documentaires :

• **Les documents contre paiement (D/P) :** Ils sont remis à l'importateur par sa banque contre paiement immédiat.

• **Les documents contre acceptation (D/A) :** Ils sont remis à l'importateur contre son acceptation d'un effet de commerce. Le vendeur accorde à l'acheteur un délai de paiement et ne reçoit à titre de garantie que l'acceptation du tiré qu'il fera valoir à l'échéance. Il supporte par conséquent le risque de paiement.

5.2.4. Le contre-remboursement

Cette technique consiste à ne livrer que contre remise du paiement. Le transporteur final assure donc, outre le transport, l'encaissement du prix de la marchandise. Il peut être effectué par l'intermédiaire des sociétés de transport de bagages et de colis, de la poste, des transitaires ou des transporteurs ou des compagnies aériennes.

³²LEGRAND G, HUBERT M, op.cit, p38.

Cette technique est très peu utilisée dans les opérations de commerce international et ne peut pas l'être dans certains pays.

Ainsi, en comparaison à la remise documentaire, elle est ³³:

- Rapide, le paiement s'effectue à la livraison de la marchandise (et non à la présentation des documents) ;
- Sure, en cas de non-paiement, le transporteur, responsable de l'encaissement stocke la marchandise.

³³LAURENCE (L) et JOSELYNE (S.L), op.cit, P154.

Conclusion :

En conclusion pour ce premier chapitre, on notera que l'évolution du commerce international est le contexte et raison de l'évolution des procédures et facilitation logistique et ce qui est réciproque pour la croissance et l'élargissement des échanges à l'international.

Ainsi, les opérateurs du commerce international devront choisir le mode du transport adéquat, les techniques et instruments de paiement utilisés dans les relations commerciales internationales.

*Chapitre 02 : Le transport maritime
international*

Introduction

Le commerce international est aujourd'hui encore étroitement lié au transport maritime qui joue un rôle très important dans le développement du commerce international reliant ainsi industriels et consommateurs et passant par les différents intermédiaires, acteurs de chaque domaine sans oublier les principaux intéressés.

Ce chapitre porte sur l'histoire du transport maritime international de marchandises, son évolution à travers le temps, les différents types de marchandises et de navires qui le composent. Dans la deuxième section, va nous éclairer sur l'histoire de la consignation maritime en Algérie et les principales compagnies maritimes exerçantes dans ce domaine.

Section 01 : Les notions et les principaux intervenants du transport maritime**1. L'histoire du transport maritime de marchandises international**

Dans l'histoire, le transport maritime a été depuis longtemps un des moyens les plus anciens utilisés dans le déplacement tant pour les hommes que pour les marchandises, mais aussi un moyen privilégié des échanges. Les premiers bateaux sont d'une conception très simple : il s'agit de radeaux faits de morceaux de bois assemblés ou bien de pirogues. Ils servent avant tout à se déplacer, à transporter des marchandises, les passagers sur de courtes distances. Peu après, le commerce maritime remonterait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport des marchandises en méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par le marchand grec et romain, puis appliquées par les puissances maritimes du moyen âge à nos jours.

L'art de la navigation s'améliore. Parmi les progrès technologiques marquant le tournant du XXe siècle, deux évolutions sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles : l'utilisation de la vapeur comme force au début du XVIIIe siècle et l'emploi du fer dans la construction navale. Après la Première Guerre mondiale, des progrès majeurs furent accomplis, en particulier dans la mise au point de la propulsion turboélectrique. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la soudure a remplacé les rivets dans la construction navale³⁴.

2. Le rôle du transport maritime dans le commerce international

Le transport maritime est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement des marchandises en grande masse sur de longues distances et également pour des petits lots sur de courtes distances.

Ce phénomène s'explique par la forte croissance économique de certains pays asiatiques qui a dopé le commerce mondial et qui a été facilité par plusieurs facteurs ayant contribué au dynamisme et à la modernisation du secteur, tels que la libéralisation des transports, la modernisation de la logistique, ou encore le développement de la conteneurisation.

A côté de ce mouvement de mondialisation s'est également développée une régionalisation des échanges qui ont fortement augmenté à l'intérieur d'une même zone (Europe, Asie...etc.).

³⁴<http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html> Consulté le 20/04/2021.

3. Différents types de transport maritime

On peut présenter les Différents types de transport maritime comme suit :

3.1. Lignes régulières : Mode d'exploitation particulier des navires se caractérisant par la régularité de services programmés offerts à tout venant et par la publication d'un tarif qui stipule les conditions de transport ainsi que des prix fixes et non négociables en principe. Le chargeur n'est pas opérateur du navire mais il confie ses marchandises à un transporteur et signe un contrat de transport maritime³⁵.

Il existe trois types de lignes régulières ³⁶:

- ✚ **Les lignes directes** : mettent en rapport deux zones économiques distinctes ;
- ✚ **Les lignes pendulaires** : mettent en relation trois zones économiques situées dans trois continents différents ;
- ✚ **Les lignes « tour du monde »** : elles assurent une rotation autour du globe en desservant toujours les mêmes ports dans le même ordre.

3.2. Tramping (navigation à la demande) : Le tramping, qui littéralement signifie vagabondage, et qu'il vaut mieux traduire par transport à la demande, comprend toutes les activités du transport maritime qui ne sont pas la ligne régulière et le transport des passagers. La route, la durée de mise à disposition du navire et le mode d'exploitation sont définis au cas par cas. Disons que le tramping est la mise à disposition par un fréteur (armateur, *owner*), moyennant rémunération, d'une capacité de transport pour un trajet particulier ou pour une durée déterminée au profit d'un affréteur (chargeur ou preneur)³⁷.

Les navires affrétés à la demande sont classés d'après leur utilisation, de façon caractéristique. Le TRAMP opère aux termes d'une charte-partie (contrat d'affrètement régissant l'utilisation du navire). Celle-ci est de trois types ³⁸:

³⁵TERRASSIER Nicolas, Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières, édition MOREUX, Décembre 1997, p.306.

³⁶VENTURELLI (N) et autres, Transport logistique, édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011, p.98.

³⁷<https://books.openedition.org/igpde/1204?lang=fr>. Consulté le 03/06/2021.

³⁸MARCADON Jacques, Le transport maritime une activité diversifiée et concurrentielle fondée sur une organisation complexe. In Hommes et Terres du Nord, Avril 1994, P 218-219

- ✚ **L'affrètement au voyage ou « trip charter » ou « voyage charter »** : signifie qu'un fréteur promet de fournir à un affréteur la capacité de transport d'un navire pour un trajet déterminé, avec escale dans des ports précis. L'affréteur loue un objet, le navire, et un service, l'équipage. Les risques financiers de l'exploitation du navire pèsent sur le fréteur qui supporte les dépenses et les aléas liés au déroulement du voyage.
- ✚ **L'affrètement à temps «time charter»** : le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, avitaillé, avec un équipage et pendant une durée déterminée. L'affréteur détient la gestion commerciale du navire, décide du trajet et de la marchandise transportée.
Il se comporte comme un armateur même s'il n'assume pas les risques et les charges de la propriété et de la navigation tels que les risques de pertes et d'avaries, les frais d'équipage et d'entretien.
- ✚ **L'affrètement coque nue «bareboat charter»** : un navire est mis à la disposition d'un affréteur sans équipage ni armement. Celui-ci prend en charge presque toutes les fonctions de l'armateur excepté les charges liées au capital. L'affréteur assure la gestion nautique, technique et commerciale du navire, il agit vis-à-vis des tiers comme l'armateur fonctionnel du navire ou «disponent-owner». Ce type de charte partie couvre généralement une période très longue et est souvent en liaison avec une option vente du bateau après expiration de la charte ou durant son déroulement.

4. Les documents de transport maritime

4.1. Les documents usuels utilisés en transport maritime

Ils sont de 2 types :

- **Le connaissement**
- **Le manifeste**

Ces deux documents sont les plus importants car déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires. Vous en saurez plus sur ces derniers en consultant l'article sur les titres de transport.

a. **Le connaissance** :

Le connaissance est un document qui fait preuve de l'existence du contrat de transport et constate la prise en charge ou la mise à bord de la marchandise, ainsi que l'engagement du transporteur de remettre celles-ci au porteur de l'original du document³⁹.

« Le connaissance maritime est un titre de propriété envers le transporteur, il est négociable ; un originale de ce titre signé par la compagnie sera demandée au port de destination pour retirer les marchandises embarquées »⁴⁰.

Il existe plusieurs types de B/L tels que :

- **B/L à ordre** : L'échange se fait par remise ;
- **B/L nominatif** : L'échange se fait par endossement (c'est le plus courant) ;
- **B/L à reçu pour embarquement** : Il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive.

✚ **Les typologies du connaissance** : Le connaissance se discerne par de différentes typologies nous citons⁴¹ :

- **Le connaissance chef, original** ; la compagnie maritime reçoit deux originaux appelés « connaissance chefs » dont un exemplaire est stocké dans le cartable de bord du navire transportant la marchandise, et l'autre est conservé par la compagnie maritime au siège.

- **Le connaissance commercial** ; où les vendeurs et acheteurs ne reçoivent que des originaux commerciaux, le connaissance commercial accompagne le connaissance chefs pendant la traversée et est remis à l'arrivée à la banque émettrice.

- **Le connaissance direct (through B/L)** ; couvre plusieurs transports maritimes successifs et la compagnie maritime n'est responsable que pour sa mission.

- **Le connaissance (transport) combiné (combined B/L)** ; incluant un pré- ou poste acheminement dont les frais apparaissent sur le document et la compagnie est responsable pour le tout.

³⁹PISSORT (W) et SAERENS (P), *Initiation au droit commercial international*, de boeck, Bruxelles, 2010, p299.

⁴⁰MONOD Didier-Pierre, *Moyens et techniques de paiements internationaux*, Ed ESKA, Paris, 2002, P 226.

⁴¹MASABIE-FRANCOI (M) et POULAIN (E), *Lexique du commerce international, les 2600 mots actuels et pratiques de l'import- export*, éd Bréal, paris, 2002, P62.

- b. **Le manifeste** : C'est un document qui récapitule tous les connaissements relatifs aux marchandises chargées à bord du navire. Sur le manifeste, apparaissent les éléments d'identification de ces marchandises tels que le poids⁴².
- **Le manifeste cargo** : Etabli par le port de provenance dans lequel sont énumérées les marchandises à bord avec le numéro du B\L.
 - **Le manifeste comptable** :(manifeste fret) en anglais (frieght manifest) : C'est un document confidentiel établi par l'armateur ou son agent, il indique le fret maritime au quel sont ajoutées les différentes taxes liées à la marchandise.
 - **Le manifeste douanier Algérien** : Une fois que la marchandise ait franchi le territoire national, elle devient Algérienne. Ce qui implique l'obligation de la déclarer juste à la réception des connaissements (copie originale).
 - **Le manifeste de sortie** : Comprend la description des marchandises à l'export, nom du destinataire, N° du B/L ainsi qu'une description en cas de sortie du navire sans avoir chargé de la marchandise à l'export. Ce cas doit être porté sur le manifeste.

4.2. Autres documents liés au transport maritime

- a. **Le Booking** : En logistique, le terme booking, représente une réservation d'espace pour transporter des marchandises sur un navire par un client. Marchandise en conventionnel, conteneurs, véhicules, etc. La somme des bookings par port de destination constitue la liste de charge prévue et doit être conforme aux allocations poids volume. Cette réservation donne lieu à un document établi par la section BOOKING de l'agence maritime et qui formalise la réservation de l'espace de chargement sur le navire à la demande du chargeur. Son but est de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire.⁴³
- b. **La facture pro-forma** : C'est une offre commerciale qui comprend toutes les spécificités nécessaires, telles que la nature des produits et les délais de validité de l'offre⁴⁴.
- c. **Facture commerciale** : Une facture commerciale est un document qui prouve la vente de marchandises entre un importateur et un exportateur. Les factures commerciales

⁴²<http://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf> consulté le 04/06/2021.

⁴³<https://www.glossaire-international.com>. Consulté le 04/06/2021.

⁴⁴LECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie, exporté en toute sécurité, édition GUALINO, Paris, 2004, p 59.

servent notamment à calculer les droits de douane à payer lors de l'exportation ou de l'importation.

- d. Le certificat d'origine :** Le certificat d'origine est donc une déclaration signée par la chambre de commerce du pays d'origine et qui prouve au pays importateur l'origine des marchandises achetées. Le certificat d'origine est souvent exigé dans le cadre d'un crédit documentaire.
- e. La liste de colisage :** détaille le contenu spécifique de chaque colis et est un document facultatif que vous pouvez choisir d'inclure dans l'envoi. Sans remplacement, elle s'apparente à une facture commerciale et les douanes l'utilisent pour évaluer les droits et les frais. Étant donné que la liste de colisage n'inclut pas d'informations sur le coût ou la valeur du contenu, elle peut être utilisée dans des situations où le contenu est livré à un tiers (comme un client ou un fournisseur).
- f. Delivery order (Bon de livraison) :** Le bon de livraison est délivré au client après que tous les frais de service aient été payés au transporteur. Ce document autorise le manutentionnaire à livrer la marchandise du client après paiement et traitement de la facture.
- g. L'avis d'arrivée :** C'est un document émis par le service « Documentation Import » de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de marchandise, porteur du connaissement ou « NOTIFY PARTY ». On y trouve des renseignements sur la date probable ou effective d'arrivée de la marchandise, la date et le lieu de livraison prévus⁴⁵.

5. Les marchandises et les navires

5.1. Définition de marchandise :

Une marchandise est un objet qui est produit ou acheté en quantité pour être revendu avec un bénéfice. La mise en vente publique de marchandises semblables ou substituables constitue un marché⁴⁶.

⁴⁵<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm> Consulté le 04/06/2021.

⁴⁶<https://fr.wikipedia.org>. Consulté le 03/06/2021.

5.2. Type de marchandises

Les marchandises sont transportées de différentes manières, dépend de leur nature. Il en existe trois types⁴⁷ :

- **(solide o-Le vrac u liquide)** : Le vrac désigne de grandes quantités de produits chargés directement dans les cales des navires. On distingue le vrac sec (le blé et le minerai, par exemple) du vrac liquide (les produits pétroliers et les produits chimiques). Les vraquiers et les navires citernes permettent le transport de ce type de marchandises.
- **Les marchandises générales non conteneurisées** : Le transport de cargaisons générales non conteneurisées comprend des produits comme l'acier, l'aluminium, la machinerie ou divers types d'équipements.

5.3. Définition de navire⁴⁸ : En droit, le navire est un meuble, mais se rapproche d'une personne, car il porte une nationalité, un nom, este, plaide en justice et meurt. Un navire est un engin flottant de nature mobilière, exposé aux risques de la mer. Il doit être identifié sans erreur possible. C'est pourquoi il doit obligatoirement avoir :

- **Un nom** : Il doit être gravé sur la coque, mais souvent peint en raison des ventes fréquentes.
- **La jauge du navire** : C'est la capacité intérieure du navire (définition de la jauge nette/jauge brute).
- **Le port en lourd** : C'est une indication du poids que peut porter le navire exprimé en tonnes poids.
- **Le port d'attache gravé ou peint sur la coque** : C'est le domicile légal du navire.
- **La nationalité** : Elle détermine la composition de l'équipage, l'organisation du travail, le droit applicable, la surveillance, la sécurité et l'hygiène à bord du navire.

5.4. Type de navires

Il y a deux types de navires :

⁴⁷<http://www.lesaint-laurent.com/> consulté le 28/05/2021.

⁴⁸Moise Donald Daily, op.cit, p122.

5.4.1. Les navires spécialisés il en existe trois grandes catégories

- **Les vraquiers (bulkers) :** ce sont des navires citernes tels que pétroliers, transporteurs de gaz liquéfié, les minéraliers, les céréaliers ;
- **Les navires polythermes (reefers) :** ce sont des navires qui assurent le transport des marchandises sous température contrôlée, et destinés au transport de denrées périssables.

Ce type de navires tend à disparaître au profit des conteneurs réfrères ;

- **Les navires spéciaux :** ce sont notamment les car-ferries, les grumiers, etc.

5.4.2. Les navires non spécialisés peuvent transporter toutes sortes de marchandises

Classés selon leur mode de manutention principale, ces navires sont :

- **Les cargos conventionnels :** ils disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, palans) ; les marchandises sont chargées en cale ;
- **Les porte-conteneurs :** ils adaptés au volume des conteneurs, certains peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs de 20 pieds, certains ont leurs propres grues ⁴⁹;
- **Les navires rouliers :** ils sont équipés de rampes arrière ou latérales relevables prenant appui sur les descentes du port ; on les appelle RoRo (Roll On - Roll Off (Roulage) ; ils permettent la manutention de tous les types de marchandises ; on y charge des roulants (voitures, engins, etc.) ou des marchandises diverses à l'aide de roulants les permettant la manutention de tous les types de marchandises.
- **Les navires mixtes RoRo et porte-conteneurs :** on recherche de nos jours la souplesse, ce qui pousse les armateurs à s'équiper de navire mixtes afin de combiner les différentes techniques de manutention ;
- **Les porte-barges :** destinées au transport combiné fluvial/maritime, ainsi ils peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift-On Lift-Off) ou de flottage (Float-On Float-Off) des barges ou des péniches de capacité variables, on s'en sert surtout sur les ports engorgés ou pour réaliser du transport fluviomaritime⁵⁰.

⁴⁹KSOURI, (Idir), Les opérations de commerce international, Editions BERTI, Alger, 2014, P.65.

⁵⁰ KSOURI, (Idid), op.cit, p65.

6. L'organisation internationale du transport maritime

Les principaux textes régissant le transport maritime sont les suivants⁵¹ :

6.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs

La « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement », signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « règle de La Haye », a été ratifiée par 78 états. Elle s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion desquels un connaissement est établi dans l'un des états signataires.

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « règles de Visby », et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Ils ne s'appliquent que dans les états signataires.

6.2. Les règles de Hambourg

La « convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992, dite aussi « règle de Hambourg », a été ratifiée à ce jour par 31 états, dont aucune grande puissance maritime. Elle pourrait cependant concerner à terme de nombreux contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif.

6.3. Les règles de Rotterdam

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 11 décembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », ouverte à la signature en septembre 2009 à Rotterdam. Cette convention vise à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications.

Les principales novations concernent :

⁵¹Denis (Ch.) et François (D), transporter à l'international, édition Foucher, France, 2009, p139.

- Son champ d'application, qui est plus étendu, puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte, y compris donc les transports de pré-ou post-acheminement ;
- La reconnaissance complète des messages électroniques et documents dématérialisés ;
- De nouvelles règles de responsabilité (voir point 3.2 du présent chap.) avec disparition de la faute nautique, et limite d'indemnisation portée à 3 DTS par kilo.

7. les principaux intervenants du transport maritime

Le transport maritime distingue plusieurs intervenants qui participent au contrat de transport, Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées. Reprenons les pour clarification :

7.2. Le transitaire : Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. C'est un intermédiaire qui réalise la livraison entre deux mondes de transport. Est un mandataire affairé pour le compte d'un chargeur à l'export et celui d'un réceptionnaire à l'import, il peut accomplir à conseiller son client sur la meilleure façon d'organiser le transport, l'informer sur les formalités administratives. Le transitaire à la différence du transporteur ne prend que ses failles personnelles, il faut donc établir sa faute.

7.3.Le consignataire ⁵²: Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle de ces derniers (liaison entre le port, le navire et l'équipage) durant l'escale maritime ainsi que le suivi administratif des marchandises transportées.

Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et la déclarer sur le quai auprès de la douane.

Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur(le propriétaire du navire).

7.4.Le chargeur : C'est le principal utilisateur du transport maritime international. Il transporte toute marchandise Homogène et suffisamment grand pour couvrir la capacité de l'ensemble du navire, et réalisé dans les conditions suivantes affrètement ou cargaison

⁵²L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, transitaire et consignataire dans le transport maritime de marchandises, mémoire de fin d'études en sciences économiques, Université de Bejaïa, 2007, p17.

non homogène, de faible importance et d'espace limité, et complète sous le connaissance (B/L).

7.5.L'armateur⁵³ : L'Armateur est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur (loueur) du navire en son nom et de conteneurs.

Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer en temps et en bon état.

Il arme le navire, c'est-à-dire qu'il le fournit en équipage, en matériel et en ravitaillement.

Il pourvoit à tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'expédition maritime.

7.6.L'assureur : L'assureur est la personne (compagnie d'assurance) qui, par un contrat et moyennant le versement d'une prime, s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération. L'usage des incoterms (termes du commerce international) nous permet de bien comprendre la partie qui doit supporter les coûts de l'assurance (le vendeur ou l'acheteur) quand le risque est garanti par une assurance et qu'un dommage atteint la marchandise. Une fois le contrat d'avarie établi, l'assuré est indemnisé dans un délai rapide par son assureur qui se substitue à lui pour mettre en jeu la responsabilité et récupérer ce qui peut l'être de la marchandise.

L'assurance maritime revêt une importance particulière. Elle apparaît nécessaire à la bonne gestion des risques encourus durant le transport.

7.7.Le manutentionnaire : Son rôle consiste à charger et à décharger les marchandises, des cales de navire à quai, en employant une main d'œuvre appelée « dockers » désigné sous le nom d'aconier, pour les diverses fonctions qu'il accomplit en même temps (recevoir, garder et livrer les marchandises...).

7.8.Le courtier maritime : « Le courtage » signifie entremise. C'est une opération qui consiste à mettre en rapport des paris moyennant une prime appelée autrefois courtage.

Un courtier est considéré comme une société de courtage internationale, son rôle consiste à mettre en relation deux sociétés et s'arrête au moment où ces deux entreprises

⁵³<https://www.umeq.org>. Consulté le 10/06/2021.

concluent un contrat. Il est rémunéré à la commission appelée «courtage» et payé soit par les deux parties, soit par l'une d'elles. On distingue deux types de courtiers ⁵⁴:

- **Le courtier d'affrètement** : D'une manière générale, les courtiers se spécialisent en opérant, soit pour le compte du navire ou de la cargaison. A la différence du courtier maritime, le courtier d'affrètement agit aussi bien pour le compte du navire que de la cargaison. Ce dernier reçoit pour sa prestation de services une commission variable qu'il s'agisse de tonnage important ou de durée plus au moins longue d'affrètement, mais en général elle est fixée à 2.5 % environ.

- **Le courtier d'interprète** : Le courtier d'interprète assure la mise en douane du navire (les procédures de dédouanement de la marchandise), la traduction des écrits, la légalisation des documents, la certification des rapports de mer...etc. Il joue un rôle important, notamment pour la conclusion des affrètements aux voyages et essentiellement à mettre les parties en présence, à les renseigner, à les conseiller. Les courtiers sont rémunérés à la commission, calculée sur fret et payée par le fréteur, sauf convention contraire.

7.8. La banque⁵⁵ : « La domiciliation bancaire est une formalité administrative qui consiste à identifier par immatriculation une transaction commerciale, poursuivie physiquement et financièrement, au regard de la disposition prévue par la réglementation du commerce extérieur et des échanges, ainsi, la domiciliation bancaire est une obligation à toute opération de transactions commerciales ».

7.9. La douane : A côté de l'assurance maritime qui constitue une source de financement pour l'importateur et aussi pour l'exportateur, l'administration douanière joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux.

A cet égard, il est utile de rappeler que les droits et taxes perçus par les douanes constituent les éléments de compensation des écarts éventuels entre différents produits nationaux et étrangers. La douane constitue un véritable contrôleur et régulateur de l'économie nationale. L'administration douanière met à la disposition des exportateurs un éventail de dispositions dans le cadre de la promotion des exportations hors hydrocarbures (en Algérie).

⁵⁴ L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOVA, op.cit, Page 15.

⁵⁵ Réglementation de banque d'Algérie n° 91 du 14 Aout 1991 et règlement de la banque d'Algérie n° 95 du 23 Décembre 1995.

En effet, toute opération à l'importation ou à l'exportation passe impérativement par une procédure douanière, « Toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être réexportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant indique le régime douanier assigné aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier »⁵⁶.

A cet effet, on peut constater les rôles suivants de la douane :

- Vérifier les marchandises et les documents y afférents ;
- Percevoir les droits et taxes ;
- Relever et verbaliser les infractions ;
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- Favoriser les échanges commerciaux.

Section 02 : La consignation maritime en Algérie

Depuis son apparition sur la place -le port-, la consignation de navire a constamment soulevé des interrogations de la part de la justice, sur ses attributions, sa mission et par suite sur l'étendue de sa responsabilité, établie dans le temps, on constatera que l'appréciation du rôle du consignataire de navire a énormément changé, ceci est dû au développement du commerce international par voie maritime qui a eu un impact non négligeable sur les attributions initiales de cet agent.

1. Définitions du Consignataire des Navires :

L'agent consignataire de navires ne peut être défini que d'une manière descriptive et énumérative.

Cela tient du fait que l'agent consignataire n'est qu'un mandataire, du point de vue juridique, c'est à dire quelqu'un qui agit au nom et pour le compte de son mandant l'article 609 du Code Maritime Algérien définit le consignataire du navire « est consignataire de navire toute personne physique ou morale, qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de son capitaine s'engage moyennant une rémunération, à effectuer pour les besoins et le compte du navire et

⁵⁶Article 75 du code de douane, 2eme édition

de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations attachées au séjour d'un navire dans au port⁵⁷».

Pour M.M DAMIEN ⁵⁸: « consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports ou les navires font escales. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime. La principale fonction du consignataire du navire dans la chaîne du transport consiste à écourter l'escale du navire. Le capitaine lui remet les cargaisons du déchargement. Le consignataire les conserve dans les entrepôts, pour les livrer au destinataire et perçoit le fret. Il possède le statut de mandataire salarié de l'exploitant du navire. »

Pour VIALARD⁵⁹, la consignation : « le consignataire de navires représente l'armateur ou le capitaine du navire pour toutes les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ».

Enfin, nous pouvons citer la définition figurant à l'article 17 du statut de la Fédération des Agents Consignataires et des Agents Maritimes de France (FACAM) « l'agent maritime /agent consignataire représente dans un port ou dans une ville de l'intérieur un ou plusieurs armateurs dont il détient en principe tout pouvoir pour le compte de chacun d'entre eux dont il dépend de négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets, émettre et signer des connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes.»

2. Rétrospective de la consignation de navires en Algérie⁶⁰

2.1. Avant l'attribution du monopole à la compagnie nationale de navigation Algérienne (CNAN) :

Jusqu'à l'indépendance de l'Algérie, la consignation des navires était exercée par des agendas Français avec une organisation similaire aux autres agences de consignations en France. De la même façon, dans son fonctionnement la consignation de navires était soumise

⁵⁷Code maritime Algérien, édition el-malakia, 1998, p 63.

⁵⁸DAMIEN (Marie-Madeleine), Transport et logistique, Dunod, France, 2001, p18.

⁵⁹VIALARD (Antoine), op-cit, p 213.

⁶⁰BAAZIZI (R), le consignataire Algérien à la croisée des chemins, poste-graduation en logistique et CIN, ISM, 1996-1997 P 32.

aux lois régissant ce corps d'activité, c'est-à-dire au code commerce Français, ainsi qu'au mode civil.

A l'indépendance, dans un souci de continuité de toute activité dans un cadre légal, et jusqu'à la promulgation de nos propres textes de loi, toute la législation Française en vigueur jusqu'au 31 décembre 1962, a été reconduite par la loi 62.157 du 21 décembre 1962. Ainsierait-il des consignataires de navires, des courtiers conducteurs de navire.

Par décret N° 63-489 du 31 Décembre 1963, est créé la compagnie Nationale Algérienne de Navigation, ci-après dénommée (CNAN) et ce n'est qu'en 1967, avec l'ordonnance N°67-77 du 11 Mai 1967 portant modification des statuts de la CNAN, que l'exercice de la profession de consignataire de navires sera déterminé par les textes et à qui cette activité est dévolue.

En effet, l'article 3 de l'ordonnance « la compagnie a pour objet :

- D'assurer en Algérie et à l'étranger, les fonctions d'agent maritime des sociétés Algériennes ou étrangères.
- D'entreprendre toutes les opérations de la manutention et de consignation, tant pour ses navires que pour les navires appartenant à d'autres personnes physiques ou morales Algériennes ».

Il est à rappeler que l'indépendance jusqu'à 1967, la consignation de navire était de statut privé et soumise à la loi de la concurrence.

Le régime politico-économique pour lequel l'Algérie a optée, a fait que l'existence de ces consignataires étrangers sur le territoire national devenait impossible. Et c'est sous la coupe de la compagnie de Navigation Algérienne que la consignation de navires sera prise en charge. A partir de là, de nombreux textes portant monopoles de certaines activités maritime s'apparaîtront. Leur attribution se fera d'abord au profit de la CNAN : tel le courtage, la consignation, l'aconage, la manutention.

2.2. Après l'attribution du monopole à la CNAN :

Avant que la consignation de navire devienne un monopole de la CNAN, il est nécessaire de rapporter qu'en 1960 est promulguée L'ordonnance N°69-50 du 17 juin 1969 portant monopole des activités d'aconage et de manutention dans les ports Algériens, de transport maritime et d'affrètement de navires au profit de la CNAN. De même en 1971, le décret°71-120 du 31 Mai 1971 portant attribution à la CNAN, du courtage maritime dans les ports Algériens :

Article 1 du CMA : «le courtage maritime, comprenant notamment la conduite des navires en douane et la traduction, le cas échéant, des écrits en langue étrangère, est dans tous les ports nationaux, attribuée à la compagnie nationale Algérienne de navigation (CNAN) ».

A cette étape, nous constatons que le législateur s'est contenté de concentrer plusieurs activités de chacune, au niveau d'une seule structure et sans évaluer les problèmes que peut engendrer ce cumul ainsi que les obligations et responsabilités relatives au statut légal de chaque fonction.

Ainsi, en 1971 deux textes de loi relatifs à l'activité de la compagnie de navigation (CNAN) apparurent. L'un concernant le courtage, décret N°71-120 du 13 Mai 1971 portant attribution de la compagnie Nationale Algérienne (CNAN) du courtage maritime dans les ports Algériens.

L'article 1er stipule « le courtage maritime, comprenant, notamment la conduite des navires en douane et la traduction, le cas échéant des écrits en langues étrangères, est dans tous les ports nationaux attribué à la compagnie Nationale de Navigation Algérienne (CNAN) ». L'autre concernant la consignation maritime dans les ports Algériens, décret N°71-178 du 30 juin 1971 confiant à la compagnie nationale de navigation, la consignation maritime dans les ports Algériens. L'article 2 dispose : « la fonction de consignation maritime..... Est confiée à la compagnie nationale de navigation dans tous les ports nationaux ».

3. Les naissances des agents consignataires en Algérie

Dans le cadre du décret N°80-242 du 04 Octobre 1980 relatif à la mise en œuvre de la restructuration des entreprises, il est à rappeler la création de la société nationale de transports maritimes des hydrocarbures et produits chimiques dénommée ci-après (SNTM/HYPROC) par décret N°42-282 du 14 Août 1983, que en outre aura la charge d'assurer la consignation de ses propres navires, l'activité de cette entreprise était assurée auparavant par la CNAN⁶¹.

Mais l'année 1987, sera une date remarquable de par les décisions prises en ce qui concerne le statut de la SNTM/CNAN et de la consignation, en effet, le décret N°87-154 du 14 juillet 1982 portant réaménagement des statuts de la société Nationale de transport maritime (SNTM/CNAN) stipule en son article 3 « Sont distraite de l'objet de décret N°82-279 du 14 juillet 1982 relatif au statut de la société Nationale des transports maritimes SNTM/CNAN),

⁶¹BAAZIZI (R), op.cit , P40.

les éléments du patrimoine, la partie des activités dont il ressort qu'ils seront destinés à l'entreprise nationale de transport maritime des voyageurs et l'entreprise nationale de consignation et d'activités annexes aux transports maritime... ».

L'article 2 du présent décret N°87-156 du 14 juillet portant création de l'entreprise nationale de consignation et d'activités annexes aux transports maritime, stipule :

« L'entreprise est chargée, dans le cadre du plan national de développement économique et social, de la consignation du courtage, du transit et d'une manière générale, de toutes activités annexes aux transports maritime de marchandises ».

Bien que toutes les conditions ne soient pas réunies pour entrer à l'ère de l'économie de marché, la réforme organisationnelle et la restructuration de beaucoup d'entreprises de production et de services commença par se faire. De même, il ne sera de l'entreprise nationale de consignation (ENCATM) qui sera dissolue et donnera naissance à la générale maritime de consignation (GEMA) (en 1989), assurant la consignation de navires étrangers et la création de la National Shipping Company (NASHCO) en 1992 société par action, dont 60% des parts appartiennent à la compagnie Nationale Algérienne de Navigation, et 40% des parts à la générale maritime. Cette dernière assurant la consignation des navires CNAN et des navires affrétés CNAN⁶².

La consignation en Algérie est passée d'un stade d'absence de concurrence à un niveau de concurrence modérée où l'offre est entre les mains d'un nombre limité d'agents consignataires, occupant chacun une place suffisante qui lui permette d'influer sur les tarifs et d'arrêter sa propre politique tarifaire en prenant en compte la décision des autres concurrents et leurs réactions à sa démarche⁶³.

L'étude de ce niveau de concurrence constituera l'objet de la part du marché des différents acteurs :

⁶²BAAZIZI (R),op.cit, p44.

⁶³ Idem, p66.

Tableau N° (02- 11) : la part de marché des consignataires maritimes.

Exercice consignataire	1994	TAUX	1995	TAUX	1996	TAUX
- GEMA	2942	61%	2360	53%	2378	54%
- NASHCO	1270	26%	1405	32%	1326	30%
- MTA	610	13%	658	15%	620	14%
- CALTRAM	---	---	---	---	56	2%
TOTAUX	4822	100%	4423	100%	4380	100%

Source : ministère de transport.

D'après le tableau on peut constater que la part des 3 consignataires : GEMA varie entre 53% et 61%, NASHCO entre 26% et 32% et celle de MTA demeure stable.

Ainsi l'écart qui existe entre GEMA et NASHCO d'une part, et GTA d'autre part s'explique à la fois, par le fait que GEMA consigne une partie des navires étrangers en tramping et tous les navires de ligne régulière des armements étrangers et NASHCO tous les navires de la CNAN et une partie des navires en tramping des armateurs tiers, et par la compétence et le professionnalisme des personnels des deux entreprises.

4. Les conditions d'exercice de l'activité de consignation en Algérie

Suivant le décret exécutif n° 91-522 du 22/12/1991 fixant les conditions d'exercice des fonctions de consignation de navire, cette dernière peut être exercée par les personnes physiques et les personnes morales (sociétés ou entreprises) de Droit Algérien et soumise à une autorisation délivrée par le Ministre du Transport (article 2 du décret).

L'autorisation d'exercice de cette fonction est liée à la fourniture d'un :

- Pour les personnes physiques :

- Une déclaration précisant la fonction sollicitée établie par l'intéressé ;
- Une demande attestant la possession d'un local ;
- Un état descriptif du local et des équipements ;
- Extrait de naissance ;
- Un extrait de casier judiciaire datant de moins de 3 mois.

- Pour les personnes morales (sociétés, entreprises, ...) :

- Une demande établie par le directeur ou le gérant habilité ;
- Un exemplaire des statuts ou de l'acte de création ;
- Une copie de l'acte portant désignation des dirigeants ;
- Une déclaration de la possession d'un local (article 3).

- Aussi, et pour les personnes physiques et pour les personnes morales de droit Algérien, il y a lieu de produire :

1. Une attestation ou tout autre document justificatif de la qualification professionnelle requise en liaison avec l'activité sollicitée ;

2. Une caution personnelle et solidaire ou une caution bancaire dont le montant est déterminé par le Ministre de transport en fonction de l'autorisation (article 4) ;

3. Le dossier est transmis sous pli recommandé avec accusé de réception au Ministre des Transports qui doit notifier la décision dans les vingt jours (20j) qui suivent la demande (Article 5) ;

- L'autorisation est personnelle et incessible Selon l'article 08 du décret, l'exploitant doit :

1. S'acquitter de ses obligations envers son ou ses commettants selon les usages et coutumes de la profession ;

2. Fournir des meilleures qualités de service ;

3. Respecter les lois et règlements nationaux régissant l'activité ;

4. Exercer une diligence raisonnable pour se garder des pratiques frauduleuses ;

5. Apporter le soin voulu aux managements des fonds dont il assure la gestion au nom de son commettant.

Tout manquement à l'une des obligations citées ci-dessus entraîne la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exercice.

Les conditions d'accès aux professions de consignataire de navire, de la cargaison ou de courtier maritime précisé par l'arrêté 05/ 10/ 1996 ainsi que les articles 2 et 4 du décret exécutif daté du 22/ 12/ 1991 précise la justification de la qualification professionnelle des personnes postulantes aux professions citées auparavant d'avoir au moins cinq (05) ans dans le

domaine maritime ou de fonction ayant un rapport direct avec le transport maritime ou ses activités annexes.

Aussi, le montant de la caution est précisé par l'article 3 du présent arrêté et qui est de l'ordre de 400 000 DA, En plus de cette caution les personnes précitées doivent :

- Disposer d'un local approprié pour l'exercice de la profession attestée par un titre de propriété ou au contrat de location.
- Elles doivent aussi préciser leurs options pour l'exécution de l'une ou de l'ensemble des activités comme elles sont appelées à s'inscrire d'un registre de commerce.

Tableau N° (02-12) : Les compagnies maritimes les plus actives en Algérie

Les compagnies nationales	Les compagnies étrangères
<ul style="list-style-type: none">▪ NASHCO▪ GEMA▪ CRAFA▪ ONOLIS▪ SHIPPING SERVICE AGENCY	<ul style="list-style-type: none">▪ CMA CGM ALGERIE▪ MAERSK LINE▪ MSC ALGERIE▪ SERMARINE▪ GLOBAL SHIPPING▪ SHICO▪ LEADERMARE

Source : Etabli par nous-mêmes

5. Les types d'agent consignataire

Il existe deux types d'agents consignataire :

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

Le consignataire de la coque est défini comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations, que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port⁶⁴.

5.2. L'agent consignataire de marchandises

Le consignataire de marchandise ou de cargaison est le mandataire salarié de l'armateur. Selon le code maritime algérien: « est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le

⁶⁴Article 609 du code maritime Algérien.

compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires»⁶⁵.

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

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

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liées à son activité de mandataire sa responsabilité est aussi alignée sur celle du manutentionnaire effectuée des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus à sa faute⁶⁶.

6. Obligations et droits de consignataire du navire

Au fil de cet élément, nous étudierons dans le détail les obligations et droits de consignataire du navire.

6.1. Obligations et régimes de responsabilités

Dans cet élément nous allons mettre en évidence les obligations, puis les régimes de responsabilités.

6.1.1. Obligations

L'article 609 du CMA dispose que le consignataire «effectue pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même».

L'article 614 précise les obligations découlant du contrat.

Enfin l'article 610 prévoit la réception et la livraison de la marchandise par le consignataire aux lieux et place du capitaine.

⁶⁵Article 621 du code maritime Algérien.

⁶⁶René Rodière, traité générale de droit maritime, tome III, édition DALLOZ, p87.

Ainsi, on constate que le consignataire s'oblige vis-à-vis de l'armateur et vis-à-vis de la marchandise.

a. Obligations vis-à-vis l'armateur ⁶⁷:

Le consignataire devra respecter les instructions de son mandat, être diligent un exécutant la mission qui lui a été confié et en rendre en compte : s'agissant de l'exploitation du navire depuis son arrivée au port jusqu'à son départ.

✓ Il doit informer l'armateur de l'accostage du navire, du début et l'état d'avancement des opérations commerciales et de L'F.T.S (Estimated Time of Sailing) du navire.

✓ Afin d'assurer une rotation rapide du navire, il doit raccourcir le séjour de celui-ci dans le port, an lui réservant le quai approprié pour l'accostage, et en commandant la manutention pour que l'opération de chargement ou de déchargement débute dès l'accostage du navire.

✓ Le consignataire doit jouer un rôle de conseil en renseignant l'armateur sur les aptitudes des différents auxiliaires (services de manutention, de remorquage..) et surveiller l'exécution des opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournies par les entreprises sont on a requis les services.

✓ Rechercher du fret (le standard liner Agency Agreement a prévu cette obligation dans les clauses 5, 10 et suivantes relatives au marketing and sales).

✓ Etablir le compte d'escale.

b. Obligation vis-à-vis la marchandise ⁶⁸:

Même si le consignataire n'est pas partie prenante dans le contrat de transport maritime, en tant que mandataire du transporteur, il doit certaines obligations vis-à-vis la marchandise.

Le consignataire reçoit l'ensemble de la cargaison des mains du capitaine, il la soigne jusqu'à sa livraison et son enlèvement par les destinataires. Il fait délivrance à ceux-ci au nom du capitaine recouvre le fret du et conserve les droits de l'armateur.

⁶⁷ELEZAAR MOHAMED (B), les attributions du consignataire du navire et l'entendue de sa responsabilité, poste-graduation en shipping, ISM, 1993-1994, P9.

⁶⁸RONE RODIERE, traite général de droit maritime, 3^{ème} édition, DALLOZ, paris, 1970, p109.

✓ Le consignataire doit prendre soin de la marchandise entre ses mains, la sanction en sera sa responsabilité, on doit considérer que ce devoir de conservation entre naturellement dans la mission du consignataire et qu'il faudrait une clause contraire du contrat de consignation pour l'en dispenser.

✓ Il doit procéder à la délivrance entre les mains destinataires, s'il y a un manquant, il ne peut faire autre chose qu'en tenir compte, de même si la marchandise est avariée, on s'est interrogé sur la conduite qu'il devait tenir lorsqu'il y a un manquant dans un lot de choses semblables destiné à plusieurs destinataires. Un jugement a statué qu'il devait lui-même procéder à la réception de la perte entre destinataires.

✓ Il doit faire parvenir un avis d'arrivée aux réceptionnaires pour les informer de l'arrivée de leurs marchandises. Lors de la livraison, le consignataire du navire reçoit les réserves éventuelles du destinataire et les transmet au transporteur.

On en déduit que cet auxiliaire peut être en même temps consignataire du navire et consignataires de la cargaison. Mais doit veiller à la séparation des deux sortes d'obligations qu'il assume.

6.1.2. Régime de responsabilité :

Le consignataire agit pour le compte de son mandat et ne prend aucun engagement en son nom propre, sa responsabilité est contractuelle et ne peut être mise en jeu que par celui qui a requis services, il n'est donc responsable qu'envers l'armateur, et seulement de ses fautes personnelles et prouvées.

a. Responsabilité contractuelle du consignataire du navire

Ici, le consignataire est responsable que dans le ou il n'a pas respecté les clauses qui sont prescrites dans le contrat de consignation établi entre l'armateur et son mandant, en effet, la base de la responsabilité du consignataire est sa qualité de mandataire, de plus, il ne peut pas prendre aucun engagement personnel, en négociant des contrats, car il travaille au compte étaiu nom de l'armateur. Aussi, le consignataire est responsable de ces fautes personnelles, c'est-à-dire il n'est pas responsable des fautes de l'armateur ou du capitaine. Ainsi il paye lui-même « Personnellement » la contravention de « grande voirie », dans le cas où l'infraction lui est imputable ou s'il refuse de révéler l'identifier de son mandant. En fin dans le cas, ou le capitaine n'accepte pas de changer le matériel pour lequel la réservation avait été faite, sans aucune raison, ne peut engager la responsabilité de la réservation avait faite, sans aucune raison, ne

peut engager la responsabilité du consignataire, du navire, mandataire qui avait traité au nom de son mandat⁶⁹.

La mise en jeu de la responsabilité civile, pour le consignataire du navire, signifie qu'il a contrevenu à une obligation née d'un contrat dûment valable. Et le régime de cette responsabilité obéit aux règles du droit commun. L'article 617 du CMA dispose « le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun »⁷⁰.

Donc cette responsabilité n'est appréciée que sur la base des termes déterminant les obligations des parties au contrat, conformément aux dispositions de l'article 614 du CMA.

b. la responsabilité délictuelle ⁷¹:

La responsabilité délictuelle du consignataire du navire ne peut être recherchée que pour les actes internationaux de ce dernier, c'est-à-dire que sa responsabilité ne peut être retenue qu'à la condition de rapporter la preuve d'une faute qui lui soit personnellement imputable.

En effet, si le consignataire d'engage vis-à-vis chargeurs ou réceptionnaires de la prise en charge de la marchandise, verra sa responsabilité mise en cause, en cas de perte ou d'avarie, car pour cette activité assimilées à une manutention, le consignataire ne « contracte qu'une obligation de résultat pour les opérations juridiques ». Pour cela, il bénéficie des mêmes exceptions que l'entrepreneur de manutention, limitant ainsi sa responsabilité, ceci, en référence à l'article 53 de loi française du 18 juin 1966, c'est un cas de figure, dont le législateur Algérien n'en fait pas mention, du fait peut être que l'article 873 du CMA, relatif à la manutention portuaire, dispose que ces opérations : « ... Sont effectuées dans les ports par les organismes publics habilités à cet effet » excluant par-là, indirectement le consignataire.

De même, à titre d'exemple, un chargeur ayant requis les services d'un consignataire agissant comme transitaire, désigne le navire sur lequel doit être chargé la marchandise. Et pour une raison quelconque, l'embarque sur un navire, autre que celui qui lui a été désigné, qui arrivera en retard occasionnant un préjudice au chargeur.

⁶⁹LAMY (SA), transports, édition Lamy, paris, 1994, p439.

⁷⁰ELLEZZAR MOHAMED (B), Op.cit, p47.

⁷¹RODIERE (D), Op.cit, p103.

Le fait de ne pas avoir suivi les instructions du chargeur (choix du navire), engagera la responsabilité personnelle du consignataire pour dommages subis. Mais toutefois, il reste à la charge des déclamateurs d'apporter la preuve de l'acte intentionnel imputable au consignataire pour manquement à son obligation.

La jurisprudence française notamment, fait état de différentes actions relatives à l'activité du consignataire, la mise en jeu de la responsabilité est très complexe, et des fait qui paraissent n'avoir aucun lien avec le consignataire, l'impliquent parfois directement, cas d'un consignataire ayant agi comme manutentionnaire tenu responsable du désarrimage de la marchandise en mer.

c. Responsabilité quasi-délictuelle du consignataire ⁷²:

Cette responsabilité ne concerne que les actes no, intentionnels du consignataire du navire.

Dans l'exercice de sa fonction, le consignataire de navire, bien souvent, voit sa responsabilité quasi-délictuelle mise en jeu.

Elle ne relève ni de son incompetence, ni de son fait personnel, mais parfois d'une négligence ou d'un fait inattendu à titre d'exemple, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a retenu la responsabilité quasi délictuelle d'un consignataire de navire, pour avaries causées à des marchandises en attente sur le quai d'embarquement, suite à un incendie provoqué par des balles de coton entreposées dans un hangar voisin.

De ce qui précède, et excepté les cas où la faute relève du fait personnel, la doctrine et la jurisprudence ne tiennent pas le cosignataire de navire comme entièrement responsable des faits nés à l'occasion de sa fonction. Qualifié de mandataire, il ne sera tenu que d'une obligation de moyen par laquelle il peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant avoir agi avec diligence et de façon irréprochable.

Après cet aperçu sur les différentes formes de responsabilités auxquelles peut être confronté le consignataire, nous examinerons le cas, où le consignataire du navire assure le rôle de commissionnaire de transport et où sa responsabilité sera plus importance. Ce choix est dû à la particularité et la complexité de cette acticité qui entre dans les attributions du consignataire.

⁷²ELEZZAR MOHAMED (B), Op.cit, p61.

6.2. Droits et privilèges du consignataire**6.2.1. les droits ⁷³:**

En vertu des articles 615 et 616 du CMA, l'armateur doit rétribuer le consignataire et lui rembourser les avances qu'il a pu faire les frais engagés, notamment les frais de port, du capitaine, de provisions, de manutention...

Cette rémunération est fixée par le contrat de consignation ou par le barème des honoraires de consignation.

Lorsqu'il recherche du fret pour son mandant le consignataire a droit à une commission égale à un certain pourcentage du fret recruté, déterminée, soit par le contrat, soit par le barème de consignation et qui varie selon les pays, à titre d'exemple, en France elle varie entre 5% et 8% à l'exportation et entre 3% et 5% à l'importation selon le mode conditionnement de la marchandise.

En Algérie, elle varie entre 3% et 4.5% du mondât du fret à l'import comme à l'export.

Pour les autres prestations fournies par le consignataire, il est fait référence au barème des horaires établi par les fédérations nationales dans les pays européens et par chaque consignataire en Algérie.

Pour couvrir les frais d'escales des navires des armateurs membres de la BIMCO, l'entreprise de consignation GEMA et la BIMCO ont conclu un accord en 1990 relatif à la garantie des débours d'escales.

Selon cet accord la BIMCO garantit à GEMA le paiement dans les délais impartis par les lois et règlements Algériens en vigueur de tous les frais et débours dus au titre de l'escale d'un navire dans des douze ports Algériens.

Cet accord permet d'éviter les retards dus aux délais bancaires et la saisie conservatoire du navire, en permettant à celui-ci d'appareiller immédiatement après la fin des opérations de déchargement.

6.2.2. Les Privilèges :

Le consignataire rencontre souvent des difficultés pour rencontrer ses créances, c'est pourquoi il bénéficie d'un privilège sur le navire et sur le fret.

⁷³ELEZZAR MOHAMED (B), op.cit, p11.

Ainsi, comme tout créancier, il peut faire saisir le bien de son débiteur, en l'occurrence le navire, ce qui constitue un moyen de pression important pour l'obtention du remboursement de sa créance. De plus, il bénéficie d'un privilège sur le fret de voyage, car il peut retenir les frais d'escale sur les frets encaissés pour le compte de l'armateur. Ces privilèges constituent ainsi pour le consignataire des garanties non négligeables⁷⁴.

Après être parvenu à l'issue de cette définition en général de la consignation de navire, nous entamerons l'étude de la réalité Algérienne, d'abord à travers une brève rétrospective pour tenter d'analyser le monopole et ses effets pervers actuels, puis en essayant de démontrer qu'une libéralisation qui ne constitue pas l'aboutissement d'un processus économiques cohérent, mais qui a été décrété dans l'urgence et la précipitation, ne peut déboucher que sur un grand désordre, d'où la nécessité d'agir à la fois sur les plans réglementaires et organisationnel notamment pour envisager les perspectives de développement de cette activité⁷⁵.

⁷⁴RODIERE (R), Op.cit, p90.

⁷⁵ELEZZAR MOHAMED (M), Op.cit, p12.

Conclusion :

Le transport maritime est une activité économique qui occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays. Il consiste à l'acheminement des marchandises et des passagers d'un port à un autre par voie d'eau. Il implique de par sa nature et sa complexité, la participation de nombreux intervenants. Il fait appel à des techniques et technologies de plus en plus sophistiquées et performantes, ce qui lui permet de contribuer à l'accélération des relations commerciales internationales.

Parmi ces auxiliaires on trouve le consignataire de navire qui joue un rôle très important dans l'acheminement de la marchandise

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

*Chapitre 03 : Le rôle de l'agent
maritime dans la logistique
internationale*

Introduction

La consignation des navires est l'activité principale de GEMA. Cette dernière intervient dans le marché de la consignation de tous types de navires. C'est un mandataire chargé d'agencer l'escale du navire dans le port, d'assurer sa conduite en douane, de recevoir les marchandises à embarquer et de délivrer les marchandises débarquées pour le compte du transporteur (armateur) sur document, sans, pour autant, prendre en charge les cargaisons.

Ce chapitre est composé de deux sections : nous avons commencé par la présentation de l'organisme d'accueil « GEMA », et dans la seconde on analyse une escale du navire, qui démontre clairement le rôle joué par l'agent consignataire, ensuite nous traitons un cas pratique d'une opération de la consignation.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil « GEMA »

1. Présentation de la société générale maritime⁷⁶

La société générale maritime par abréviation « GEMA » ex ENCATM est issue de la restructuration organique de la CNAN **en 1987**, sous la forme consacrée à l'époque d'une entreprise nationale à caractère économique, elle a hérité des activités de consignation des navires, d'avitaillement et de transit. A sa création en **1988**, l'ENCATM jouissait du monopole de fait et disposait d'un marché protégé. En **juin 1990** les statuts de l'entreprise l'ont modifié en une société par action (SPA).

En date du **24 mars 1991**, l'ENCATM a changé de dénomination et l'entreprise est appelée dès lors GEMA, une société par action avec un capital social de **15.000.000,00DA**.

Par acte notarié dressé **le 18 février 1998**, il est procédé à une refonte des statuts aux fins de mise en conformité avec la modification de la loi relative à la gestion des capitaux marchands de l'état. A ce titre il a été procédé à une augmentation du capital de pour le porter à **300 millions de dinars**, telle augmentation ayant donné lieu à l'émission de **1900** actions nouvelles.

En application du nouveau texte et la création de la SGP GESTRAMAR, les statuts de GEMA ont été modifiés conformément à la modification législative **d'août 2001**, et par acte notarié dressé **le 29 novembre 2004** portant attribution de la propriété des actions de GEMA à GESTRAMAR.

Actuellement GEMA est doté d'un capital social de **750 000 000 DA** détenu à 100 % **14/02/2016** à l'ex société de gestion des participations de l'état (EX GESTRAMAR).

⁷⁶www.gema-group.com. Consulté le 18/04/2021.

Figure N° (03-04) : présentation générale de l'agence GEMA.

Adresse : Rue Jawaharlal Nehru (ex Bézier) Alger	Logo : 
Nature d'entreprise : EPE	Site web : www.gema-group.com
Date de début d'activité : 2005	E-mail : gemadg@gema-group.com
Forme juridique : SPA	Tel : +213 21 747 300
Capital social : 750 000 000 DA	Fax : +213 21 74 76 73

Source : établi par nous-même d'après le site de l'entreprise.

2. Le domaine d'activité de GEMA⁷⁷ :

La Société Générale Maritime, en abréviation « GEMA », elle intervient dans le marché de la consignation de tous les types de navires (ro/ro, porte-conteneurs, vraquiers...etc.). GEMA consigne aussi bien des navires en lignes régulières qu'en tramping (cargaisons homogènes). Elle exerce son activité dans tous les ports de commerce algériens. De plus de son activité de consignation proprement dite, GEMA a développé de solides relations avec l'industrie du transport maritime telle que les sociétés de manutention, les ports secs, les dépôts de conteneurs, les compagnies de transport routier et aussi les autorités portuaires et douanières.

D'autre part et suite à la dissolution de la société mixte COMARPEX, l'activité avitaillement de navires a été transférée à GEMA. Elle est donc en phase de mise en place d'une structure avec les moyens humains et matériels adéquats à même de prendre en charge de manière efficiente l'avitaillement des navires battants pavillon national ainsi qu'une partie des navires étrangers escalant dans les ports algériens.

⁷⁷ Documents internes d'entreprise.

2.1. La consignation des navires :

Comme activité principale la société, GEMA est le mandataire chargé d'agencer l'escale du navire dans le port, d'assurer sa conduite en douane, de recevoir les marchandises à embarquer et de délivrer les marchandises débarquées pour le compte du transporteur (armateur).

Par son analyse, l'activité de consignation présente cinq fonctions :

2.1.1. La fonction technique :

Cette fonction comprend l'accueil du navire dans le port, l'organisation de son escale et la commande de tous les services nécessaires à sa mise à quai et son séjour dans le port.

Le suivi des opérations de manutention et le contrôle des services rendus sont également inclus.

2.1.2. La fonction commerciale :

Cette fonction ouvre à :

- Louer les services de transport aux armateurs ;
- La recherche, la négociation, la cotation et la taxation du fret ;
- La réception des marchandises sur documents à l'embarquement ainsi que la livraison des marchandises au débarquement pour le compte de l'armateur ;
- Le fret maritime et les frais de débarquement ou d'embarquement selon l'incoterm du contrat commercial ainsi qu'autres frais et taxes ;

La transmission des opérations commerciales et durant le séjour du navire au port et l'établissement des documents relatifs à l'escale à savoir : le manifeste cargo, le manifeste fret et le connaissance.

2.1.3. La fonction Gestion des Comptes d'Escales :

C'est la préparation d'un compte d'escale d'un navire dans un document reprenant toutes les dépenses et les recettes relatives à cette escale pour le compte de l'armateur. Le document doit comprendre toutes les pièces justificatives.

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 71

2.1.4. La fonction courtage maritime :

Cette fonction assure la mise en douane du navire par l'établissement et le dépôt des documents exigés par le capitaine auprès de l'administration des douanes à l'entrée et à la sortie du navire du port.

2.1.5. La fonction juridique :

GEMA en tant que mandataire de l'armateur, elle peut être désignée pour représenter son mandat en justice, ainsi qu'intervenir dans le règlement des litiges et contentieux (perte ou avarie de marchandises).

2.2. La consignation des conteneurs :

Cette activité est présentée par la réception, la gestion et le suivi des conteneurs depuis leur débarquement au port de destination jusqu'à leur embarquement.

GEMA fait l'objet de consignation des conteneurs, suit leurs mouvements, tient à informer leurs propriétaires et établit la facturation

2.3. L'affrètement maritime en ligne régulière :

L'affrètement maritime, dit aussi le recrutement du fret, est défini par la mise en contact d'armateurs et des opérateurs économiques (importateurs et exportateurs) afin de conclure un contrat de transport. Dès que le contrat est signé, GEMA touche une commission du montant du coût du fret de la part de l'armateur comme convenu dans le contrat signé conjointement entre les deux parties. Cet affrètement concerne les lignes régulières caractérisées par un programme de transport, des délais d'embarquement et des dates d'entrée et de sortie des navires du port.

2.4. L'affrètement maritime en tramping :

Son rôle est de trouver un arrangement de transport entre le client et le transporteur, d'une part, et de conseiller le client et de l'orienter vers le meilleur fret d'autre part.

Pour cela, il faut choisir des conditions avantageuses pour le transport d'un certain type de marchandise au profit du client en lui faisant obtenir le taux de fret le moins coûteux avec des délais d'acheminement raisonnables 'le transit time'.

3. L'environnement de GEMA :

L'environnement de GEMA est l'ensemble d'éléments susceptible d'influencer son activité et son équilibre ainsi qu'il présente toujours.

3.1. Les clients de la société GEMA :

Les prestations de GEMA sont orientées vers deux types de clients :

- Client armateur
- Client importateur/exportateur

➤ **Le client armateur :**

Le client armateur est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur d'un navire, Son activité est le transport maritime des marchandises ou des passagers.

L'armateur est aussi celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement et qu'elle soit déchargé saine et sans réserve au port de déchargement. Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

L'armateur n'est pas nécessairement le propriétaire à 100 % du navire. Il peut l'être partiellement au titre de quirataire. S'il ne l'est pas, il est affréteur.

Pour commercialiser la cale de son navire, l'armateur peut confier la vente du fret et la relation avec le ou les chargeurs à une compagnie maritime qui agit comme transporteur ou qui délègue sa relation commerciale à un agent qui signe les connaissements. La position de l'armateur dans la chaîne de transport, fait qu'il est en relation avec la plupart des autres intervenants : les transitaires ou commissionnaires (intermédiaires ou mandataires des chargeurs) ; les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ; les sociétés de remorquage et de pilotage et les assureurs maritimes. Dans les ports où il n'est pas installé en propre, l'armateur va confier ses tâches et sa représentation à un agent.

➤ **Le client importateur/exportateur :**

Personne qui planifie et dirige les activités relatives à l'exploitation d'un commerce d'importation ou d'exportation de marchandises. Elle s'occupe, en ce qui concerne l'importation, des commandes de marchandises à l'étranger, de la gestion des inventaires, de l'entreposage et de la distribution des produits importés ou, en ce qui concerne l'exportation, de la vente de marchandises à l'étranger et de leur expédition par l'intermédiaire des compagnies de transport appropriées. Elle tente, pour assurer la rentabilité de l'entreprise, d'acheter les marchandises au meilleur prix et de réduire au maximum les frais d'expédition.

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 73

L'entreprise a une clientèle très diversifiée composée aussi bien de réceptionnaires publics que privés et d'armateurs de renommée internationale. Grâce à son savoir-faire et son sérieux, des opérateurs économiques de premier ordre lui font confiance en lui confiant la prise en charge de leurs importations.

Ainsi, tous les navires destinés à l'Office Algérien Interprofessionnel des Céréales (OAIC) sont consignés par GEMA. Dans son portefeuille clientèle, la société compte aussi d'autres entreprises telles que : **Labelle, Fruital, Sim SPA, SONELGAZ, ENIEM...**

Des armateurs de renommée internationale font confiance à GEMA en la désignant comme agent consignataire en Algérie. Parmi ces armateurs on peut compter :

- **IGNAZIO MESSINA Line** : Sud Europe (Gènes, Naples, Marseille), Turquie (Mersine), Afrique, Moyen-Orient...
- **MTL** : Région de la Baltique vers la Méditerranée,
- **DALARO Shipping** : Nord Europe

3.2. La présence de GEMA au niveau des ports

L'entreprise GEMA est active sur l'ensemble des ports de commerce algériens : Alger, Bejaia, Jijel, Skikda, Annaba, Ghazaouet, Oran, Arzew, Mostaganem et Ténès.

3.3. Les sociétés filiales et les prises de participations de GEMA :

3.3.1. Les filiales :

Depuis sa création, en plus de son activité principale, GEMA exerce aussi des d'autres activités comme s'était mentionné préalablement. Ses activités sont finalisées à travers ses filiales.

❖ La filiale FILTRANS :

Le groupe GEMA possède une filiale, FILTRANS qui active dans le domaine de la logistique : transit maritime, transport terrestre, entreposage de marchandise et parc sous douane. Cette filiale exerce en qualité d'une SPA depuis l'année 1994. FILTRANS dispose d'un réseau important de sites au niveau national, notamment à proximité des grands ports de commerce algériens : Alger, Oran, Mostaganem, Bejaia, Skikda, Annaba.

FILTRANS dispose également d'une antenne de transit au niveau de l'Aéroport d'Alger Houari Boumediene.

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 74

Cette filiale totalise un effectif de 225 employés dont 45 cadres. Le capital « savoir-faire » acquit par FILTRANS s'est traduit par l'intégration d'un nombre conséquent de métiers complémentaires qui permettent à FILTRANS d'être plus attractive. Parmi cette large panoplie d'activités nouvelles on peut citer : commissionnaire en douane, auxiliaire agréé en transport, groupage et dégroupage, conseil et organisation en transport, pointage et surveillance etc.

❖ La filiale AVICAT :

La société d'avitaillement et de catering par abréviation AVICAT, société par actions, a été créée le 12 février 1995. GEMA était actionnaire à 80%, actuellement, elle détient

100% de ses actions.

AVICAT a pour principale activité l'avitaillement des navires, les produits de bouches, les produits de pont à travers les unités situées à : Annaba, Skikda, Bejaia, Alger,

Mostaganem et Oran. Elle opère dans le domaine de ravitaillement des bases pétrolières et du catering.

3.3.2. Les prises de participation :

Le groupe GEMA est actionnaire dans de nombreuses sociétés :

SOGRAL : société d'exploitation de la gare routière, **ALC** : Algerian Ligabue Catering, **spa COMARPEX** : compagnie Magrébine d'avitaillement et de ravitaillement, **SIH** : Société d'investissement Hôtelier, **spa SAIDAL** : Industrie Pharmaceutique.

3.3.3. L'évolution du chiffre d'affaire de GEMA :

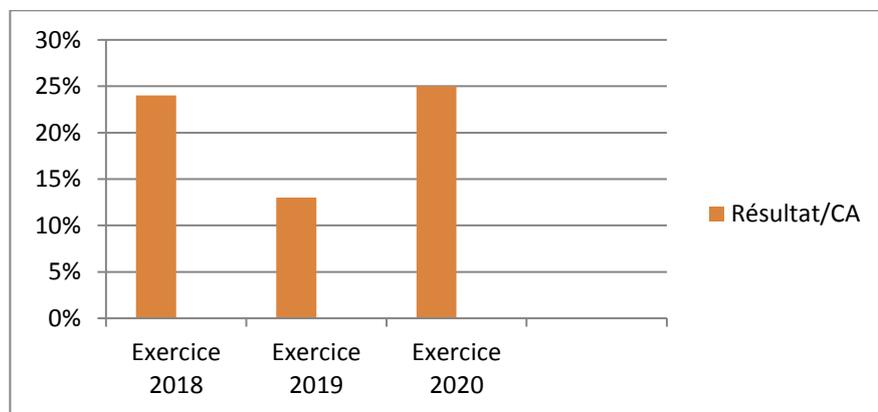
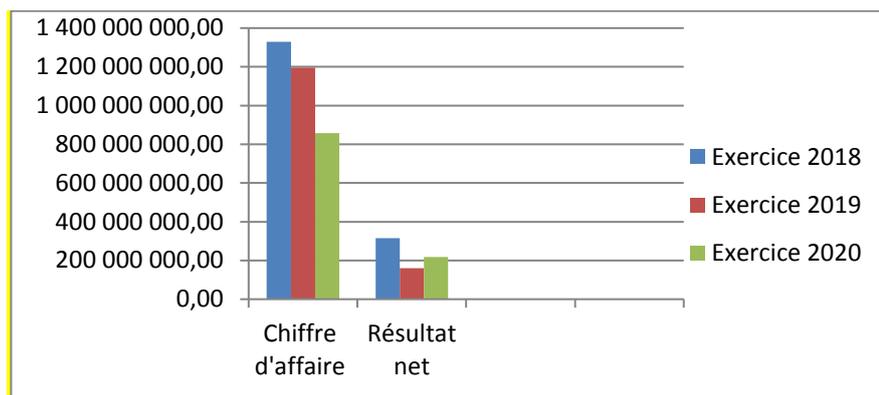
Le tableau 13 et figure 05 ci-dessous traite évolution du chiffre d'affaire de GEMA entre 2018 et 2020.

Tableau N° (03-13) : Chiffre d'affaire de GEMA entre 2018 et 2020

	Chiffre d'affaire	Résultat net	Résultat/ CA
Exercice 2018	1 329 350 740,09	315 367 197,17	24%
Exercice 2019	1 194 852 016,46	160 297 353,75	13%
Exercice 2020	857 148 390,86	217 987 477,09	25%

Source : établi par nous-même.

Figure N° (03-05) : évolution du chiffre d'affaire et le résultat net de GEMA



Source : élaboré par nous-mêmes à l'aide des données de l'entreprise.

le tableau et le graphe représente l'évolution du chiffre d'affaire annuel et le résultat net de l'entreprise GEMA, on constate que le chiffre d'affaire en 2018 a connu une augmentation qui est de **1 329 350 740,09 DA** par rapport à l'année de 2019 qui est de **1 194 852 016,46 DA**, et enfin en 2020 a diminué à **857 148 390,86 DA**.

Le graphe nous montre donc que l'entreprise GEMA en 2018 qu'elle a réalisé un gros chiffre d'affaire.

3.4. Les concurrents de GEMA :

C'est l'ensemble des entreprises qui interviennent dans le même secteur et qui proposent à la clientèle les mêmes services. Ainsi GEMA fait face à plusieurs concurrents dont les principaux sont : **CMA, ARKAS, TARROS, MAERSK LINE, MSC et EVERGREEN.**

4. Le pouvoir de GEMA :

4.1. Moyens et matériels du groupe GEMA :

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 76

Grace à un savoir-faire acquis depuis de nombreuses années, et des moyens humains et matériels importants placent sans conteste GEMA comme leader dans les services annexes au transport maritime.

GEMA dispose un parc immobilier servant le siège pour ses agences au niveau des différents ports de commerce du territoire national. Elle dispose aussi d'un réseau informatique lui permettant d'assurer une gestion rigoureuse et dans les délais requis au bénéfice de sa nombreuse clientèle. Sa filiale FILTRANS dispose en dehors de son siège des différents locaux au niveau de ses agences, d'un parc à camion à Annaba, de deux parcs à conteneurs et d'un entrepôt sous douane à Alger et un autre à Oran⁷⁸.

Le personnel de GEMA (siège et Agences Maritimes) est composé de **184** employés dont⁷⁹ :

1. **118** Cadres ;
2. **58** Maîtrises ;
3. **8** Exécutions.

4.2. Certification de GEMA⁸⁰ :

Il importe de rappeler que l'entreprise a depuis la fin 2005 mis en place un système de management de la qualité qui a abouti à sa certification en 2009 auprès de l'organisme SGS selon le référentiel ISO 9001/2000.

L'entreprise a réussi en 2010 le maintien de sa certification tout en opérant le passage à la nouvelle version ISO 9001/2008.

L'année 2015 a connu, dans le cadre du maintien du certificat, la réalisation de l'audit de renouvellement en date du 24 et 25 Mai 2015, au niveau de la Direction Générale et des Agences Maritimes de l'Ouest (Agence Ghazaouet, Agence Mostaganem et Agence d'Oran). Cet audit s'est déroulé avec succès couronné par le maintien du dit certificat pour le 3ème cycle de son SMQ.

⁷⁸ Documents internes de l'agence GEMA.

⁷⁹ Annexe n° 03.

⁸⁰ www.gema-group.com. Consulté le 20/04/2021.

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 77

Cette démarche qualité inscrite dans un processus d'amélioration continue vise ensuite à promouvoir et renforcer notre prestation en partant, notre position par rapport à la concurrence.

L'année 2016 connaîtra, la réalisation de l'audit de suivi à 12 mois qui se déroulera au niveau de la Direction Générale et certaines Agences Maritimes qui seront choisies par l'organisme de certification SGS.

Durant le 2ème semestre 2018 GEMA a connu, la réalisation de la démarche **FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents)** pour l'obtention du certificat **FQS, ou Fonasba Quality Standard.**

L'année 2019 GEMA connaîtra la réalisation des audits qualité internes au niveau des agences maritimes et la direction générale selon le programme annuel des audits qui sera approuvé par le Directeur Général.

Cette démarche qualité inscrite dans un processus d'amélioration continue vise ensuite à promouvoir et renforcer notre prestation en partant, notre position par rapport à la concurrence.

4.3. Politique de tarification :

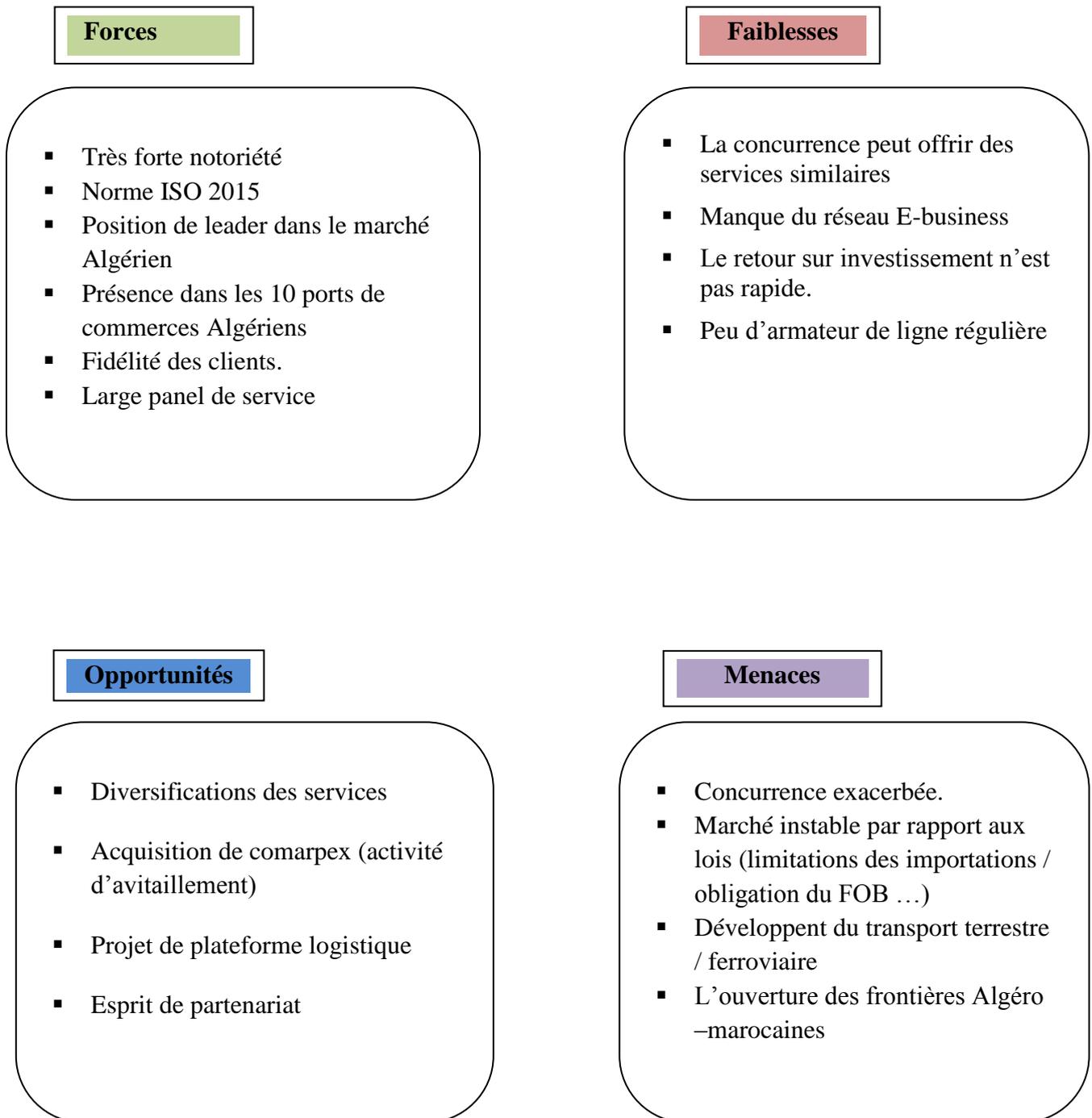
La prestation de service par GEMA fait l'objet d'une tarification sur une pro forma communiquée aux clients. Le calcul se fait en fonction de la fréquence d'escale du navire et de sa jauge nette.

La politique de GEMA en matière de tarification se base sur la hiérarchisation de la clientèle en ce sens que les clients assidus bénéficient de meilleurs tarifs.

4.4. Plan de développement :

Dans le cadre de son développement GEMA a initié plusieurs projets qu'elle a soumis aux pouvoirs publics. Tout en restant dans le cadre du secteur maritime et de ses activités annexes, le groupe GEMA développe un service de bout en bout qui lui permet de diversifier ses sources de revenus et pérenniser le groupe en permettant son extension.

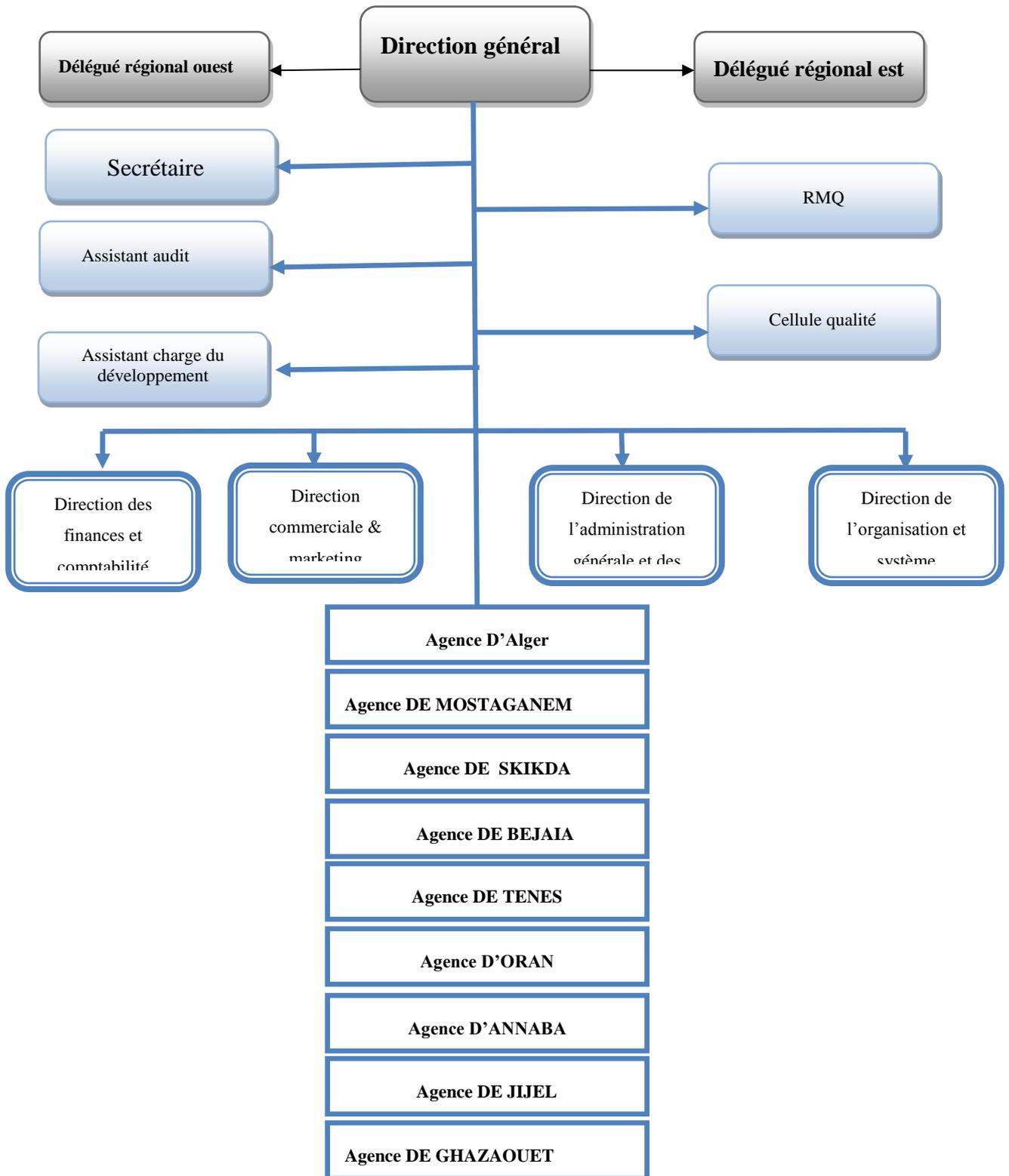
Figure N° (03-06) : Analyse SWOT de GEMA.



Source : établi par nous-même.

5. La structure organisationnelle de GEMA :

Figure N° (03-07) : L'organigramme de GEMA



Source : direction générale de GEMA

5.1. Le statut organique :

D'après la figure n°07, le statut organique de GEMA se compose des directions suivantes :

5.1.1. Direction générale :

Les proches collaborateurs du directeur général sont : les chargés, assistant de sécurité et d'audit.

5.1.2. Direction Organisation et Système d'Information :

Cette structure est composée du directeur et son secrétariat d'une équipe d'informaticiens. Ils sont chargés de :

- La conception et la réalisation des systèmes d'informatique ainsi que la gestion du dictionnaire de données de l'entreprise ;
- Les choix techniques sur les aspects hardware, software et réseaux ;
- La mise en place, le suivi et la conservation du schéma organisationnel de GEMA ;
- Elaboration, suivi de la réalisation et diffusion des manuels de procédures (adaptations et mises à jour)...

5.1.3. Direction Administration Générale et Affaires Juridiques :

C'est le bureau d'ordre, il comprend :

- **Une sous-direction administrative générale**, qui est chargée de l'élaboration et le suivi des politiques en matière de comptabilisation, du budget, la gestion des finances de l'entreprise et la trésorerie, ainsi que la centralisation des comptabilités des agences maritimes du groupe et la gestion du patrimoine, d'archive et des moyens généraux.
- **Une sous-direction ressources humaines**, qui est chargée de l'élaboration et le suivi de politique en matière du personnel ainsi que la gestion des carrières et de formation.

5.1.4. Direction commerciale et marketing :

Cette direction est responsable de la politique commerciale de l'entreprise (Objectifs commerciaux, moyen, stratégies de GEMA), ainsi que l'imitation des actions marketing en direction de nouvelles débouchés aux produits, élaboration de nouveaux marchés, la surveillance de l'évolution du marché et présentation de l'entreprise. Elle se divise en deux-sous directions :

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 81

- **Sous -direction Consignation**, qui a pour rôle l'élaboration et l'application des politiques commerciales et tarifaires harmonieuses à travers toutes les agences maritimes en matière de consignation des navires et des conteneurs, initier et développer des actions marketing et de faire assurer une qualité de service, continuellement améliorée, envers la clientèle de l'entreprise.
- **Sous- direction de recrutement de fret en lignes régulières**, qui est responsable de la maîtrise de l'activité maritime, le développement du portefeuille clientèle et le suivi des opérations au plan du conseil.

6. Les agences de GEMA :

Elle compte neuf agences, réparties le long du littoral algérien (au niveau des ports commerciaux). Ces agences ont toutes une structure organique identique malgré la différence quant à leurs effectifs. Cette variance est due à l'importance de l'activité portuaire relative à chaque port. Les agences exécutent les mêmes tâches. Les neuf agences de GEMA sont : Agence Alger, Oran, Bejaia, Mostaganem, Ténès, Annaba, Skikda et Ghazaouet.

Section 02 : Analyse d'une escale du navire et traitement d'une opération de consignation Cas : GEMA

Tout au long de notre stage, nous avons vu les réalités du rôle d'un consignataire de navire et pour ressortir un certain nombre d'informations, nous avons ciblé le service commercial, d'après l'entretien que nous avons fait avec le Business développer et les recherches documentaires, nous avons bien compris comment s'effectue le traitement d'une escale d'un navire et connaître les principales tâches de l'agent consignataire.

Dans cette section nous allons essayer de fournir un nombre de procédures de ce traitement.

A. Analyse d'une escale du navire

Tout au long de notre stage, nous avons vu les réalités du rôle d'un consignataire de navire.

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

L'escale est déclinée en trois opérations effectuées :

- Avant l'arrivée du navire

- Accostage du navire
- Départ du navire

1. Avant l'arrivée du navire :

1.1. Confirmation de l'escale :

L'armateur demande une pro forma d'escale ou des négociations concernant le paiement des prestations fournies par l'agent ainsi que d'autres clauses.

1.2. Ouverture du dossier shipping :

En cas d'avis favorable et l'escale confirmée par l'accord de l'armateur, la structure shipping reçoit la nomination et l'estimation d'arrivée du navire (ETA) qui permet d'ouvrir un dossier avec une codification provisoire saisie sur le système informatique de GEMA (TSA) dans l'attente d'une codification définitive validée après l'obtention des données suivantes :

- L'obtention d'arrivée du navire par le commandant du navire ;
- Manifeste cargo, connaissance(BL), plan d'arrimage, ISPS code, caractéristiques du navire (la largeur, la longueur, GRT, NRT, tirant d'eau, pavillon) ;

1.3. Préparation de l'accostage du navire :

- ❖ Transmettre à la commerciale et la logistique toutes les informations préalables à la bonne prise en charge du dossier (service shipping), après le traitement des documents shipping ainsi que ceux émanant de l'armateur par email pour l'ouverture du dossier import (département commercial).
- ❖ L'agent shipping informe quotidiennement l'armateur de l'estimation du début/fin des opérations commerciales, l'estimation de sortie du navire et tous les événements en relation avec le port ou le navire.

1.4. Navire en rade :

- ❖ Une fois le navire en rade, il appartient à la capitainerie d'informer le capitaine de bord de se préparer pour l'accostage. L'agent consignataire doit :
 - Se présenter à bord dès l'accostage du navire afin de récupérer les documents à bord (déclaration et connaissances) ;
 - Assister le capitaine pour toutes difficultés susceptibles d'apparaître au port d'escale et répondre aux besoins du navire (provisions, eau douce) s'il ya lieu ;

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 83

- ❖ L'agent shipping procède à la validation sur TAS de l'information saisies qui concernant l'escale (code escale, date et heure d'arrivée à la rade, date et heure d'accostage, numéro de quai), ainsi que les informations concernant l'armateur.
- ❖ Contrôle du manifeste sur le système TSA et taxation des connaissements ainsi que l'enregistrement des plis cartable (service import).
- ❖ Informer l'armateur et le capitaine de la programmation d'accostage du navire.

2. Accostage de navire :

2.1. Remise documentaire :

2.1.1. Remise des documents de bord à l'import :

Une fois le navire à quai, l'agent shipping :

- Contacte le capitaine et récupère des documents commerciaux de l'accostage du navire ;
- Remise des documents commerciaux à la commerciale (pli cartable, manifeste, connaissements non négociables) pour le dispatcher (service courtage, import) ;
- Prépare les documents à remplir et à signer par le capitaine du navire (liste d'équipage, manifeste passagers, déclaration générale, ...) (service shipping) ;
- Distribue des copies du manifeste cargo et connaissements aux structures courtage et taxation de l'agence maritime GEMA ;
- Transmettre à l'armateur le rapport d'arrivée d'après les informations collectées à bord du navire (avant le début des opérations commerciales du navire).

2.1.2. Remise des documents de bord à l'export :

Dans le cas d'export et avant le départ du navire, l'agent shipping remet au capitaine du navire :

- Le manifeste fret ;
- Le BL originale et/ou copies non négociable ;
- Les plis cartables des expéditeurs de marchandises.

2.2. Conduite du navire en douane :

Dès la confirmation de l'escale et à la réception d'une copie du manifeste cargo et/ou les copies des BLs transmis par l'armateur par mail, fax ou courrier postal (avant l'arrivée du navire), le chargé du courtage procède au :

- Contrôle de conformité des données ;

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 84

- Ouverture du dossier courtage dans lequel est mentionné : le nom du navire, le nom de l'armateur, le pavillon du navire, la jauge brute/nette ;
- Déclaration du navire sur le système informatique de la douane à la base des informations du navire mentionné sur le dossier courtage ;
- Déclaration des marchandises sur le système de la douane à la base du manifeste cargo et/ou des connaissements ;
- Edition provisoire du manifeste D1 pour un contrôle afin d'éviter au maximum les erreurs des déclarations possibles d'amendes douanières et les désagréments causés aux destinataires de la marchandise ;
- Une fois le manifeste est validé et un manifeste D1 définitif est élaboré avec un " numéro de gros " qui lui automatiquement effectué.
- Ouvre un autre dossier destiné à la douane ou il mentionné les informations concernant le navire : jauge brute/nette, port d'attache, le nom du commandant du navire, le nombre d'équipage, le nom de l'armateur, port de provenance, date d'arrivée, nature et tonnage de la marchandise à débarquer.
- Classe dans le dossier courtage(destiné à la douane) les documents remis par l'agent shipping à savoir : un manifeste cargo, une liste d'équipage, une liste des provisions, une liste des passagers, un extrait de manifeste et huit copies du manifeste D1 ;
- Déposé le dossier courtage au niveau de la douane dans les délais requis.

2.3. Traitement documentaire de la marchandise :

2.3.1. A l'import :

a. Saisie BL :

Dès la réception des documents relatifs aux marchandises, en l'occurrence le manifeste cargo et les BLs, la structure taxation procède à une vérification minutieuse de ces derniers.

En cas d'anomalies constatées (omission du poids ou du nombre de colis, omission du nom du destinataire de la marchandise, omission du fret ou contradiction entre le fret mentionné sur le BL et le fret déclaré sur le manifeste fret, ... etc.) L'armateur est immédiatement contacté afin d'apporter les correctifs nécessaires.

Une fois le contrôle des documents effectué, il est procédé à la saisie des données du B/L sur le TSA

b. Taxation BL :

Après saisie des BLs, la structure taxation pour chaque BL :

- Les frais de péage conformément à la réglementation en vigueur selon la loi de finances.
- Les frais de débarquement des marchandises selon la tarification portuaire (tarif par tonnage ou par unité).
- Les montants des frets à collecter.

Suite à la taxation, un avis d'arrivée est édité et transmis au destinataire de la marchandise afin de l'informer de l'arrivée de sa cargaison ainsi que les montants à régler lors de l'échange documentaire (fret / frais de débarquement et la caution conteneur).

Après l'édition des avis d'arrivée, la structure taxation édite la fiche de recette à l'import et la transmet à la structure chargée du compte d'escale.

c. Echange documentaire :

Avant la livraison documentaire de la cargaison, le destinataire de la marchandise ou son mandataire (transitaire) doit se présenter à la structure échange muni de l'avis d'arrivée et du BL original ; Sauf instruction contraire de l'armateur, contre une lettre de garantie simple ou bancaire.

Le chargé de l'échange vérifie la conformité des documents et s'assure que le code du destinataire de la marchandise existe sur le TSA

Le cas échéant, la structure recouvrement clients nationaux procède à la création du code client.

Une fois la conformité documentaire constatée, la structure échange procède à la validation de l'échange sur le système TSA et transmet les documents d'échange à la caisse.

d. Règlement de la facture import :

Après la vérification de conformité le caissier :

- Encaisse auprès du destinataire de la marchandise le montant de la facture import et le montant de la caution des conteneurs (s'il y a lieu).
- Saisie le règlement sur TSA.
- Edite la facture import qui est remise au destinataire de la marchandise ainsi que le "bon à délivrer", le "bon de caution" (s'il y a lieu) et le connaissement chef.

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 86

Dans le cas où une anomalie est relevée, les documents sont retournés au chargé de l'échange pour correction.

e. Rectification taxation :

La structure taxation est sollicitée pour rectification dans le cas de modification sur le montant ou le mode de paiement du fret (collect ou prepaid), le changement de poids de marchandise ou modification du manifeste D1...etc.

La rectification peut être effectuée avant ou après l'échange documentaire.

- Quand la rectification intervient avant l'échange, le chargé de taxation récupère la copie de l'avis d'arrivée ainsi que le connaissement chef et apporte la rectification sur ce dernier tout en procédant à la correction de la taxation sur TSA. Et un nouvel avis d'arrivée est édité et remis au destinataire de la marchandise.
- Dans le cas contraire, une facture complémentaire ou une facture d'avoir est éditée et transmise à la structure recouvrement clients nationaux qui prend charge le suivi de ces factures.

f. Recouvrement Clients Nationaux :

- La structure recouvrement Clients Nationaux prend en charge :
- Les opérations d'encaissement des factures complémentaire.
- L'établissement des demandes d'encaissement relatives aux factures complémentaire.
- Le traitement des chèques rejetés par la banque.
- Le suivi Financier et Relance des clients en compte.
- La transmission des dossiers relatifs aux destinataires de marchandises demandés insolvable (malgré les relances) à la structure juridique de l'entreprise.
- La création du code client.

2.3.2. A l'export :

a. Réservation :

A l'annonce du navire le chargé de l'export contacte les expéditeurs de marchandises (transitaires ou exportateurs) afin de les informer de l'arrivée du navire, du quai d'accostage ainsi que pour confirmer leurs booking.

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 87

Le chargé de l'export vérifie, en présence de l'expéditeur de la marchandise, les imprimés de connaissements, les mises à quai et s'il y a lieu les plis cartables.

Si aucune anomalie n'est déclarée, le chargé de l'export appose le cachet "bon à embarquer" sur l'ensemble des copies de mise à quai en gardant la copie n°4 et remet les autres copies à l'expéditeur de marchandises.

b. Dossier Export :

A la réception des documents, le chargé de l'export ouvre un dossier export où sont classés, au fur et à mesure de leur réception, les jeux complets de BLs avec les copies n°4 correspondantes de mise à quai tout en procédant à la saisie des informations du dossier export sur le TSA.

c. Taxation des Booking :

Suite à l'ouverture du dossier export, le chargé de l'export procède à la taxation des booking qui consiste à :

- Saisir les données des BLs et des bons de mise à quai sur le TSA en positionnant, pour chaque BL, les frais d'embarquement et les frais de péage.
- Préciser le mode de paiement (prepaid ou collect) et la monnaie en devise du fret.

d. Confirmation de chargement :

Avant l'embarquement, un état prévisionnel des marchandises à embarquer (Etat prévisionnel de chargement (ENR – 408)) est remis à l'agent shipping du secteur qui le transmet à son tour aux structures concernées.

Au fur et à mesure de l'embarquement de la marchandise sur le navire, l'agent shipping du secteur reçoit l'état d'embarquement de l'entreprise portuaire ainsi que les copies n°3 de mise à quai, visées par la Douane, qui les transmet au chargé d'export.

Le chargé de l'export joint aux BLs correspondants les copies n°3 et n°4 de la mise à quai et met sur chaque jeu de connaissement (dont le chargement a été confirmé) le cachet :

- "BL original" sur le nombre d'exemplaires demandés par chargeur.
- "Copie non négociable" sur le reste des exemplaires du jeu de connaissement
- Le chargé de l'export procède ensuite au :
- Tri des connaissements originaux manifestes.
- Affectation des numéros BL aux booking.

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 88

- Edition du manifeste cargo définitif à l'export, manifeste fret et la fiche de recette à l'export.

e. Diffusion des documents :

Le chargé d'export diffuse les documents export aux différentes structures internes de l'agence maritime comme suite :

➤ **Structure compte d'escale :**

- Manifeste cargo à l'export en plusieurs exemplaires.
- Manifeste fret à l'export en plusieurs exemplaires.
- La fiche de recette à l'export en plusieurs exemplaires.

➤ **Structure courtage :**

- Manifeste cargo à l'export.

➤ **Structure statistique :**

- Manifeste fret à l'export.
- Manifeste cargo à l'export.

➤ **Structure marketing :**

- Manifeste cargo.
- Manifeste fret.

➤ **Structure comptabilité :**

- Facture export.

➤ **Structure logistique :**

- La liste des conteneurs embarqués pleins.

f. Règlement de facture export :

L'expéditeur de marchandises règle, au niveau de caisse, une facture export dans le cas où les frais et / ou le fret sont payable d'avance.

Suite à l'encaissement du montant ou cheque auprès de l'expéditeur, le caissier édite quatre factures export et transmet trois exemplaires de cette facture à la structure export qui remet à son tour :

- Un exemplaire au client avec le BL original.

- Une copie à la structure comptabilité.
- Et une copie est classée dans le dossier export du navire.

g. Rectification de la taxation des Booking :

La rectification de la taxation peut se faire à la demande de l'armateur ou bien suite à une réclamation du client ("une fiche de non-conformité" (ENR -110) est systématiquement ouverte et transmise à la cellule qualité).

Cette rectification peut porter sur le fret ou sur tout autre élément de la taxation.

➤ **Rectification du fret :**

Dès que le chargé de l'export reçoit de l'armateur l'ordre de rectification du fret pour un expéditeur de marchandises, il :

- Recalcule le montant du fret sur la base du nouveau taux.
- Edite une fiche de recette complémentaire ou rectificative et un manifeste comptable complémentaire ou rectificatif si l'édition initiale est déjà faite.

Dans le cas où le fret a été déjà réglé par l'expéditeur de marchandises, une facture complémentaire ou avoir au nom de l'expéditeur est transmise à la structure recouvrement Clients Nationaux.

➤ **Rectification d'autres frais :**

Suite à une réclamation de l'expéditeur de la marchandise, le chargé de l'export repositionne les frais d'embarquement et de péage et édite une fiche de recette rectificative ou complémentaire.

2.4. Traking :

2.4.1. Débarquement :

- a. Dés accostage du navire et sur la base du manifeste cargo, un dossier logistique est ouvert pour enregistrer les informations suivantes :
- Le nom du navire ;
 - Le numéro d'escale ;
 - Le numéro de voyage ;
 - Le nom de l'armateur ;
 - Le nombre de TCs débarqués ;
 - Taux de change en vigueur ;

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 90

b. Un contrôle est effectué sur la base de la saisie des containers débarqués effectuée par la structure taxation et sur la base des documents suivants :

- Manifeste cargo envoyé par l'armateur ;
- Liste de containers débarqués (discharging report) ;
- Des messages envoyés par l'armateur qui indiquent qu'un container n'a pas été embarqué au port de provenance ainsi que l'information en temps réel donnée par l'agent shipping qui confirme le nombre exacte des TCs débarqués ;

Un contrôle est effectué afin de vérifier la conformité des données saisies avec le manifeste cargo et les TCs réellement débarqués.

Les informations à contrôler :

- Marque et numéro de container ;
- Type de TC : 20' (16 à 18 tonnes utiles)/ 40' (22 à 24 tonnes utiles), box ou open top (dessus ouvert et bâché), dry (pour les marchandises sèches) ou frigo...
- Nom du réceptionnaire ainsi que ses coordonnées ;
- Numéro du connaissance.

c. Une fois le contrôle effectué, la structure logistique procède à la saisie des éventuels délais de franchises accordées par l'armateur aux réceptionnaires de containers.

d. La structure logistique procède également à la validation de la date réelle du débarquement des containers sur le TSA (indispensable pour le calcul des éventuelles surestaries).

2.4.2. Enlèvement :

Dans le cas où un armateur souhaite avoir des informations sur l'enlèvement d'un container ou de sa demeure en souffrance au port, la structure logistique prend contact avec les services portuaires et les transitaires ou réceptionnaires de la marchandise afin d'obtenir le renseignement.

2.4.3. Dépôt de caution :

Avant l'échange documentaire, "procédure traitement documentaire de la marchandise" au niveau de la structure échange et la livraison du container au réceptionnaire, ce dernier doit se présenter à la structure logistique pour valider la caution muni des documents suivants :

- L'avis d'arrivée remis par la structure taxation ;

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 91

- Un chèque de caution (les réceptionnaires des containers qui ont une exonération du dépôt de caution, accordée par l'armateur, ne sont pas concernés par cette pièce) ;
- Le connaissement.

Le chèque de caution déposé au niveau de la caisse doit être impérativement remis à l'encaissement au plus tard 30jrs après la date de débarquement.

- Le dépôt de caution peut être effectué en espèce après accord du directeur de l'agence GEMA.

2.4.4. Restitution :

A la réception de la liste des containers restitués vides au parc à containers, il est procédé à la saisie de la date de restitution.

Il s'en suit les opérations de calcul des surestaries.

Tableau N° (03- 14) : le calcul des surestaries pour l'agence GEMA.

Palier	GEMA
-N° 01	-De 0 jour au 07ème jour (délai de franchise) : pas de surestaries
-N° 02	-Du 08ème jour au 30ème jour : premier taux
-N° 03	-Du 31ème jour au 60ème jour : second taux
-N° 04	-Du 61ème jour au 90ème jour : troisième taux
-N° 05	-Au-delà du 90ème jour : pas de surestaries

Source : Etabli par nous même à l'aide des documents de l'agence GEMA

Le calcul des surestaries est effectué sur la base du taux de change en vigueur à la date d'accostage du navire en application de la circulaire N° 31 du 05/01/2010 de la direction des douanes.

L'armateur peut accorder à titre exceptionnel des franchises au-delà du délai de franchise en vigueur.

- Le nombre de jour maximum à facturer est 90 jours – (moins) le délai de franchise.

2.4.5. Remboursement :

Après calcul des surestaries, la date de restitution est la seule information qui permet à la structure logistique de procéder, selon le cas, au remboursement des cautions.

- Dans le cas où le réceptionnaire restitue le container au parc à containers avant qu'il ne dépasse la franchise fixée par l'armateur, la totalité de la caution est remboursée ;
- Dans le cas où il dépasse cette franchise, deux possibilités se présentent :
 1. Si le conteneur est restitué avant l'expiration 2^{ème} palier, à partir de la date de débarquement, délais initialement prévu par l'entreprise pour l'encaissement de la caution ;
 - Le chargé de la logistique édite une facture surestarie,
 - Le transitaire où réceptionnaire procède au règlement de cette facture soit par chèque libellé au nom de GEMA, soit par espèce et récupère ainsi son chèque de caution,
 2. Si le conteneur est restitué au-delà du 2^{ème} palier, le chargé de la logistique :
 - Edite une facture surestarie avec un mandat de remboursement avec la différence restante de la caution du réceptionnaire.

2.4.6. Mise à disposition :

La mise à disposition consiste à mettre un container vide déjà restitué à la disposition d'un expéditeur de marchandises pour une opération d'exportation "procédure préparation de l'offre".

Dans ce cas, la structure logistique instruit les services du parc à containers par le biais d'un bon de mise à disposition remis au client.

En cas d'annulation de l'opération d'exportation, le réceptionnaire du container procède à la restitution du container et la structure logistique informe l'armateur de cette annulation.

2.4.7. Embarquement :

Avant l'embarquement des containers sur le navire pour une opération d'exportation, la structure logistique :

- Prépare les mises à quai sur la base du listing des containers restitués vides qui est envoyé par le parc à containers et les prévisions d'embarquement saisies sur le TSA ;

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 93

- Transmet les prévisions d'embarquement aux services export du port afin d'autoriser l'embarquement des containers ;
- Consulte le parc (dès l'autorisation d'embarquement accordée par le port) pour le transfert des containers (du parc vers le port) selon les mises à quai ;
- Valide la totalité des TCs embarqués en se référant aux pièces ci-dessous :
 - Liste du transfert des containers vides envoyée par le parc ;
 - Liste envoyée par l'expert maritime mandaté par l'entreprise pour sceller les conteneurs vides ;
 - Les prévisions d'embarquement.
- Après contrôle et validation, la structure logistique transmet la liste des containers embarqués à l'armateur ;
- Edite la facture d'intervention de l'escale et la transmet à la structure compte d'escale.

Les conteneurs frigorifiques vides doivent impérativement passer au scanner au niveau du port d'Alger avant leur embarquement et pour cela la structure logistique doit préparer les documents suivants :

- Bulletin de scanner exigé par les services douanes chargés de l'export ;
- Engagement écrit demandé par l'E.P.A.L ;
- Le manifeste cargo et le connaissement envoyés par navire sous pli cartable réclamés par l'armateur pour l'accomplissement des formalités douanières en Italie.

2.4.8. Relance client :

Une première relance de restitution des containers est transmise aux clients qui n'ont pas restitué les containers dans les délais impartis (30 jours).

Une deuxième relance est transmise aux clients lorsque les délais dépassent 45 jours.

Au-delà de 60 jours, et avant la clôture de compte d'escale au plus tard dans les quatre-vingt-dix jours (90), à compter de la date d'accostage du navire, le chargé de la logistique effectue une troisième relance dans le but de susciter le réceptionnaire à restituer les TCs et payer les surestaries.

- A l'expiration des délais impartis pour paiement des factures surestaries des clients exonérés de caution, des relances sont effectués auprès d'eux pour règlement.

2.4.9. TC endommagé :

- Lorsque un container est endommagé, le client (réceptionnaire) doit fournir à GEMA un rapport d'expertise effectué par un expert agréé ;
- Le rapport ainsi que les photos du container endommagé, seront transmises à l'armateur pour permettre à ce dernier d'estimer les dégâts. Après l'évolution des dommages causés, le service « claim » de l'armateur transmet à la logistique une facture des frais réparation; cette dernière sera régularisée par le client ou son transitaire par débit sur caution, ou par un autre chèque.

La structure logistique informe l'armateur des mouvements des containers depuis l'opération de débarquement jusqu'à l'opération d'embarquement.

3. Départ du navire :

3.1. la préparation du départ de navire

À la fin des opérations commerciales, l'agent de GEMA envoie au port d'Alger des messages de fin des opérations et de programmation de départ. Le service des opérations remet au capitaine tous les documents nécessaires au voyage et contacter le service portuaire pour procéder à la sortie à la sortie du navire et faire appel à la police frontière pour affecter la fouille.

3.2. A la sortie du navire

A la sortie du navire, le chargé du courtage élabore :

- Un manifeste de sortie dans le cas d'un navire sans chargement de marchandise (sans une opération d'exportation).
- Un manifeste de chargement dans le cas d'une opération d'exportation.

Le chargé du courtage dépose le manifeste de sortie ou de chargement au navire de la Douane dans les délais requis.

3.3. L'étude et le solde du compte d'escale

Cette procédure se fait généralement avant le départ du navire, mais dans certain cas (ligne régulière), elle se fait après le départ du navire (retard des factures des prestations fournies).

Le service de finance prend en charge le contrôle toutes les factures des prestations externes et récolte et dispache toutes les factures internes et externes et rectifier toutes les factures non conformes, après avoir réuni toutes les factures l'agent concerné au service de fiance procède à l'étude et confection du compte d'escale.

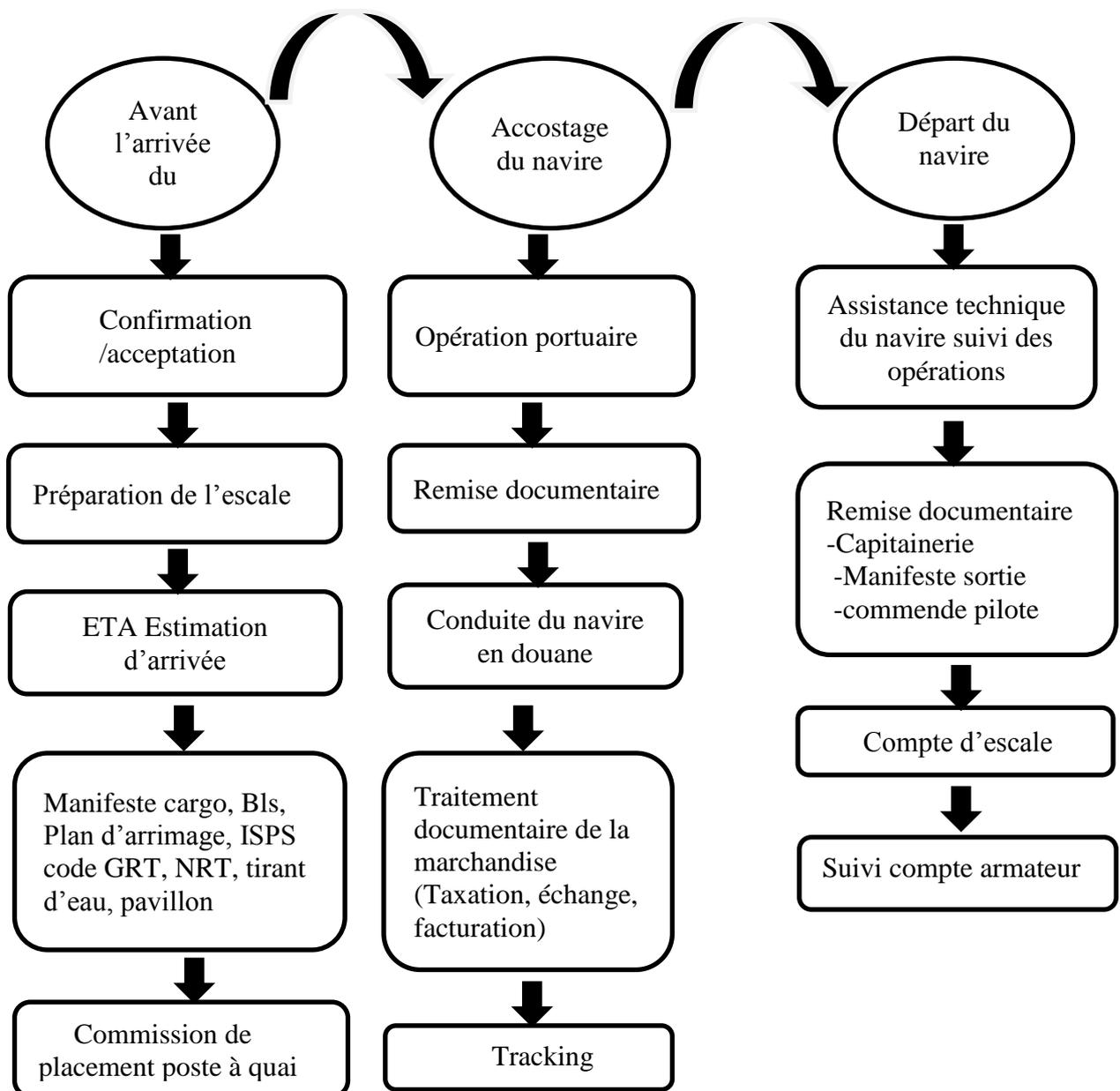
Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 95

En effet, l'agent concerné saisie toutes les factures au débit et au crédit, dans le cas où des factures manquent, il sert à établir un compte d'escale complémentaire

- calculer la commission d'agence, commission de fret... ;
- déterminer les diverses recettes débarrassées par l'escale ;
- déterminer le solde du compte escale ;
- La répartition des frais.

Après la détermination les différents factures, le chargé procède à déterminer le solde du compte escale après la vérification définitif, et effectuer les écritures comptables.

Figure N° (O3-08) : Processus métier escale



Source : direction générale de GEMA.

B. Traitement d'une opération de consignation Cas : GEMA

La compagnie SARL NAKHLA est une société de production de denrées alimentaires sise à Abiodh Medjadja/ CHLEF est un éventuel client de GEMA, qui cherche à importer une ligne automatique de fabrication de couscous et ligne automatique de fabrication de pattes coupées, chargés en 25 conteneurs, en provenance d'Italie, et l'acheminer vers le site de production à Chlef/ ALGERIE.

1. Les demandes spécifiques du client :

Le client ne dispose pas d'espace suffisant pour accueillir la totalité des conteneurs (25) à la destination finale, pour cela, il souhaite ne pas recevoir ses conteneurs (25) à la fois mais en unités limités (par 4/5 conteneurs) et par ordre de priorité de montage de la ligne automatique de son usine.

2. Les prestations de GEMA :

GEMA va opter pour la solution « FILTRANS » pour acheminer tous les conteneurs à la fois de l'Italie.

La solution FILTRANS veut dire que le groupe GEMA peut acheminer toute la marchandise du client (les 25 conteneurs) en totalité mais elle assure le magasinage dans ses propres entrepôts au port d'accueil gratuitement

Avec cette solution, FILTRANS peut acheminer les 25 conteneurs via le transport routier d'Alger vers Chlef, par unité (4/5) par priorité exigée par le client.

Cela ne va pas poser le problème de moyen de manutention au lieu de destination finale notamment la grue.

L'exploitation de la grue va se faire de manière rationnelle, au même titre que les camions semi-remorques, qui seront chargés automatiquement de conteneurs vides dès qu'ils déchargent le conteneur remplis.

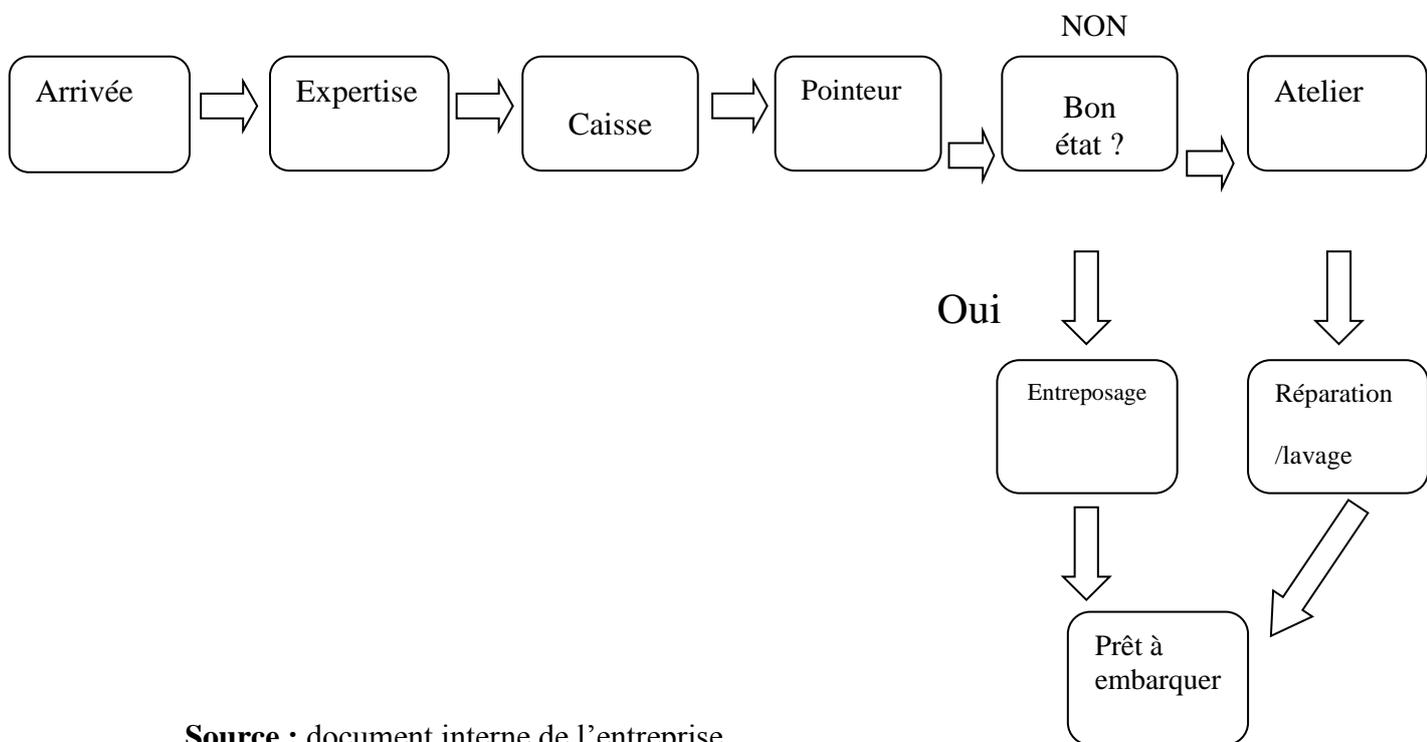
3. Les avantages des prestations de la solution FILTRANS :

- ✓ Le client va traiter avec un seul locataire au lieu de plusieurs qui sont, le transitaire, le transporteur, le manutentionner,... etc ;

Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale 97

- ✓ Le client a minimisé la durée (facteur temps) et le cout de la facture, ainsi que la manutention à l'usine de destination (destination finale) ;
- ✓ Le client est rassuré sur le sort de ses conteneurs en les regroupant dans le port de destination (Alger), et le magasinage gratuit, ceci va lui épargner des dépenses en plus ;
- ✓ La bonne gérance du conteneur vide, car le camion porte-conteneurs (semi-remorque) quand il vide le camion ne revient pas vide car il doit charger un conteneur vide mais il ne doit pas rester à attendre plus de trois heures au site de la destination finale.

Figure N° (03- 09) : Acheminement du conteneur vide au parc à vide FILTRANS



Source : document interne de l'entreprise.

Conclusion

L'agent consignataire veille à accomplir toutes les missions liées au navire durant les trois opérations (Avant l'arrivée du navire, accostage du navire et départ du navire).

L'exercice de l'agent consignataire en plus de sa fonction principale, la fonction de courtage présente des avantages pour le navire consigné ainsi que pour retour son armateur d'où la rapidité de l'escale et sa facilité, mais aussi pour satisfaire toutes les parties participantes et acteurs du transport maritimes.

Conclusion générale

Conclusion générale

L'ouverture commerciale des pays a développé l'interdépendance entre les économies du monde, par différentes voies notamment le commerce extérieur avec l'environnement économique international qui a favorisé l'essor des échanges entre les nations.

Le commerce international est, aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime, car ce dernier assure 80 % des échanges mondiaux. Elle est la clé de l'économie mondiale.

Le transport maritime est certes depuis fort longtemps, un instrument et un support efficaces des nombreux flux du commerce international mais il est difficile de dire, avec exactitude, à quelle époque les armateurs ont commencé à collaborer avec des personnes servant dans les ports comme collaborateurs terrestres pour l'exploitation commerciale et technique des navires. Ces collaborateurs appelés aujourd'hui auxiliaires de transport, développent un grand nombre d'activités de diverse nature dite activités auxiliaires.

De ce fait, la présence du métier de l'agent consignataire est cruciale lors du suivi de l'escale du navire et ses intégrations sont déterminantes dans le bon déroulement de cette dernière. De cette idée, l'agent consignataire maritime représente l'une des mailles importante de la chaîne logistique, on dira même que, sans lui, la cargaison n'atteindra pas le territoire portuaire, ne sera dédouanée et le client ne pourra l'intercepter.

Dans notre étude théorique nous avons essayé de définir le cadre général de transport maritime international des marchandises ainsi que ses organisations techniques, c'est dans le but d'expliquer et évaluer ces derniers, ainsi nous avons approfondie sur l'étude de la consignation (agent consignataire) comme une partie dans la chaîne logistique internationale.

Nous sommes arrivés à ces résultats :

- Le transport maritime est considéré comme le nerf des échanges internationaux des marchandises.
- Le transport maritime international doit faire l'objet de techniques pour une bonne exploitation des moyens de transport, pour une utilisation optimale.
- Le consignataire des navires est un auxiliaire indispensable dans la chaîne logistique internationale.

Cependant, les agents consignataires maritimes se font inlassablement remarqués et se créent des terrains de concurrence internationaux. Néanmoins, cette multiplication touche également l'Algérie par un passage positif depuis l'indépendance jusqu'à nos jours.

Statiqument parlant, les ports Algériens transitent 95% des échanges commerciaux du Pays et accueillent de nouveaux acteurs portuaires internationaux afin de dynamiser la gestion portuaire et de faciliter la mise en place d'une chaîne logistique, pour subvenir à cette évolution, la consignation en Algérie doit suivre le cours du progrès.

Ceci dit, tout au long de ce travail nous avons essayé de comprendre le rôle de l'agent consignataire dans la chaîne logistique internationale, cette recherche avait pour ambition d'apporter une meilleure compréhension sur le traitement d'une escale du navire. Pour y parvenir, nous avons effectué un stage pratique au sein de l'agence de consignation maritime « GEMA », bien qu'il ait été caractérisé par une courte durée et une situation sanitaire exceptionnelle due au COVID 19.

Notre stage au niveau de la «GEMA», nous a permis de retracer et de mettre à jour :

- L'environnement général de l'activité de consignation des navires ;
- Des informations concernant son fonctionnement ;
- Ses objectifs ;
- Les missions qui lui sont assignées.

Test d'hypothèses

A rappeler que, nous avons tenté de répondre à la question principale suivante : **Quel est le rôle de consignataire des navires dans le transport maritime ?**

Les résultats de la recherche nous permettent de confirmer notre hypothèse de travail, selon laquelle le consignataire a un rôle important dans l'accueil de navire. Le rôle du consignataire constitue un moyen de communication et d'interface entre l'armateur et les acteurs dans le port d'escale. Cependant, aussi importante qu'elle soit, la place occupée par la consignation ne doit surtout pas occulter des autres intervenants. La deuxième hypothèse est confirmée la présence du consignataire du navire apporte de l'aide et de l'appui au bon déroulement de la chaîne logistique internationale ainsi améliore les échanges entre les pays c'est-à-dire le consignataire assure le déroulement de travail entre l'armateur et le client soit local ou étranger à la bonne

condition et bonne rotation. La troisième hypothèse aussi est confirmée, les activités de la consignation maritime sont bien prise en charge par l'agence « GEMA ».

Recommandations

En Algérie la démarche de consignation des navires s'approfondit de plus en plus dans le transport par voie maritime. Concernant le consignataire GEMA, on déduit qu'il est un acteur important pour l'effectuer des échanges internationaux, aussi on a constaté que ce consignataire ne suit pas réellement le circuit de la marchandise, et pour cela on suggère et recommande les points suivants :

- Une nouvelle stratégie immédiate collaborant avec l'armateur et le réceptionnaire pour placer l'expert maritime tout au long de la chaîne logistique ;
- Renforcer les partenariats entre armateurs ;
- Développer le transport multimodal ;
- Accélérer la stratégie d'innovation dans le digital (e-business).

Autocritiques

Nous tenons à affirmer que notre stage pratique a été très enrichissant, néanmoins, nous n'avons pas pu traiter d'autres opérations d'escale et de consignation effectuées au sein de la GEMA, faute de temps et de la situation sanitaire exceptionnelle due au COVID 19.

Perspectives de recherche

Enfin, il convient de dire que ce travail de recherche reste pour nous, la première expérience, et qui nous a permis d'affronter les difficultés de la recherche scientifique, en accueillant des connaissances théoriques. Sachant qu'il puisse être poursuivi par d'autres étudiants, en utilisant d'autre thème de recherche ayant une relation étroite avec le commerce international, afin d'essayer de l'optimiser avec les outils et les moyens adéquats.

Bibliographie

Bibliographie :

Ouvrage :

- NYAHOHO (E) et PROULX (P.P), le commerce international, 3ème édition, librairie Eyrolles, Québec, 2011.
- Joël Hermet, L'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle, 2ème édition, Dunod, Paris, 2010.
- Ghislaine Legrand, Hubert Hartini, Commerce international, 3ème édition, Dunod, Paris, 2010.
- M. RAINELLI, Commerce international, Edition La découverte, Paris, 2003.
- LEGRAND.G et MARTINI.H, Management des opérations du commerce international, 6ème édition, Edition Dunod, Paris, 2003.
- BOUDINOT.A et FRABOT.J.C, Techniques et pratiques bancaires, 4ème édition, Ed Dunod, Paris, 1985.
- GHIDLAIN Legrand, HUBERT Martini, petit export, 2ème Edition, Dunod, Paris, 2009.
- DUBOIN.J et DUPHIL.F, Exporter pratique du commerce international, 16ème édition, Edition Foucher, Paris, 2000.
- MONNIER Philippe et MAHIER Sandrine, Les techniques bancaires, Ed Dunod, Paris, 2008.
- LASARY, Le commerce international, Edition Dunod, 2005.
- LEGRAND.G et MARTINI.H, Gestion des opérations import-export, 2ème édition, Edition Dunod, Paris, 2008.
- LEGRAND.G et MARTINI.H, « Commerce international», 3ème éd, Edition Dunod, Paris, 2010.
- BEGUIN Jean-Marc, L'essentiel des techniques bancaires, Edition Eyrolles, 2008.
- LEGRAND.G et MARTINI.H, Commerce international, 3ème édition, Edition Dunod, Paris, 2010.
- LAURENCE (L) et JOSELYNE (S.L), Vendre plus, acheter mieux à l'international, édition Guid'Utile, Belgique, 2006.
- TERRASSIER Nicolas, Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières, édition MOREUX, Décembre 1997.

Bibliographie

- VENTURELLI (N) et autres, Transport logistique, édition LE GENIE DES GLACIERS EDITEUR, 2011.
- MARCADON Jacques, Le transport maritime une activité diversifiée et concurrentielle fondée sur une organisation complexe. In Hommes et Terres du Nord, Avril 1994.
- MONOD Didier-Pierre, Moyens et techniques de paiements internationaux, Ed ESKA, Paris, 2002.
- MASABIE-FRANCOI (M) et POULAIN (E), Lexique du commerce international, les 2600 mots actuels et pratiques de l'import- export, éd Bréal, 2002.
- LECUYER (Dominique) et Chambre de commerce et d'industrie, exporté en toute sécurité, édition GUALINO, Paris, 2004.
- KSOURI, (Idir), Les opérations de commerce international, Editions BERTI, Alger, 2014.
- Denis (Ch.) et François (D), transporter à l'international, édition Foucher, France, 2009.
- DAMIEN (Marie-Madeleine), Transport et logistique, Dunod, France, 2001.
- René Rodiere, traité générale de droit maritime, tome III, édition DALLOZ.
- RONE RODIERE, traite général de droit maritime, 3ème édition, DALLOZ, paris, 1970.
- LAMY (SA), transports, édition Lamy, paris, 1994.

Articles de revues scientifiques :

- OYOUNE EKOMI.M, Le financement bancaire des opérations d'importations, Institut Privé de gestion, Promotion, 2006.
- Réglementation de banque d'Algérie n° 91 du 14 Aout 1991 et règlement de la banque d'Algérie n° 95 du 23 Décembre 1995.
- BAAZIZI (R), le consignataire Algérien à la croisée des chemins, poste-graduation en logistique et CIN, ISM.
- ELEZAAR MOHAMED (B), les attributions du consignataire du navire et l'entendue de sa responsabilité, poste-graduation en shipping, ISM, 1993-1994.

Travaux universitaires :

- Ait Malek Farida et Rami Malika, La gestion de la chaîne logistique internationale, Mémoire de fin d'étude en vue d'obtention du diplôme académique master en science commerce et finance internationale université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2016/2017.

Bibliographie

- MASSIMO Khaldi, Le crédit documentaire, Mémoire Licence, Université de Tizi-Ouzou, Promotion 2009.
- BLKHEIRE Sid Ahmed, Les différents modes de paiement, Mémoire d'obtention du diplôme académique de licence en FCI, Université Mostaganem, 2009.
- L. BELAIDI, S. BERNINE et D. MOULOUA, transitaire et consignataire dans le transport maritime de marchandises, mémoire de fin d'études en sciences économiques, Université de Bejaïa, 2007.

Textes réglementaires :

- Article 75 du code de douane, 2eme édition.
- Article 609 du code maritime Algérien.
- Article 621 du code maritime Algérien.

Documents administratifs :

- Documents internes d'entreprise.
- direction générale de GEMA.

Webographie :

- https://www.wto.org/french/news_f/pres20_f/pr855_f.htm.
- <http://www.lemonde.fr/>.
- <https://www.glossaire-international.com>.
- <https://slideplayer.fr/amp/5304188/>.
- <https://www.transports-et-demenagement.com>.
- <https://wikimemoires.net/2011/03/modes-assurances-transport-international/>.
- <https://international-pratique.com>.
- <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html>.
- <https://books.openedition.org/igpde/1204?lang=fr>.
- <http://www.portdebejaia.dz/download/Lexique.pdf>.
- <https://www.glossaire-international.com>.
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm>.
- <https://fr.wikipedia.org>.
- <http://www.lesaint-laurent.com/>.

Bibliographie

- <https://www.umeq.org>.
- www.gema-group.com.

Annexes

Annexes

Liste des annexes

N°	Titre de l'annexe
01	Bill of lading (le connaissement)
02	Avis d'arrivée
03	Recap effectif par catégorie socioprofessionnelle
04	Proforma invoice (facture pro-forma)
05	Compte de résultat (par nature)

Annexes

Annexe 01: Bill of lading (le connaissement)

<p>G0824779, 18058, ITGOA, DZALG 8.03.465.00134 EXP2 13/03/2018 08:53:46 82477 Page 1 of 3</p> <p>SHIPPER FAVA SPA VIA IV NOVEMBRE, 29 44042 CENTO (FE) ITALIE</p> <p>CONSIGNEE (Carrier not responsible for failure to notify). A L'ORDRE DE LA BANQUE NATIONALE D'ALGERIE</p> <p>NOTIFY PARTY (Carrier not responsible for failure to notify). SARL NAKHLA ABTODH-MEDJADJA CHLEF CHLEF NIF 099902090316655</p>	<div style="text-align: right; font-size: 24pt; font-weight: bold;">1921</div> <div style="text-align: right; font-size: 24pt; font-weight: bold;">Ignazio Messina & C.</div> <p>Ignazio Messina & C. S.p.A. a Socio Unico Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento da parte di "Gruppo Messina S.p.A."</p> <p>16121 GENOVA - Via G. D'Annunzio, 91 - Phone +39 010.53.961 Fax + 010.5396264 - WEB-SITE: www.messinaline.it - E-mail : info@messinaline.it REA GE N° 463848 - Reg. Imprese, C.F. e P. IVA (IT) 02150010995</p> <p>Number of original B/L: 3 (THREE) BILL OF LADING B/L No. G0824779</p> <p><small>Issued by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the date and quantity of contents or other packages or units as stated herein stated by the Shipper to complete the cargo manifest form, the responsibility subject to all the terms hereof, including the terms on the reverse hereof and the terms of the Carrier's applicable W/L from the place of origin of the goods, the rights and liabilities set forth in accordance with the terms hereof shall remain unaffected by any use or reference to any other manifest form issued by the Shipper, Master and Carrier. Any use or reference to any other manifest form shall be deemed to be a reference to this Bill of Lading and shall be subject to the terms and conditions hereof.</small></p> <p>Forwarding Agent: SCHENKER ITALIANA Booking No.: 18/039314</p>																																																																																				
<p>Port of loading: GENOA PORT ITALIE Port of discharge: PORT D'ALGER Vessel: HH EAST Voyage No.: 058</p>	<p>Pre-carriage by (a) _____ Place of acceptance by pre-carrier (a) _____ Final destination (a) _____</p>																																																																																				
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Marks and numbers</th> <th style="width: 10%;">Quantity</th> <th style="width: 10%;">Kind</th> <th style="width: 40%;">Description of goods</th> <th style="width: 10%;">Weight declared Kds</th> <th style="width: 10%;">Measurement Cbm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LMCU 910445/9 SEALED BY SHIPPER WITH N. 059567</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES</td> <td>TARE: 4030</td> <td>5000</td> </tr> <tr> <td>CXDU 183828/3 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161724</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES</td> <td>TARE: 3830</td> <td>6300</td> </tr> <tr> <td>AXIU 147530/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0163243</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES</td> <td>TARE: 3990</td> <td>8410</td> </tr> <tr> <td>LMCU 913433/0 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161652</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES</td> <td>TARE: 3980</td> <td>6700</td> </tr> <tr> <td>LMCU 913954/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814184</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES</td> <td>TARE: 3980</td> <td>6150</td> </tr> <tr> <td>LMCU 916792/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0163347</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES</td> <td>TARE: 4100</td> <td>7080</td> </tr> <tr> <td>LMCU 912728/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161721</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES</td> <td>TARE: 4030</td> <td>9750</td> </tr> <tr> <td>LMCU 916511/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1746457</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES</td> <td>TARE: 4100</td> <td>5070</td> </tr> <tr> <td>LMCU 915951/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814232</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 4 PACKAGES</td> <td>TARE: 4270</td> <td>5700</td> </tr> <tr> <td>GESU 685661/6 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814617</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES</td> <td>TARE: 3830</td> <td>6670</td> </tr> <tr> <td>FCIU 837137/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814614</td> <td>1</td> <td>CNTR 40 HC</td> <td>SAID TO CONTAIN: 4 PACKAGES</td> <td>TARE: 3900</td> <td>8730</td> </tr> <tr> <td>LMCU 082281/4</td> <td>1</td> <td>CNTR</td> <td>SAID TO CONTAIN:</td> <td>TARE: 4000</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total No. of Packages for LCL</td> <td colspan="3">Total No. of Containers for FCL</td> </tr> </tbody> </table>		Marks and numbers	Quantity	Kind	Description of goods	Weight declared Kds	Measurement Cbm	LMCU 910445/9 SEALED BY SHIPPER WITH N. 059567	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 4030	5000	CXDU 183828/3 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161724	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 3830	6300	AXIU 147530/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0163243	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 3990	8410	LMCU 913433/0 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161652	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 3980	6700	LMCU 913954/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814184	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 3980	6150	LMCU 916792/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0163347	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 4100	7080	LMCU 912728/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161721	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 4030	9750	LMCU 916511/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1746457	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 4100	5070	LMCU 915951/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814232	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 4 PACKAGES	TARE: 4270	5700	GESU 685661/6 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814617	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 3830	6670	FCIU 837137/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814614	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 4 PACKAGES	TARE: 3900	8730	LMCU 082281/4	1	CNTR	SAID TO CONTAIN:	TARE: 4000		Total No. of Packages for LCL			Total No. of Containers for FCL		
Marks and numbers	Quantity	Kind	Description of goods	Weight declared Kds	Measurement Cbm																																																																																
LMCU 910445/9 SEALED BY SHIPPER WITH N. 059567	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 4030	5000																																																																																
CXDU 183828/3 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161724	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 3830	6300																																																																																
AXIU 147530/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0163243	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 3990	8410																																																																																
LMCU 913433/0 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161652	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 3980	6700																																																																																
LMCU 913954/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814184	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 3980	6150																																																																																
LMCU 916792/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0163347	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 4100	7080																																																																																
LMCU 912728/5 SEALED BY SHIPPER WITH N. 0161721	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 4030	9750																																																																																
LMCU 916511/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1746457	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 4100	5070																																																																																
LMCU 915951/2 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814232	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 4 PACKAGES	TARE: 4270	5700																																																																																
GESU 685661/6 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814617	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 2 PACKAGES	TARE: 3830	6670																																																																																
FCIU 837137/4 SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814614	1	CNTR 40 HC	SAID TO CONTAIN: 4 PACKAGES	TARE: 3900	8730																																																																																
LMCU 082281/4	1	CNTR	SAID TO CONTAIN:	TARE: 4000																																																																																	
Total No. of Packages for LCL			Total No. of Containers for FCL																																																																																		
<p>(*) Applicable only when this document is used Through Bill of Lading.</p> <p>Weight, measure, marks, number, quality, contents and value, if mentioned in this Bill of Lading, are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of Bill of Lading by Carrier is not to be considered as such an agreement.</p> <p>In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulation, whether written, typed, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. The Shipper according to and by the effect of articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code declares specifically to approve the conditions of this Bill of Lading Nos. 2c) 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 12 - 15a) 15b) 16a) 16b) 17 - 21 - 22 - 23 of which he declares his knowledge. (Terms, Ed. 09/02)</p> <p>Special provisions overleaf printed under letter A B E to apply</p> <p>Special clauses hereunder printed Nos 1 10 15B to apply</p>		<p>Freight</p> <p style="text-align: center;">AT DESTINATION</p> <p>Place and date of issue</p> <p style="text-align: center;">GENOA 10 Mar 2018</p> <p style="text-align: center;">IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. A SOCIO UNICO AS CARRIER</p>																																																																																			
<p>SPECIAL CLAUSES (only those expressly stated on front page with relevant number are applicable) - (Ed. 09/02)</p> <p>1) Free net. 2) Ex ramp (over out). 3) F.A.S. delivery. 4) Free Terminal delivery. 5) F.C.T. at Port Container Terminal delivery. 6) Door Delivery. 7) Through Bill of Lading. If this document is used as a Through Bill of Lading it is agreed that the issuing sea Carrier accepts responsibility for the sea carriage only and acts as Agent for the Shipper in arranging carriage and in handling the goods to the subsequent Carrier. Therefore pre-carriage-carriage even if arranged by ship Agent (or subcontractors), are at risk and expense of the Merchant. 8) Custom clearance, inland taxes, bonded port storage dues, overtime, truck discharges at site and loss whatsoever for account of Consignee. 9) Said to contain. Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier. 10) Said to contain. Shipper's pack, load, stow and count.</p> <p>Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier. 11) Manifests as per attached checking list which are to be considered as part of this Bill of Lading. 12) Being perishable the goods declared by shipper, carrier is not responsible for damages to cargo arising from rot, deterioration, sweating, condensation and/or other similar causes. Moreover due to nature of the goods same to be withdrawn by receiver within 48 hours from its arrival at the place of delivery; eventual delay exempts carrier from any responsibility for damages. 13) This ship is not consigned/operated by Israeli Company nor black listed and never scheduled or called at any Israeli port. 14) Merchant to ensure that in accordance with conditions of the B/L, Carrier is not responsible for damages to empty trailers/containers and vehicles (Merchant's own equipment) while on return voyage, unless Merchant proves that such an equipment has been reloaded in sound conditions. Master having no means to check it.</p> <p>15) Empty trailers/containers to be returned free of freight. A) at Free In/F.A.S. condition. B) at F.A.S./F.A.S. condition. C) at Ramp/F.A.S. condition. D) at Ramp/Ramp condition. 16) Dangerous/Hazardous cargo: Shipper/Receiver responsible for direct delivery upon discharge and for eventual return freight.</p>		<p style="text-align: right; font-size: 8pt;">TERM AND CONDITIONS (Ed. 03/04)</p>																																																																																			

G0824779, 18058, ITGOA, DZALG 8.03.465.00134 82477 Page 2 of 3

SHIPPER		  Ignazio Messina & C.	
CONSIGNEE (Carrier not responsible for failure to notify).		Ignazio Messina & C. S.p.A. a Socio Unico Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento da parte di "Gruppo Messina S.p.A." 16121 GENOVA - Via G. D'Annunzio, 91 - Phone +39 010.53.961 Fax + 010.5396264 - WEB-SITE: www.messinaline.it - E-mail: info@messinaline.it REA GE N° 463848 - Reg. Imprese, C.F. e P. IVA (IT) 02150010995	
NOTIFY PARTY (Carrier not responsible for failure to notify).		Number of original Bill of Lading: 3 (THREE) BILL OF LADING BL No. G0824779	
Port of loading: GENOA PORT ITALIE		Port of discharge: PORT D'ALGER	
Pre-carriage by (a)		Place of acceptance by pre-carrier (a)	
Forwarding Agent: SCHENKER ITALIANA		Booking No.: 18/039314	
Vessel: HH EAST		Voyage No.: 058	
Final destination (a)			

Marks and numbers	Quantity	Kind	Description of goods	Weight declared Kds	Measurement Cbm
SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814225 AND N. 02554 AND N. 00002554 LMCU 080828/8	1	CNTR	6 PACKAGES	10230	
SEALED BY SHIPPER WITH N. M1814272 AND N. 02325 AND N. 00002325 CLHU 358825/0	1	CNTR	SAID TO CONTAIN: 3 PACKAGES	TARE: 3820 9760	
SEALED BY SHIPPER WITH N. 054929 LMCU 019710/5	1	20 BX	SAID TO CONTAIN: 1 PACKAGE	TARE: 2220 2730	
	1	20 FR	SAID TO CONTAIN: 1 PACKAGE LIVRAISON PARTIELLE DE: 01 LIGNE AUTOMATIQUE DE FABRICATION DE PATES COUPEES 2000 KG/H. FOB PORT ITALIE CONFORME A LA FACTURE PROFORMA N 17-0030/PF DU 09/10/2017 ASSURANCE COUVERTE PAR L'ORDONNATEUR LETTRE DE CREDIT IRREVOCABLE NUMERO 00260CDI17001793 FRET PAYABLE A DESTINATION	TARE: 2000 6160	
PORT CENTRE ALGIER ALL UNLOADING EXPENSES AT PORT OF DESTINATION TO BE PAID BY RECEIVERS BEFORE RELEASING OF CARGO FREE OUT STEVEDORING/HANDLING/TRANSFERRING/UNSTUFFING/OTHER CHARGES AT					
Total No. of Packages for LCL			Total No. of Containers for FCL		

(*) Applicable only when this document is used Through Bill of Lading.

Weight, measure, marks, number, quality, contents and value, if mentioned in this Bill of Lading, are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of Bill of Lading by Carrier is not to be considered as such an agreement.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulation, whether written, typed, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. The Shipper according to and by the effect of articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code declares specifically to approve the conditions of this Bill of Lading (Nos. 2c) 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 12 - 15a) 15b) 16b) 17 - 21 - 22 - 23 of which he declares his knowledge. (Tems. 4. 09/02).

Special provisions overleaf printed under letter **A B E** to apply

Special clauses hereunder printed Nos **1 10 15B** to apply

THE SHIPPER

IGNAZIO MESSINA & C.S.p.A.
A SOCIO UNICO
AS CARRIER

Freight: **AT DESTINATION**

Place and date of issue: **GENOA 10 Mar 2018**

SPECIAL CLAUSES (only those expressly stated on front page with relevant number are applicable) - (Ed. 09/02)

1) Free out
2) Ex cargo (over rule)
3) F.A.S. delivery
4) Free Terminal delivery
5) F.O.T. at Port Container Terminal delivery
6) Door Delivery
7) Through Bill of Lading if this document is used as a Through Bill of Lading it is agreed that the loading and unloading operations are the responsibility of the sea carriage only and not the responsibility of the Shipper in arranging carriage and in handling the goods to the subsequent Carrier. Therefore pre-carriage/cargo even if arranged by ship Agent (or subcontractors), are at risk and expense of the Merchant
8) Custom (insurance, transit taxes, transit port storage dues, war risks, bank charges at site and fees whatever for receipt of Comptoirs)
9) Sent to certain. Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
10) Sent to certain. Shipper's pack, load, stow and count
11) Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
12) Remarks as per attached checking lists which are to be considered as part of this Bill of Lading.
13) Being particular the goods declared by shipper carrier is not responsible for damages to cargo arising from risk, deterioration resulting from condensation and/or other similar causes. However due to nature of the goods same to be withdrawn by receiver within 48 hours from its arrival at the place of delivery, essential delay excepted carrier from any responsibility for damages.
14) This ship is not owned/operated by Israel Company nor their agent and cover calculated or issued in any Israeli port.
15) Merchant is aware that in accordance with conditions of this Bill of Lading Carrier is not responsible for damages to empty intercontainers and vehicles. Merchant's own responsibility while on return voyage, unless Merchant proves that such an equipment has been retained in sound condition. Master having no means to check it.
16) Empty trailers/containers to be returned free of charge
A) at Free In/F.A.S. condition.
B) at F.A.S./D.A.S. condition.
C) at Free/F.A.S. condition.
D) at Free/F.A.S. condition.
E) at Free/F.A.S. condition.
17) Damaged/Revised cargo. Shipper/Receiver responsible for direct delivery upon discharge and for essential return freight.

TERM AND CONDITIONS (S&B E304)

G0824779, 18058, ITGOA, DZALG B.03.465.00134 82477 Page 3 of 3

SHIPPER		  Ignazio Messina & C.	
CONSIGNEE (Carrier not responsible for failure to notify).		Ignazio Messina & C. S.p.A. a Socio Unico Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento da parte di "Gruppo Messina S.p.A." 16121 GENOVA - Via G. D'Annunzio, 91 - Phone +39 010.53.961 Fax + 010.5396264 - WEB-SITE : www.messinaline.it - E-mail : info@messinaline.it REA GE N° 463848 - Reg. Imprese, C.F. e P. IVA (IT) 02150010995	
NOTIFY PARTY (Carrier not responsible for failure to notify).		Number of original B/L: 3 (THREE) BILL OF LADING B/L No. G0824779	
Port of loading GENOA PORT ITALIE		Forwarding Agent: SCHENKER ITALIANA Booking No. 18/039314	
Port of discharge PORT D'ALGER		Vessel: HH EAST Voyage No. 058	
Pre-carriage by (a)		Place of acceptance by pre-carrier (a)	
Final destination (a)			

Marks and numbers	Quantity	Kind	Description of goods	Weight declared Kds	Measurement Cbm
DESTINATION ARE ON RECEIVER'S ACCOUNT. SHIPPER'S PACK./LOAD/STOW. AND COUNT. CONDITION OF GOODS NOT CHECKED. ALL CONTAINERS SEALED BY SHIPPER. RECEIVERS ARE RESPONSIBLE FOR RETURNING EMPTY CONTAINER WITHOUT ANY DAMAGES, INTERIOR CLEAN AND FREE OF ANY LABELS/PLACARDS AT THE DESIGNATED PLACE. FOR ALGIERS: MESSRS FILTRANS CONTAINER DEPOT. CLAUSE COVERING VESSEL'S EQUIPMENT SUCH AS CONTAINERS DEMURRAGES/DETENTION FEES: RECEIVERS ENJOY 7 (SEVEN) DAYS FREE TIME FROM DATE OF UNLOADING FROM VESSEL. THEREAFTER THEY ARE SUBJECT TO FOLLOWING DEMURRAGES/DETENTIONS FEES: BOX/HC FM 8th TO 15th 20' EUR 12.00/CNT/DAY 40' EUR 24.00/CNT/DAY FM 16th TO 30th 20' EUR 15.00/CNT/DAY 40' EUR 30.00/CNT/DAY FM 31st TO 60th 20' EUR 22.00/CNT/DAY 40' EUR 44.00/CNT/DAY FM 61st ONWARD 20' EUR 30.00/CNT/DAY 40' EUR 60.00/CNT/DAY CONTAINER DEPOSIT: 20' DZD 160000 40' DZD 320000 OT/FR FM 8th TO 15th 20' EUR 15.00/CNT/DAY 40' EUR 30.00/CNT/DAY FM 16th TO 30th 20' EUR 18.00/CNT/DAY 40' EUR 36.00/CNT/DAY FM 31st TO 60th 20' EUR 25.00/CNT/DAY 40' EUR 50.00/CNT/DAY FM 61st ONWARD 20' EUR 35.00/CNT/DAY 40' EUR 70.00/CNT/DAY CONTAINER DEPOSIT: 20' DZD 195000 40' DZD 390000 DEPOSIT TO BE COLLECTED FROM RECEIVERS BY THE AGENTS AT TIME OF WITHDRAWAL REMITTED AS SECURITY FOR CONTAINER INDEMNITY AND FOR PAYMENT OF ANY SUMS DUE TO THE CARRIER (DAMAGES, LOSS OF TARPULINS/CROSSBARS, LOSS OF CONTAINER) AND IN PARTICULAR FOR PAYMENT OF ALL DETENTIONS/DEMURRAGES ACCRUED AT DESTINATION.					
Total No. of Packages for LCL			Total No. of Containers for FCL		



(*) Applicable only when this document is used Through Bill of Lading.

Weight, measure, marks, number, quality, contents and value, if mentioned in this Bill of Lading, are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of Bill of Lading by Carrier is not to be considered as such an agreement.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulation, whether written, typed, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. The Shipper according to and by the effect of articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code declares specifically to approve the conditions of this Bill of Lading Nos. 2c) 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 12 - 15a) 16a) 16b) 17 - 21 - 22 - 23 of which he declares his knowledge. (Tems. Ed. 09/02).

Special provisions overleaf printed under letter **A B E** to apply

Special clauses hereunder printed Nos **1 10 15B** to apply

SPECIAL CLAUSES (only those expressly stated on front page with relevant number are applicable) - (Ed. 09/02)

1) Free sui.	2) In name (over bill).	3) F.A.S. delivery.	4) Free Terminal delivery.	5) F.O.T. at Port Container Terminal delivery.	6) Door Delivery.	7) Through Bill of Lading. If this document is used as a Through Bill of Lading it is agreed that the issuing sea Carrier accepts responsibility for the sea carriage only and acts as Agent for the Shipper in arranging carriage and in handling the goods to the	8) Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.	9) Remarks as per attached checking lists which are to be considered as part of this Bill of Lading.	10) Being pertained the goods declared by shipper, carrier is not responsible for damages to cargo arising from not distribution, seawater condensation and/or other similar causes. Moreover due to nature of the goods same to be withdrawn by receiver within 48 hours from its arrival at the place of delivery - essential duty excepts	11) Empty trailers/containers to be returned free of height	12) Empty trailers/containers to be returned free of height
--------------	-------------------------	---------------------	----------------------------	--	-------------------	---	--	--	--	---	---

Freight **AT DESTINATION**

Place and date of issue **GENOA 10 Mar 2018**

IGNAZIO MESSINA & C.S.p.A. A SOCIO UNICO AS CARRIER

Annexes

Annexe 02: Avis d'arrivée



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة النقل
Ministère des Transports
المجمع الجزائري للنقل البحري
Groupe Algérien de Transport Maritime

الشركة العامة للخدمات البحرية
Générale Maritime
EPE / Gema - Spa, au capital de: 327 900 000 DA

وكالة: **ALGER**
عنوان: **02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU**
هاتف: **021 71.93.27/66**
البريد الإلكتروني: **021 71.93.14**
فاكس: **021 71.93.54**

المرسل إليه:
الزبون
SARL NAKHLA
ABIODH-MEDJADJA CHLEF
ALGERIE
CODE 0

إشعار رقم Avis N°
2018 - 350

رقم الشامل: **609**
N° GROS
تاريخ: **01/03/2018**

سند الشحن رقم (BL N°): **G0821585**
المرجع: **2018/ 27/012001/ 380021**

لنا الشرف أن نعلمكم بأن البضاعة الخاصة بكم المعينة في سند الشحن والتي وردت في بيان الحمولة للباخرة: **HH EAST** القادمة من: **GENOA** الراسية بالترصيف رقم: **ALGER** إلى ميناء: **ALGER** وكالة جيمما تدعوكم إلى التقدم لشباكها مرفوقين بسند الشحن الأصلي من أجل القيام باجراءات السحب الوثائقي للبضاعة التي تم تشخيصها

Frais Echange: **4167568.80 DA**
Frais Caution: **8350000.00 DA**

المبلغ التقديري العام: **3115138.35 DA**
مبلغ الكفالة الخاص بالحاوية: **(22150.00 EUR)**

قيد D1

تعيين البضائع

نوع البضائع

العدد

10-00	CLS DC LIGNE AUTOMATIQUE FABRICATION DE COUSCOUS ET LIGNE AUTOMATIQUE DE FABRICATION DE PATES COUPEES CH DS 25 TCS	TCS PLEINS	67
-------	--	------------	----



الشركة العامة للخدمات البحرية

الحجم الكلي: **Volume Global**

الوزن الإجمالي: **Poids Total**
176670.00

هام:
* انظر المواد والشروط الخاصة بالنقل البحري المتواجد في سند الشحن.
* انظر المواد والنظام الذي تخضع له الحاويات {معاهدة جنيف} والمواد المتواجدة في سند الشحن.
* ندعوكم إلى إرجاع الحاوية أو الحاويات فارغة قبل إنتضاء المدة المحددة للأعفاء من الدفع.
* الإستلام مشروط بالتفريغ الفعلي للبضاعة.

R.C N° 99 B 000 8576
N.L.F: 099916000857642



02, Rue Jawaharlal Nehru (ex, Béziers) - Alger 16000 B.P 386 Grande Poste Alger - ALGERIE
Tél. : +213 (0) 21 747 300 / Fax : +213 (0) 21 747 673

Annexe 03 : Recap effectif par catégorie socioprofessionnelle

Annexes

RECAP EFFECTIF PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

CSP	SIEGE			ANNABA			SKIKDA			JIJEL			BEJAIA			TENES			ALGER			MOSTA			ORAN			GHAZA			AVITAIL			31/05/2021				
	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D
C	22	6	28	7	1	8	5	0	5	8	0	8	4	1	5	27	1	28	4	0	4	4	0	4	8	1	9	5	0	5	9	1	10	107	11	118		
M	13	5	18	0	1	1	1	0	1	3	1	4	0	0	0	8	1	9	4	0	4	4	2	6	0	0	0	8	2	10	44	14	58					
E	1	2	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	6	2	8					
S/T1	36	13	49	7	2	9	7	0	7	11	2	13	11	1	12	36	2	38	8	0	8	12	3	15	6	0	6	18	3	21	157	27	184					
P/E										0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1										0	3	3					
S/T2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3		
T GL	36	13	49	7	2	9	7	0	7	11	2	13	11	2	13	36	3	39	8	1	9	12	3	15	6	0	6	18	3	21	157	30	187					

Annexes

Annexe 04 : Proforma invoice (facture pro-forma)

ITEMS		USD
PORT EXPENSES:		
ANCHORAGE TAX	COMPULSSORY	#VALEUR!
TUG IN / OUT	COMPULSSORY	#VALEUR!
PILOTE	COMPULSSORY	#VALEUR!
QUAY FENDERS	COMPULSSORY	#VALEUR!
Mooring & unmooring	COMPULSSORY	#VALEUR!
QUAY DUES	COMPULSSORY	#VALEUR!
Custom's fees		
Garbage		
STATIONNARY TAXE ROAD	COMPULSSORY	#VALEUR!
STATIONNARY TAXE ALONGSIDE	COMPULSSORY	#VALEUR!
Draft survey		
SHIFTING EXPENSES	COMPULSSORY	0,00
AGENCY FEES:		
Agency Commission		#N/A
Brokerage		0,00
COMMUNICATION		0,00
S/Total		#VALEUR!
VAT 19%		#VALEUR!
TOTAL to be remitted before berthing		#VALEUR!
<small>Our agency services are subject to owners acceptance of our terms and conditions, which include acceptance of our agency fees and 100% payment of PDA prior berthing.</small>		
account details: Our Banker: Banque Extérieure d'Algérie - BEA - (Foreign Bank of Algeria) 06 RUE BOULVARD CHE GUEVARA, ALGIERS Beneficiary Name: Société Générale Maritime - GEMA, Agence d'Alger 02 RUE JAWAHARLAL NEHRU , ALGIERS Account Nbr: 1000602 837 34 (gema/) - SWIFT CODE: BEXADZAL 010 Bank's details: Tel/Fax: + 213 Telex: Correspondent bank in USA: CHASE MANHATTAN BANK, 4 New york Plaza 15th Floor N.Y, 10081 Account Nbr, 001 1 004 405 Code BIC : CHAS US 33		
PORT RESTRICTIONS: LOA: 200 M BEAM: 30 M ARRIVAL DRAFT: 9,75 M PFSO: please contact: Phone: + 213 / VHF channel: 16 Stevedoring working hours: 07h00/13h00 & 13h00/19h00 - overtime: 19h00/07h00 WEEK END: Friday & Saturday		

Annexes

Annexe 05 : Compte de résultat (par nature)

GEMA		Avant Validation	
COMPTES DE RESULTAT (CONSOLIDE)			
(Par Nature)			
2019			
Arrêté Au Mois : 15			
Exercice Clos Le : 31/12/2019			
RUBRIQUES	Note	2019	2018
Chiffre d'affaire		1 194 852 016,46	1 329 350 740,09
Variation stock produits finis et encours			
Production immobilisée			
Subventions d'exploitation			
I- Production De L'Exercice		1 194 852 016,46	1 329 350 740,09
Achats consommés		445 272 538,55	499 006 516,32
Services extérieurs et autres consommations		255 004 421,42	291 217 659,74
II- Consommation de L'exercice		700 276 959,97	790 224 176,06
III- VALEUR AJOUTEE D'EXPLOITATION (I-II)		494 575 056,49	539 126 564,03
Charges de personnel		281 524 647,70	282 773 056,17
Impôts, taxes et versements assimilés		17 333 332,61	19 532 250,51
IV- EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		195 717 076,18	236 821 257,35
Autres produits opérationnels		52 250 443,96	43 232 310,09
Autres charges opérationnelles		48 098 860,34	5 600 667,99
Dotations aux amortissements et aux provisions		437 824 716,53	320 203 781,72
Reprise sur perte de valeur et provision		269 655 345,15	270 209 415,15
V- RESULTAT OPERATIONNEL		31 699 288,42	224 458 532,88
Produits financiers		182 089 451,96	195 353 114,31
Charges financières		83 031,52	32 490,26
VI- RESULTAT FINANCIER		182 006 420,44	195 320 624,05
VII- RESULTAT ORDINAIRE AVANT IMPOTS (V+VI)		213 705 708,86	419 779 156,93
Impôts exigibles sur résultat ordinaires		1 190 210,00	53 770 400,00
Impôt différé (Variations) sur résultat ordinaire		-2 781 854,89	-4 358 440,24
Prov Participation Trav au Bénif		55 000 000,00	55 000 000,00
TOTAL DES PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 698 847 257,53	1 838 145 579,64
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 538 549 903,78	1 522 778 382,47
VIII- RESULTAT NET DES ACTIVITES ORDINAIRES		160 297 353,75	315 367 197,17
Elements extraordinaires (Produits) (A Préciser)			
Elements extraordinaires (Charges) (A Préciser)			
IX- RESULTAT EXTRAORDINAIRE			
X- RESULTAT NET DE L'EXERCICE		160 297 353,75	315 367 197,17
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (1)			
XI- RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDES (1)			
Dont Part des minoritaires (1)			
Part du groupe (1)			

Les Unités Consolidées :
ALG, ANA, AVT, BEJ, GFM, GHA, JIJ, MOS, ORA, SIE, SKI, TEN
Comparé à la même période N-1

COMPTES DE RESULTAT (CONSOLIDE)

(Par Nature)

2020

Imprimé le : 27/04/2021 10:51:54

Arrêté Au Mois : 15

Exercice Clos Le : 31/12/2020

RUBRIQUES	Note	2020	2019
Chiffre d'affaire		857 148 390,86	1 194 852 016,46
Variation stock produits finis et encours			
Production immobilisée			
Subventions d'exploitation			
I- Production De L'Exercice		857 148 390,86	1 194 852 016,46
Achats consommés		179 550 627,80	445 272 538,55
Services extérieurs et autres consommations		238 675 442,36	255 004 421,42
II- Consommation de L'exercice		418 226 070,16	700 276 959,97
III- VALEUR AJOUTEE D'EXPLOITATION (I-II)		438 922 320,70	494 575 056,49
Charges de personnel		285 337 065,25	281 524 647,70
Impôts, taxes et versements assimilés		16 243 552,50	17 333 332,61
IV- EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		137 341 702,95	195 717 076,18
Autres produits opérationnels		73 057 043,90	52 250 443,96
Autres charges opérationnelles		27 972 289,52	48 098 860,34
Dotation aux amortissements et aux provisions		467 090 641,47	437 824 716,53
Reprise sur perte de valeur et provision		392 141 104,09	269 655 345,15
V- RESULTAT OPERATIONNEL		107 476 919,95	31 699 288,42
Produits financiers		188 288 061,53	182 089 451,96
Charges financières		75 255,78	83 031,52
VI- RESULTAT FINANCIER		188 212 805,75	182 006 420,44
VII- RESULTAT ORDINAIRE AVANT IMPOTS (V+VI)		295 689 725,70	213 705 708,86
Impôts exigibles sur résultat ordinaires		30 701 417,00	1 190 210,00
Impot différé (Variations) sur résultat ordinaire		831,61	-2 781 854,89
Prov Participation Trav au Bénif		47 000 000,00	55 000 000,00
TOTAL DES PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 510 634 600,38	1 698 847 257,53
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 292 647 123,29	1 538 549 903,78
VIII- RESULTAT NET DES ACTIVITES ORDINAIRES		217 987 477,09	160 297 353,75
Elements extraordinaires (Produits) (A Préciser)			
Elements extraordinaires (Charges) (A Préciser)			
IX- RESULTAT EXTRAORDINAIRE			
X- RESULTAT NET DE L'EXERCICE		217 987 477,09	160 297 353,75
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (1)			
XI- RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDES (1)			
Dont Part des minoritaires (1)			
Part du groupe (1)			

Les Unités Consolidées :
 ALG, ANA, AVT, BEJ, GFM, GHA, JIJ, MOS, ORA, SIE, SKI, TEN
 Comparé à la même période N-1

Table des matières

Liste des tableaux.....	I
Liste des figures.....	II
Liste des abréviations.....	III
Glossaire maritime.....	V
Résumé.....	IX
Introduction générale.....	A
Chapitre I : Généralité sur le commerce international	
Introduction	2
Section 01 : l'évolution du commerce international	3
1. Le commerce international.....	3
2. Histoire de l'évolution du commerce international.....	4
2.1. Les échanges internationaux (1800-1975).....	4
2.1.1.Période 1800-1913.....	4
2.1.2.Période 1913-1937.....	5
2.1.3. La période 1939-1945.....	6
2.1.4. La période 1945-1975	6
2.2. Le commerce mondial à partir 1992 jusqu'à 2015.....	7
2.2.1. La période 1992-1994.....	7
2.2.2. La période 1994-1998.....	7
2.2.3. La période 2000-2001.....	8
2.2.4. La période Les années 2002-2015.....	8
2.3.Le commerce international en 2019 jusqu'à 2020.....	8
2.3.1. Évolution du commerce en 2019.....	8
2.3.2. Perspectives du commerce en 2020 et 2021.....	9
3. Le cadre institutionnel du commerce international.....	10
4. Les théories du commerce international.....	11
4.1. La théorie des avantages absolus d'Adam Smith (1776).....	11
4.2. La théorie des avantages comparatifs de David Ricardo (1817).....	11

4.3. La théorie d'HOS.....	12
4.4. Paradoxe de W. Leontief.....	12
4.5. Le cycle de vie du produit de Vernon (1966).....	13
Section 02 : Transport et paiement à l'international.....	14
1. Les Différents Modes de Transport International.....	15
1.1. Le transport maritime.....	15
1.2. Le transport aérien.....	15
1.3. Le transport routier.....	15
1.4. Le transport ferroviaire.....	15
1.5. Le transport fluvial.....	16
2. L'Assurance Transport International.....	17
2.1. L'assurance ad valorem.....	17
2.2. L'assurance de la responsabilité du transporteur.....	18
2.3. L'assurance tiers chargeur.....	18
3. Les documents de transport.....	18
3.1. En matière de transport maritime.....	19
3.2. En matière de transport aérien.....	19
3.3. En matière de transport routier.....	20
3.4. En matière de transport ferroviaire.....	21
3.5. En matière de transport fluvial.....	22
4. Le choix de l'Incoterm selon le mode de transport.....	22
4.1. Présentation des incoterms.....	22
4.2. La mécanique des Incoterms.....	24
5. Les instruments et les techniques de paiement à l'international.....	25
5.1. Les instruments de paiement.....	25
5.1.1. Le virement bancaire.....	25
5.1.2. Le chèque.....	26
5.1.3. Le billet à ordre.....	28

5.1.4. La lettre de change.....	29
5.2. Les techniques de paiement.....	31
5.2.1. Le crédit documentaire.....	31
5.2.2. La lettre de crédit stand-by.....	31
5.2.3. La remise documentaire.....	32
5.2.4. Le contre-remboursement.....	32
Conclusion.....	34
Chapitre II : Le transport maritime international	
Introduction.....	36
Section 01 : les notions et les principaux intervenants du transport maritime.....	37
1. L'histoire du transport maritime de marchandises international.....	37
2. Le rôle du transport maritime dans le commerce international.....	37
3. Différents types de transport maritime.....	38
3.1. Lignes régulières.....	38
3.2. Tramping (navigation à la demande).....	38
4. Les documents de transport maritime.....	39
4.1. Les documents usuels utilisés en transport maritime.....	39
4.2. Autres documents liés au transport maritime.....	41
5. Les marchandises et les navires.....	42
5.1. Définition de marchandise.....	42
5.2. Type de marchandises.....	43
5.2.1. Le vrac (solide ou liquide).....	43
5.2.2. Les marchandises générales non conteneurisées.....	43
5.2.3. Les marchandises conteneurisées.....	43
5.3. Définition de navire.....	43
5.4. type de navires.....	43
5.4.1. Les navires spécialisés il en existe trois grandes catégories.....	44
5.4.2. Les navires non spécialisés peuvent transporter toutes sortes de marchandises	44

6. L'organisation internationale du transport maritime.....	45
6.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs.....	45
6.2. Les règles de Hambourg.....	45
6.3. Les règles de Rotterdam.....	45
7. les principaux intervenants du transport maritime.....	46
7.1. Le transitaire.....	46
7.2. Le consignataire.....	46
7.3. Le chargeur.....	46
7.4. L'armateur.....	47
7.5. L'assureur.....	47
7.6. Le manutentionnaire.....	47
7.7. Le courtier maritime.....	47
7.8. La banque.....	48
7.9. La douane.....	48
Section 02 : La consignation maritime en Algérie.....	49
1. Définitions du Consignataire des Navires.....	49
2. Rétrospective de la consignation de navires en Algérie.....	50
2.1. Avant l'attribution du monopole à la compagnie nationale de navigation Algérienne (CNAN).....	50
2.2. Après l'attribution du monopole à la CNAN.....	51
3. Les naissances des agents consignataires en Algérie.....	52
4. Les conditions d'exercice de l'activité de consignation en Algérie.....	54
5. Les types d'agent consignataire.....	56
5.1. L'agent consignataire du navire.....	56
5.2. L'agent consignataire de marchandises.....	56
6. Obligations et droits de consignataire du navire.....	57
6.1. Obligations et régimes de responsabilités.....	57
6.1.1. Obligations.....	57
6.1.2. Régime de responsabilité.....	59

6.2. Droits et privilèges du consignataire.....	62
6.2.1. Les droits.....	62
6.2.2. Les Privilèges.....	62
Conclusion.....	64
Chapitre III : Le rôle de l'agent maritime dans la logistique internationale	
Introduction.....	67
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil « GEMA ».....	68
1. Présentation de la société générale maritime.....	68
2. Le domaine d'activité de GEMA.....	69
2.1. La consignation des navires.....	70
2.1.1. La fonction technique.....	70
2.1.2. La fonction commerciale.....	70
2.1.3. La fonction Gestion des Comptes d'Escales.....	70
2.1.4. La fonction courtage maritime.....	71
2.1.5. La fonction juridique.....	71
2.2. La consignation des conteneurs.....	71
2.3. L'affrètement maritime en ligne régulière.....	71
2.4. L'affrètement maritime en tramping.....	71
3. L'environnement de GEMA.....	72
3.1. Les clients de la société GEMA.....	73
3.2. La présence de GEMA au niveau des ports.....	73
3.3. Les sociétés filiales et les prises de participations de GEMA.....	73
3.3.1. Les filiales.....	73
3.3.2. Les prises de participation.....	74
3.3.3. L'évolution du chiffre d'affaire de GEMA.....	74
3.4. Les concurrents de GEMA.....	76
4. Le pouvoir de GEMA.....	76
4.1. Moyens et matériels du groupe GEMA.....	76

4.2. Certification de GEMA.....	76
4.3. Politique de tarification.....	77
4.4. Plan de développement.....	78
5. La structure organisationnelle de GEMA.....	79
5.1. Le statut organique.....	80
5.1.1. Direction générale.....	80
5.1.2. Direction Organisation et Système d'Information.....	80
5.1.3. Direction Administration Générale et Affaires Juridiques.....	80
5.1.4. Direction commerciale et marketing.....	81
6. Les agences de GEMA.....	81
Section 02 : Analyse d'une escale du navire et traitement d'une opération de consignation Cas : GEMA.....	82
A. Analyse d'une escale du navire.....	82
1. Avant l'arrivée du navire.....	82
1.1. Confirmation de l'escale.....	82
1.2. Ouverture du dossier shipping.....	83
1.3. Préparation de l'accostage du navire.....	83
1.4. Navire en rade.....	83
2. Accostage de navire.....	84
2.1. Remise documentaire.....	84
2.1.1. Remise des documents de bord à l'import.....	84
2.1.2. Remise des documents de bord à l'export.....	84
2.2. Conduite du navire en douane.....	84
2.3. Traitement documentaire de la marchandise.....	85
2.3.1. A l'import.....	85
2.3.2. A l'export.....	87
2.4. Traking.....	90
2.4.1. Débarquement.....	90
2.4.2. Enlèvement.....	91

2.4.3. Dépôt de caution.....	91
2.4.4. Restitution.....	92
2.4.5. Remboursement.....	93
2.4.6. Mise à disposition.....	93
2.4.7. Embarquement.....	93
2.4.8. Relance client.....	94
2.4.9. TC endommagé.....	95
3. Départ du navire.....	95
3.1.La préparation du départ de navire.....	95
3.2. A la sortie du navire.....	95
3.3. L'étude et le solde du compte d'escale.....	95
B. traitement d'une opération de consignation Cas : GEMA.....	97
1. Les demandes spécifiques du client.....	97
2. Les prestations de GEMA.....	97
3. Les avantages des prestations de la solution FILTRANS.....	98
Conclusion.....	99
Conclusion générale.....	101
Bibliographie	
Annexes	