

Ministère des transports
**Académie Régionale des Sciences et
Technique de la Mer**



REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union – Discipline – Travail



LA PRATIQUE DE LA CONSIGNATION MARITIME

CHARGE DE COURS

YEO GBAMBALLI
Inspecteur Principal en transit transport
Inspecteur Technique

CHAP I : **L'AGENT MARITIME LE CONSIGNATAIRE DE NAVIRE**

Historiques

Historiquement, l'armateur propriétaire d'un ou plusieurs navire (s) était en même temps un commerçant de marchandises. Cette double activité lui permettait dès lors d'accompagner sa marchandise jusqu'au lieu où elle devrait être vendue. Ainsi l'armateur commerçant qui touchait un port proposait sa marchandise à d'éventuels acheteurs et lorsque celle-ci était totalement vendue, il s'en retournait à son point de départ afin de recommencer l'opération. S'il n'arrivait pas à la vendre dans un port donné, il s'obligeait à poursuivre son voyage jusqu'à la vendre en totalité. Un tel procédé encore possible il y a quelques siècles seraient difficilement envisageable de nos jours et ceux pour les raisons suivantes :

- Difficultés matérielles
- Difficultés techniques
- Difficultés administratives et commerciales.

Les difficultés matérielles

Les armateurs actuels ne sont pratiquement plus de simples individus, ils sont le plus souvent constitués en consortium exploitant plusieurs navires évoluant dans différentes conférences maritimes en **affrètement ou tramping ou même en ligne régulière**.

1. Les difficultés techniques

Les navires actuels naviguent sur des dessertes maritimes spécifiques (Navire de lignes régulières) où opèrent en tramping (vagabondage) dans les zones géographiques où abonde le fret.

En plus compte tenu des évolutions technologiques, les navires ont considérablement gagné en **vitesse, en capacité, équipement de point et en moyens sophistiqués de manutention**. En effet, de nos jours, les navires sont conçus pour effectuer plusieurs voyages (rotation) réduisant au minimum les temps d'escales.

2- Les difficultés administratives et commerciales

L'évolution et la complexité de techniques portuaires et des techniques administratives (Droit de port, douane, réglementations divers) ainsi que des techniques commerciales (documents maritimes et commerciales) obligent l'armateur commerçant à ne plus être à même d'effectuer seul l'ensemble des opérations que nécessite le passage de sa marchandise dans un port.

Dès lors, il lui faut obligatoirement se faire assister par un intermédiaire de transport maritime dont la profession consiste justement à maîtriser l'ensemble des difficultés susmentionnées. Ce professionnel devrait permettre d'éviter à l'amateur néophyte les nombreux problèmes administratifs et juridiques pouvant survenir lors de l'escale de son navire dans le port.

2. Distinction fondamentale entre l'agent maritime et le consignataire

La distinction maritime entre l'agent maritime et le consignataire n'est toujours évidente et ceci dans l'esprit de bons nombres de praticiens. Effet, nombreux sont ceux qui assimilent purement et simplement ces deux professions. S'il est vrai que du point de vue pratique ces deux activités se ressemblent, du point de vue juridique par contre l'agent maritime se distinct fondamentalement du consignataire. Ainsi, l'agence maritime est considérée comme étant une succursale, une représentation d'un armement qu'il a créé pour les besoins exclusifs de son propre navire.

Le consignataire de navire quant à lui par définition est totalement même indépendant et de ce fait il consigne plusieurs armements différents

L'article 11 de la loi Française du 03 janvier 1969 énonce que « **Le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectué pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine du navire n'accomplie pas lui-même.** » Il ressort de cette définition légale que le consignataire peut être considéré comme étant le représentant légal du transporteur maritime ou de l'armateur.

Ce dernier le rémunère dans le cadre d'un contrat d'agence, sous la forme de commission sur le fret (coût de transport maritime).

Généralement, ses commissions sont de l'ordre de 2,5 % à l'import et 5% à l'export. Ces derniers peuvent varier d'un armement à l'autre sans toute foi excéder ces bornes.

CHAP II : **LE NAVIRE**

INTRODUCTION

Le navire constitue sans nul doute pour le manutentionnaire, un instrument privilégié de travail.

En effet, il arrive souvent à celui-ci d'effectuer des opérations d'embarquement et de débarquement, pour le compte de certains exportateurs ou importateurs. Ces opérations s'effectuent généralement aux domiciles ou magasins privés de ces clients.

Toutefois, la majeure partie des fonctions matérielles liées à l'exercice quotidien de son activité de manutentionnaire, sera essentiellement effectuée, à partir du chargement et du déchargement du navire.

Raison relativement suffisante, pour que cet auxiliaire de transport ait une connaissance appréciable du navire, tout au moins, quant aux termes techniques d'usage, à ses principaux appareils et instruments de gréement et ses différents types (navires) auxquels, il a recours, pour ses opérations d'embarquement et de débarquement.

1- Définition

Le navire est un engin flottant qui avec un armement et un équipement qui lui est propre est affecté habituellement à la navigation maritime. En d'autres termes, le navire est un engin de navigation maritime.

2- Caractéristiques du navire

Il est pourvu d'un système autonome de propulsion (à moteur ou à turbine etc...). Il existe une multitude de navires dont l'exploitation commerciale d'ensemble confère une place relativement importante aux activités de manutention. Le mot **navire**, est en droit l'appellation réservée aux bâtiments qui naviguent sur la mer. Le terme **Bateau**, lui, s'applique uniquement aux embarcations fluviales.

3- Distinction du navire à d'autres bâtiments

- Un bâtiment n'est qu'un navire que s'il est destiné à la navigation maritime.

Ex : un dock flottant, house boat, une grue flottante ne sont pas des navires.

- Si le domaine du navire est la mer, celui du bateau est la rivière, le fleuve, le canal, la lagune. Ne sont donc pas des navires les bateaux de rivière, engin destiné à la navigation fluviale, lagunaire. Il est donc impropre de parler de bateau à propos d'engin exploité en mer.

- D'autre part un **hydravion** qui est destiné à la navigation aérienne n'a pas la qualité de navire même s'il est flottant en mer.

En conclusion, les dimensions des bâtiments importent peu ; du moment où le bâtiment peut faire une navigation maritime avec un armement et un équipage propre, il a la **qualité de navire**.

4- Structure du navire

La configuration et la structure d'un navire répond à des préoccupations et besoins bien précis. En effet, les besoins de son utilisation et sa destination, imposent sa structure physique et technique.

Cette structure dans sa conception, tiendra essentiellement, voire impérativement compte de la fiabilité, de la robustesse et de la résistance du navire. Elle est généralement composée d'une coque marine, d'appareil moteur, voiles, machines, etc.....

Le navire en état de navigabilité doit être fort, étanche, stable, robuste, grée, pour résister aux assauts de la mer et aux fortes tempêtes. Il sera ainsi apte à accomplir le voyage prévu et à transporter les marchandises qui lui sont destinées. Il est soumis à des normes de construction rigoureuses, mais variables selon la nature et l'usage auxquels on le destine.

Pour le contrôle de son état de navigation et de navigabilité, qui pourrait des fois souffrir d'insuffisante technique, aux regards des lois et normes internationales qui ont admis sa construction et son exploitation, une surveillance administrative très étroite, se manifeste par des visites périodiques, opérées par l'inspection de la navigation, ou les sociétés de classification.

- **Bureau -Veritas** (français)
- **Lloyd's register** (britannique)
- **American bureau of shipping** (américain)
- **Germanischer Lloyd's** (allemand)

Il faut ainsi dire, que l'état d'entretien d'un navire doit correspondre aux exigences posées par le règlement de l'inspection de la navigation et /ou de la société de classification.

Aujourd'hui, c'est **l'acier** qui est utilisé pour la construction des navires modernes.

Lorsqu'on considère le navire dans sa forme extérieure, on remarque qu'il ya sur le navire des objets mobiliers qui ne sont unies au navire que par la destination qu'ils reçoivent. Il s'agit d'engin d'appareil et d'instrument nécessaire à la navigation. Certains de ses accessoires sont liés matériellement au navire mais on

peut les détacher.

Ex : l'ancre, le compas, le palan, appareil de radio.

D'autres ne sont pas liés matériellement au navire mais sont imposés par les nécessités de la navigation.

Ex : les chaloupes, les canots, le charbon de soute, la provision de mazant.

Ces accessoires indispensables à la navigation sont appelés **les agrès** ou suivant une vieille expression **appareaux**. Ils font partir du navire. Les navires sont cotés par les sociétés de classification qui après examen de leur construction et état d'entretien leur accorde une certaine **côte**.

5- Description (voir schéma)



6- Les différents types de navire

6.1- Navires spécialisés

Les navires spécialisés sont :

- Vraquiers ou bunkers : les navires sont essentiellement des transporteurs de marchandises de type particulier



- Navire- citerne ou tankers.



- Pétroliers ou butaniers.



- Polythermes ou frigorifique



- Navire de pêche



6.2- navires non spécialisés

- Navire conventionnel ou polyvalent ou cargo général



- Navire porte-conteneur



- Roulier (Ro-Ro)



7- Classement des navires

- Tous les navires n'ont pas la même affectation des bâtiments de guerre que l'on appelle vaisseaux ne sont pas soumis au droit maritime.
- Du point de vue commercial, on distingue les **paquebots** navires affectés au transport des passagers. D'autres navires destinés au transport des marchandises ou navire de charge. Parmi les cargos, on distingue ceux qui sont construits pour transporter certaines marchandises.

Ex : le bananier, le méthanier, le tanker, le butanier

Dans les statistiques on classe les navires d'après leurs modes de propulsion

Ex : les voiliers les vapeurs, les navires à moteur.

- On distingue également des navires qui font un service régulier appelé **navire de ligne ou liners** de ceux qui vont chercher la marchandise là où elle se trouve, on les appelle les **tramps**.
- Du point de vue de la longueur du parcours, on distingue les navires qui font un long voyage. On dit qu'ils font de la navigation au **long cours**.
Ex : les paquebots qui vont d'Afrique dans l'océan indien ou en Amérique font du **long cours**. Ceux qui pratiquent la navigation en deçà de ces limites font du **cabotage** et on les appelle les **caboteurs**.

Ex : navigation entre Abidjan et San-Pedro est une navigation au cabotage. Il existe une troisième navigation autrefois appelée **bornage**. C'est la navigation **côtière**. Il s'agit de la navigation faite par les petits bâtiments qui n'ont pas plus de **100 tonnes** et qui ne s'éloignent pas de leurs ports d'attache de plus de **65 miles**.

La distinction entre navigation au long cours, au cabotage et côtière présente de multiples intérêts. Mais qui sont surtout des intérêts d'ordre administratif. Ces intérêts concernant les conditions de commandement des navires, les mesures de sécurité qui sont imposées, la perception des droits fiscaux, la surveillance des douanes, tout cela (ces mesures) diffèrent suivant la navigation.

- **D'après** le but de la navigation, on distingue
 - **La navigation commerciale** est celle qui a pour but le transport des voyageurs et des marchandises
 - **La navigation de plaisance** est caractérisée par l'absence de but lucratif. Le plaisancier n'est pas un **commerçant**
 - Certains bâtiments sont des **bâtiments d'aide**.

Exemple : Les bâtiments pilotes, de sauvetage, les remorqueurs.

- Depuis une époque plus récente on a vu apparaître les engins qui ne sont utilisés que dans le jeu maritime littoral.

Exemple : Les planches à voile.

8- Le statut du navire (état civil)

8.1- Individualisation du navire

Pour identifier un navire, **les éléments** sont nécessaires : **le nom, le port d'attache, la nationalité et le tonnage.**

8.1.1- le nom

Tout navire doit porter un nom qui est librement choisir par son propriétaire, mais il est interdit de donner à un navire un nom qui a été déjà pris par un autre navire. En outre on ne peut changer le nom de son navire sans l'autorisation de l'administration des douanes.

8.1.2- Le tonnage

Le tonnage ou jauge est la capacité intérieure du navire. Cette capacité intérieure se mesure par une mesure particulière le **tonneau de jauge = 2,83 m³**. Les navires sont jaugés d'après une méthode anglaise appelée **méthode Moorson**. Le jaugeage des navires est une opération technique qui se fait par le service des douanes, d'après l'article **224 du code des douanes**. « Le jaugeage a pour objet de préciser le tonnage du navire et la jauge permet d'assoir les traces et plages perçu par l'autorité portuaire à l'occasion du passage du navire dans un port ou dans un canal. »

Aujourd'hui, les opérations de jaugeages relèvent d'une convention appelée **convention de Londres du 23 juin 1969**.

Cette convention propose un système de mesurage universel **UMS (universal measurement system)** valable en toute circonstance, désormais le tonneau de jauge s'appellera **tonneau UMS** et elle distingue entre jauge brute et jauge nette.

La jauge brute est le volume total de tous les espaces fermés du navire et la jauge nette est la capacité intérieure de déductions faite de tous les espaces dans lesquels on ne peut loger ni passager ni marchandises, ni voyageurs.

8.1.3- Le port d'attache

C'est le domicile du navire et tout navire doit avoir un port d'attache appelé aussi **port d'immatriculation**, qu'il ne faut pas confondre avec **port d'armement** qui est le lieu de l'exploitation commerciale du navire.

Par exemple : un navire ivoirien peut avoir son port d'armement à l'étranger, mais il a obligatoirement son port d'attache en Côte d'Ivoire.

8.1.4- la nationalité

Le Droit Public international impose aux navires une nationalité, mais une nationalité de nature différente de celle des personnes physiques .

La nationalité d'un individu, c'est le rapport qui le rattache à un état. Les navires ont un rapport avec un état donc une nationalité. Par ailleurs, une personne physique peut ne pas avoir de nationalité ou peut en avoir deux, par contre un navire ne peut pas ne pas avoir de nationalité. S'il n'en avait pas, il serait considéré comme un navire pirate. En outre il ne peut avoir une double nationalité car il serait soumis à une double surveillance. La nationalité est l'attribut d'une personne physique qui traduit son allégeance politique, son appartenance à une communauté nationale et le droit de participer à la vie politique. Vue sous cet angle, la nationalité ne peut être l'attribut d'une chose fut-il un navire. La nationalité d'un navire traduit tout au plus une appartenance économique à un Etat. Elle exprime la soumission à la loi économique d'un état déterminé des droits portant sur un navire.

*** Pourquoi une nationalité pour un navire ?**

Si le besoin de donner une nationalité au navire a été ressenti, c'est en raison de **l'ubiquité** de son exploitation commerciale emmenant dans les zones géographiques internationales différentes. Or il faut où il se trouve le soumettre à une juridiction faute de quoi le plus grand désordre règnerait au plan international. La communauté internationale la bien comprise qui impose à tout navire une nationalité. A cet effet, la convention internationale sur le droit de la mer dite **convention de Montego By du 10 décembre 1982** stipule dans son article **100 et suivant « tout navire doit avoir une nationalité et ne doit en avoir une seule. Le fait pour un navire de ne pas avoir de pavillon ou d'avoir plus qu'une nationalité le rangerait dans la catégorie des navires pirates et comme tel il deviendrait l'ennemi commun de l'humanité »**

*** conséquence de la nationalité**

La nationalité ouvre des droits au navire et lui crée des obligations. Au titre des droits, la nationalité confère au navire le droit de battre pavillon de l'Etat qui lui a accordé le droit d'obtenir la protection diplomatique et de bénéficier d'un certain nombre d'avantage économique et financier. La loi du pavillon servira de référence pour la solution de telle ou telle difficulté liée à l'exploitation du navire.

Au titre des obligations, le navire doit s'acquitter des droits et taxes due à l'Etat dont il porte la nationalité.

* **les pavillons de complaisance**

Les contraintes imposées par les législations sociales et fiscales des pays développés (comme c'est le cas en France) rendent moins compétitive l'exploitation internationale des navires sous pavillon de ces Etats. Par exemple un armateur français ne peut en aucun cas proposer des tarifs comparables à ceux qu'un armateur du tiers monde est en mesure de proposer à sa clientèle. Ce phénomène est beaucoup plus ressenti dans la navigation au tramping. Le pavillon de complaisance est donc le pavillon accordé par l'Etat à un navire qui n'a avec cet Etat aucun lien réel, en dehors de l'obligation d'acquitter une taxe fiscale (**très basse**) à l'occasion de l'immatriculation.

En matière de nationalité, les Etats sont souverains et l'exigence d'une **genuine Link** (lien authentique) exigé par la communauté internationale demeure théorique. Aujourd'hui il se trouve des Etats nombreux pour accorder leur pavillon aux navires dont ni le propriétaire, ni l'équipage ne sont nationaux. Le phénomène a été initié par quatre Etats du tiers monde formant le **club palibhasco (panama, Libéria, Honduras, Colombie)**. Aujourd'hui, le quart de la flotte mondiale se trouve être sous pavillon libérien.

8.2- L'immatriculation du navire

Pour qu'un navire puisse acquérir la nationalité d'un Etat, il a été mis en place une procédure qui permet de s'assurer que certaines conditions sont remplies. Cette procédure est l'immatriculation qui est l'opération qui consiste à recenser tous les bâtiments de mer sur des registres publics tenus par l'administration des douanes. D'après le code des douanes, le service douanier des différents ports d'attache tient un fichier matricule composé de fiches établies au nom de chacun des navires du port d'attache considéré. Cette fiche matricule est un récapitulatif de tous les éléments d'identification du navire (**nom, domicile, tonnage, nationalité**) de tous les droits réels principaux et accessoires (**les garants du droit réel : hypothèque**) et de tous les principaux contrats d'affrètement ayant affecté l'exploitation du navire.

8.3- Les marques extérieures et les documents du bord

8.3.1- les marques extérieures

Le statut du navire peut servir à composer les documents que le navire doit avoir à son bord pour justifier de son existence et de son statut juridique. La coque du navire est un bel espace publicitaire sur lequel sont inscrites les informations concernant le navire. Outre le nom de la compagnie qui est inscrit en gros caractère et de certaines marques techniques telles que la ligne de charge, le tirant d'eau. Les navires doivent arborer à la poupe et à la proue leur nom et à la poupe leur port d'immatriculation.

8.3.2- Les documents du bord

Lorsqu'il est arrivé, le navire doit avoir à son bord toute une bibliothèque de documents officiels destinés à permettre au capitaine de justifier l'existence du navire et de sa situation juridique au plan national et international. Parmi tous ces documents, ceux qui sont relatifs à l'Etat civil occupent la première place. Il s'agit de la **fiche matricule, du certificat de jauge, de l'état des inscriptions hypothécaires.**

On trouve encore des documents relatifs au navire en tant qu'engin de navigation maritime ; il s'agit du titre de navigation, du certificat de navigabilité, du certificat de visite de sécurité, les certificats sanitaires.

On trouve aussi un document relatif à l'équipage il s'agit "**du rôle**".

D'autres documents relatifs à la marchandise transportée : **le manifeste, du Connaissance et de l'attestation d'assistance.**

Enfin cette bibliothèque navale comprend des éléments relatifs à la navigation et aux événements rencontrés en cours d'exploitation du navire ; il s'agit des livres de bords, journaux et du livre de discipline.

8.4- Le personnel du navire

L'activité maritime suppose des navires et des hommes pour les exploiter. Les professionnels de la mer sont nombreux et varient, mais le dénominateur commun demeure l'exploitation des navires.

Au premier rang de ces professionnels se trouve **l'armateur**, mais l'armateur ne pourrait rien sans les gens de mer : **les marins**. A côté de ces professionnels existe de nombreux métiers auxiliaires, les uns ayant pour objet de fournir une aide technique **au** navire, soit pour la manœuvre ou la conduite des navires : ce sont les pilotes ou remorqueurs, soit pour le chargement, le déchargement des marchandises (entreprise de manutention).

D'autres participent à l'exploitation commerciale du navire (consignation, courtier, commissionnaire et transitaire).

8.4.1- L'armateur

A l'origine, l'armateur était le propriétaire du navire, c'est lui qui l'armait et l'équipait et l'exploitait commercialement ou autrement.

L'armement proprement dit est l'ensemble des opérations juridiques et matérielles par lesquelles le navire devient opérationnel : recrutement d'un équipage, approvisionnement et ravitaillement de toute nature.

Par extension le mot désigne encore l'ensemble des opérations d'exploitation au commerce du navire : dans ce sens on dirait armement à la pêche au commerce. Pendant longtemps toutes ces fonctions étaient assurées par le propriétaire du navire. Si le propriétaire du navire en reste souvent l'armateur, la réalité économique étant devenu plus complexe, le propriétaire n'est plus toujours l'exploitant du navire. Cette réalité a été entérinée par **la loi française du 03 juin 1969 et le décret du 19 juin 1979 relatif à l'armement**. D'après ces deux textes, si le propriétaire continue d'être présumé armateur du navire, le principe est que l'armateur est avant tout : **« celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soi ou non le propriétaire. »**

8.4.2- les marins

L'armateur est entouré et secondé par un personnel nombreux : **Personnel Terrestre et Personnel Maritime** constituant l'équipage. Tout navire à besoin pour naviguer d'un équipage composé de **Marins** dont le métier est de faire fonctionner le navire et d'autres professionnels chargés de l'exécution de fonction relative à tout exploitation du navire.

Le décret français du **07 août 1967** relatif aux conditions d'exercices de la profession maritime définit le marin comme : **« Toute personne engagée par un armateur ou embarqué pour son propre compte en vue d'occuper à bord un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire. »**

D'après cette définition, **trois conditions** sont nécessaires à la qualité du marin.

*) il faut être embarqué à bord

*) il faut être au service du navire

A cet effet, on distingue deux catégories de personnels

- **Le personnel attaché à la conduite et à l'entretien technique du navire.**

Se sont les hommes d'équipages et le personnel qui participent à son exploitation commerciale et que l'on appelle les Agents du service général.

*) il faut exercer un emploi permanent

Ne sont donc pas marins, les personnes embarquées pour effectuer un travail particulier et momentané. En revanche, le capitaine, le subrécargue la femme de chambre sur un paquebot, le gabier sont des marins.

On distingue parmi les marins, le capitaine des autres membres de l'équipage.

8-4.2.1) Le capitaine

A bord d'un navire, et au sein de l'équipage un homme occupe une place importante par les différents rôles qu'il joue que par le statut particulier qui lui est fait.

Il s'agit du capitaine de navire.

Pour exercer les fonctions du capitaine, il faut un diplôme de commandement (**Diplôme de capitaine au long cours, diplôme de marine marchande...**)

Tout navire doit avoir un capitaine et ne peut en avoir qu'un. Le capitaine a des attributions techniques, il représente l'armateur et jouit des pouvoirs en sa qualité de chef. Du point de vue technique, autre fois le patron du navire s'était le propriétaire lui-même. Il était à bord, mais pouvant ignorer l'art de la navigation. Il avait alors à ces cotés un technicien. Il s'agit du **Pilote hauturier**, c'est-à-dire pilote de la haute mer. De nos jours, l'armateur ne séjourne plus à bord du navire, le capitaine est chargé de la conduite du bâtiment.

8-4-2.3) Les hommes d'équipage et du service général

Un décret français déclare que le personnel se divise en **deux catégories**. D'une part **le personnel du port, de la machine et du service radiotélégraphique**

affecté à la conduite, à la marche et à la l'entretien du navire. D'autre part **les agents du service général (restauration, hébergement, cambuse, lingerie...)**

Parmi les membres de l'équipage, les gens marins sont appelés **mousses** jusqu'à **16ans** et de **16ans** à **18ans** lorsqu'ils servent sur le pont, on les désigne **novices**.

Lorsqu'ils sont à la machine ou au service général on les appelle **apprentis**. Les futurs officiers qui sont en stage à bord sont appelés **pilotins**.

Capitaine, officiers, personnel du service général, et homme d'équipage constitue le personnel embarqué. Ils sont tous appelés **marins**. Ils sont engagés par un contrat de travail qui porte le nom d'engagement maritime.

8.4.3- La société du bord

L'importance des intérêts engagés dans l'expédition et les dangers qui la menacent crée des devoirs à tous ceux qui sont embarqués pour la mener à bonne fin. Dans une expédition, le navire est comme une cargaison isolée et les relations sociales à bord sont différentes de celle de la vie à terre.

Mais cette petite société a un chef, ses membres ont des devoirs particuliers et sa constitution est contrôlée par l'état.

Le chef de la société

Il s'agit du **capitaine**, celui-ci en plus des fonctions techniques et sociales, il est officier de l'état civil pour les naissances et les décès survenus à bord.

Il authentifie les testaments reçus à bord et joue alors le rôle de **notaire**. En outre, il joue le rôle d'instructeur pour les crimes et délits commis à bord. Il a des pouvoirs exceptionnels de discipline et de délits commis à bord. Il a des pouvoirs exceptionnels de discipline et de réquisition sur les personnes et sur les choses.

CHAP III : LE ROLE ECONOMIQUE ET COMMERCIAL DE L'AGENT MARITIME/CONSIGNATAIRE DE NAVIRE

A côté des activités principales, et de l'étude détaillée de l'organigramme d'un Département de Consignation. Il convient d'examiner les rôles économique et commercial joué principalement par le Consignataire.

1- Le rôle économique du consignataire

Le grave déséquilibre entre l'offre et la demande transport international place le consignataire de navires sur un échiquier économique assez perturbé où il se doit d'accomplir sa tâche de façon à répondre à la fois aux désirs des Armateurs et aux besoins des Chargeurs qui constituent en réalité l'essentiel de sa clientèle.

Le contrat économique actuel, fait état d'une impressionnante offre de navires pour un volume réduit de fret à transporter. Dès lors, les ports maritimes se sont engagés dans une véritable bataille de coût afin de drainer un maximum de navires. L'ensemble des opérateurs maritimes participent également à cette bataille dont le sort de leur activité dépend en grande partie.

En effet, un port maritime trop coûteux ou qui engendre de nombreuses difficultés d'ordre administratif ou social (doc. Excessif, grève...) n'est pas de nature à attirer les armateurs et encore moins les chargeurs.

2- Le rôle commercial du consignataire

Le consignataire de navires, prestataire de services par excellence veille à écourter l'escale du navire de manière à satisfaire son armateur, il a également pour souci constant de faire embarquer ou débarquer des marchandises le plus rapidement possible. Il est également chargé d'entretenir des relations étroites avec les chargeurs potentiels car l'une de ses fonctions essentielles consiste à alimenter le navire lors de son escale. Il lui arrive également de gérer des intérêts contradictoires.

En effet, d'une part, l'armateur veut encaisser le plus possible, d'où la nécessité d'une recherche active de fret par le consignataire ; d'autre part, le chargeur veut payer le moins possible.

Dans son rôle de marketing, le consignataire s'oblige à entretenir des rapports très étroits avec sa clientèle (visites fréquentes aux armateurs et aux chargeurs, organisation de diners d'affaires, publicité de la ligne, de l'armement dans des journaux spécialisés ou dans des brochures éditées à cet effet).

Aujourd'hui les conséquences de la conjoncture économique difficile font que ce travail de recherche de nouveaux marchés n'est guère aisé, compte tenu de la raréfaction du fret cargo.

3- Les principales activités du consignataire

Le détail de ces activités sera examiné plus en profondeur dans les prochains chapitres. A ce niveau de notre étude, nous nous bornerons à n'en retenir que les principales :

- Il doit tenir l'armateur constamment informé des tendances des marchés de fret permettant à celui-ci de décider d'une escale,
- Il doit être au courant de l'existence de grands projets industriels (usines clés en main, barrages hydrauliques, routes chantiers d'intérêt public) qui nécessiteront un transport maritime.
- Il doit être au courant également des différentes conférences maritimes et de leurs tarifications,
- Il doit entretenir d'excellents rapports avec :
 - ✓ Certains organismes commerciaux comme la chambre de commerce, la direction du commerce extérieur qui peuvent avoir de bons renseignements sur les possibilités des marchés internationaux,
 - ✓ Les industriels qui ont toujours besoin de matières premières, de machines ou de pièces de rechange. Ces derniers représentent un potentiel de fret appréciable.
 - ✓ Les assureurs avec lesquels il convient d'entretenir des relations très étroites afin d'éviter toute animosité préjudiciable au bon déroulement des litiges.
 - ✓ Les autorités portuaires, douanières, polices car c'est d'elles que dépend pour beaucoup la bonne marche d'une escale.
 - ✓ Les manutentionnaires, de façon à les informer des mouvements des navires afin de prévoir les chargements ou les déchargements et assurer, de ce fait, une excellente programmation.

En conclusion, l'on peut affirmer que le consignataire de navires constitue un auxiliaire extrêmement précieux, en sa qualité de professionnel, il doit tenir l'armateur et les agents des prochains ports constamment informés des opérations et prévisions de départ du navire afin de faciliter sur toute la chaîne de transport maritime, la rotation optimale du navire et de sa cargaison.

CHAP IV : **ORGANIGRAMME D'UN DEPARTEMENT CONSIGNATION**

Le service consignation est aussi appelé "SHIPPING DEPARTMENT". La dénomination anglaise de ce terme s'explique par le fait que, d'une part l'Angleterre ait régné pendant de nombreux siècles sur les mers d'autre que l'anglais constitue la langue du commerce international, par excellence.

Ce service a un aspect très différent des autres services de société. Cela est dû au cosmopolitisme de ses relations. Il est certain que l'agent qui côtoie de manière journalière des commandants, officiers et marins de toutes nationalités à une ouverture sur le monde que n'a pas forcément le commis du magasin ou le dactylo du transit (opérateur ou opératrice de saisie).

REMARQUE : On appelle agent maritime celui qui s'occupe d'un seul armateur (ex ; l'employé de l'armateur) et on appelle agent consignataire celui qui s'occupe de plusieurs armateurs. (Exemple : l'employé d'une maison de consignation).

L'organigramme nous procure la physionomie de son organisation.

1. Le chef du service

Il dirige, gère, représente et reste responsable du service vis-à-vis de la direction. De même, il engage la responsabilité de l'entreprise auprès des tiers. Pour le seconder dans ses tâches multiples, il dispose de deux secrétaires qui exécutent en fait le travail de l'ensemble du service.

2. L'adjoint commercial

Il s'occupe de toutes les questions commerciales relatives aux escales des navires. Ses tâches sont les suivantes :

- Contact avec la clientèle, les exportateurs et les transitaires
- Contact avec les armateurs,
- Démarchage commercial : celui-ci se fait principalement par téléphone dans de très rares situations, par des contacts directs et quelques fois à domicile,
- Discussion des tarifs de fret avec les exportateurs d'une part, avec les armateurs d'autre part.
- Prise en notes des réservations de fret sur des fiches prévues à cet effet (fiche par navire FICHE BOOKING).
- Tenue à jour d'un classeur géographique par zone et non par port
- Information de l'exportateur et de l'armateur,
- Préparation des listes de chargement,
- Taxation des frets par connaissement,
- Contrôle des bulletins et des manifestes à l'arrivée et au départ,
- Etablissement des prévisions d'arrivée des navires,

- Remplacement du chef de service pendant ses absences.

3. L'adjoint technique

Il supervise la consignation physique des navires, ses tâches sont les suivantes :

- Attribuer les navires aux agents,
- Préparer l'escale du navire avant de remettre le dossier à l'agent,
- Contrôler le travail de l'agent,
- Monter à bord des navires dont l'escale est supérieure à 12H
- Etablir le rapport quotidien des navires en opération, ce rapport est destiné à la direction,
- Préparer la conférence du port (quotidienne) qui a pour but de placer les navires à quai,
- Tenir à jour le cahier des caractéristiques des navires,
- Remplacer l'agent commercial pendant ses absences ou lorsque ce dernier assure l'intérim du chef de service.

4. Les agents consignataires

Ils sont les éléments de base du service. Leur travail que nous verrons en détail avec le circuit s'effectue sous la direction de l'adjoint technique. Il consiste à la consignation physique du navire. Leurs tâches sont :

- Préparation de l'entrée du navire c'est-à-dire informer les autorités portuaires (capitainerie, police, santé) et douanières.
- Vérification des documents de chargement, bons à embarquer de la douane, bulletin d'embarquement. Ce bulletin, pour être valable doit être signé par l'adjoint commercial, à défaut par l'adjoint technique,
- Vérification avec le magasin export, de l'approche de la marchandise à embarquer,
- Relance éventuelle des exportateurs ou de leurs mandataires c'est-à-dire le transitaire,
- Préparation avec l'acconage et à l'aide des documents reçus avant l'arrivée du navire de son déchargement,
- Assistance au navire (très important et très vaste. Exemple : médecins, santé, ravitaillement...)
- Vérification et signature des documents d'entrée : manifeste cargo, comptable, d'équipage,
- Vérification des connaissements,
- Signature des connaissements par un commandant. Cette opération est importante en particulier dans le cas où le commandant veut porter des réserves alors que le chargeur souhaite avoir un connaissement net,

- Vérification et signature des documents de sortie : manifestes cargo, comptable, équipage, questionnaires à l'équipage,
- Eventuellement, rapport d'escale.

5. La section manifeste

Le travail de cette section est exécuté sous la responsabilité effective des agents. C'est en effet les agents qui signent les manifestes et les documents d'entrée et de sortie des navires. Quant aux manifestes comptables, ils sont vérifiés par le commis de la section compte d'escale. En réalité, la section manifeste n'a qu'un rôle de dactylographie.

6. La section envoi des documents

Cette section emploie un commis qui expédie aux intéressés armateur et agents des divers ports de destination, les documents qui leurs sont destinés (1).

Les commis

- Remettent les bons à enlever à l'import.
- Remettent les connaissements originaux à l'export.

La section litiges

Cette section traite toutes les affaires litigieuses découlant du transport des marchandises.

Le chef de section

- Instruit les dossiers litiges

L'archiviste

Responsable de tout le classement.

- Remet les dossiers ou documents demandés par les personnes appartenant au service navigation,
- Veille au retour de ces dossiers ou documents
- Signale les colis libérés et apparaissant sur les états différentiels lorsqu'il classe les bordereaux de livraison.
- COFFRE : poste d'amarrage sur le plan d'eau sur lequel le navire peut stationner en attendant qu'on lui dégage un poste à quai, certaines manutentions peuvent y être accomplies (chargement/déchargement de billes).

1) Les documents expédiés = les connaissements originaux, le manifeste cargo et comptable, les rapports d'escale, les time sheet

CHAP V : **LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU CONTRAT D'AGENCE MARITIME**

1. Définition du contrat d'agence maritime

Le contrat d'agence maritime est un accord entre un armateur et un consignataire dans le cadre de la consignation d'un ou de plusieurs navires ou d'une cargaison par le consignataire moyennant une rémunération.

2. Les parties au contrat

Le contrat d'agence met en présence et en relation d'affaires deux personnes morales et physiques.

Il s'agit d'une part de **l'armateur** et d'autre part du **consignataire**.

2.1 L'armateur

De manière générale, l'armateur est défini comme étant le propriétaire d'un ou de plusieurs navires mais il n'est toujours pas le propriétaire du navire dans la mesure où l'affréteur est souvent considéré comme un armateur.

Dès lors l'on pourrait définir l'armateur comme une personne physique ou morale qui arme et/ ou exploite un navire de manière régulière ou occasionnel.

2.2 Le consignataire

L'armateur choisi un représentant légal par un contrat d'agence maritime dans un port fréquenté par son ou ses navires : **c'est le consignataire**.

3. Les principales caractéristiques du contrat d'agence maritime

Le contrat d'agence maritime est caractérisé par quatre éléments. Il s'agit de :

- La détermination des parties au contrat
- La nature juridique du contrat
- La rémunération du consignataire
- La preuve et la cessation du contrat

3.1 La détermination des parties

Les parties au contrat d'agence maritime sont normalement un armateur et un consignataire de navire indépendant.

L'une des spécificités du contrat d'agence consiste à définir de manière très précise les missions et obligations confiées au consignataire prestataire de service.

3.2 La nature juridique du contrat

Il n'existe pas de formalisme juridique particulier concernant ce type de contrat qui repose sur l'autonomie et la volonté des parties.

De façon générale, les deux (2) parties s'accordent pour inscrire dans leur contrat toute indication nécessaire à la définition de leur relation.

De manière spécifique, le consignataire en sa qualité de prestataire de service s'engage à mettre à la disposition de l'armateur toute sa compétence professionnelle afin d'accomplir au mieux la mission qui lui a été confiée contre rémunération.

3.3 La rémunération du consignataire

Le consignataire exerce son travail contre rémunération.

En compensation de tous les soins et services rendus conformément au contrat établi sur le fret net (coût du transport).

Le taux varie, il est de façon générale de **2,5% à l'import** et **5% à l'export**.

Aussi faut-il ajouter que, d'un commun accord entre l'armateur et le consignataire, ces taux peuvent être remplacés par un montant fixe appelé **frais d'agence**.

Ces frais d'agence sont souvent fixés seulement pour les lignes régulières en remplacement de la commission d'agence à l'import et à l'export.

3.4 La preuve et la cessation du contrat

Le contrat d'agence maritime repose sur un rapport écrit. De nos jours, il peut apparaître sous la forme d'un **télex** ou un **fax**

Cependant, le contrat d'agence peut s'arrêter du fait soit de l'armateur soit du consignataire. Des litiges qui pourront survenir entre les parties au sujet de l'exécution de la convention seront exclusivement de la compétence des tribunaux compétents (lieu de consignation du navire).

CHAP VI : **LES OBLIGATIONS ET RESPONSABILITES DES PARTIES AU CONTRAT D'AGENCE MARITIME**

Les deux parties au contrat d'agence maritime sont : L'armateur (transporteur maritime) et le consignataire.

1. Le consignataire

Rappelons que le consignataire est le représentant légal de l'armateur dans un port fréquenté par le ou les navires de ce dernier.

En sa qualité de représentant légal, il se doit d'accomplir les tâches pour lesquelles il a été désigné par l'armateur et aura sa responsabilité engagée en cas de non respect des clauses du contrat pouvant entraîner des dommages.

1.1- Les obligations du consignataire

Le consignataire doit :

- Prendre toutes les dispositions pour l'entrée et la sortie des navires qu'il consigne (prendre contact avec le service de pilotage, de remorquage, de procéder au dépôt manifeste à la douane.
- Assister l'équipage pendant la visite des autorités habilités à visiter le navire à l'accostage ou pendant l'escale : ce sont **le service d'hygiène et la brigade maritime**.
- Payer pour le compte de l'armateur tous les droits et taxes et portuaires et toutes les autres dépenses liées à l'escale du navire.
- Faire tout son possible afin de fournir au navire qu'il consigne le maximum de marchandises tant à l'entrée qu'à la sortie des ports tels qu'identifié dans le contrat aux conditions les plus favorables.
- Recevoir et engager les marchandises à embarquer sur ces navires
- Recevoir et livrer au destinataire les marchandises déchargées au port où il a été désigné.
- Encaisser le fret payable à destination et celui payable au départ.
- Maintenir une organisation suffisante pour assurer la représentation, la défense et la promotion des intérêts commerciaux et autre de l'armateur afin de lui éviter toute perte.

1.2- La responsabilité de consignataire

La responsabilité du consignataire se manifeste à deux niveaux : d'une part en qualité de mandataire de l'armateur et d'autre part sur la base de sa faute personnelle prouvée.

1.2.1 En sa qualité de mandataire de l'armateur ou du transporteur maritime

Les chargeurs ne pouvant atteindre directement le transporteur maritime ou l'armateur avec lequel ils ont passé le contrat de transport peuvent assigner en justice le consignataire en sa qualité de mandataire et cela en cas de problème ou litige.

Dans ce cas l'action se comporte comme si elle était entreprise contre le transporteur lui-même. Cependant, la limitation des responsabilités et les cas exonératoires peuvent jouer pleinement.

1.2.2 Sur la base de sa faute personnelle prouvée

Si l'action est basée sur sa faute personnelle prouvée c'est-à-dire faute extérieure de transport au contrat de transport (contrat de transport liant le transporteur maritime au chargeur) dans ce cas celle-ci sera justifiée. Pour se faire il appartient au chargeur de prouver la faute commise par le consignataire, le dommage qu'il a subi et le lien de causalité entre la faute et le dommage. Aussi faut il ajouter que le transporteur maritime peut aussi engager la responsabilité de son mandataire (le consignataire) pour faute de sa part dans l'exécution du mandat qui lui a été confié.

2. L'armateur

L'armateur substitué par le transporteur maritime a aussi des obligations et responsabilités qu'il se doit de les respecter vis-à-vis du consignataire.

2.1 Les responsabilités de l'armateur

La responsabilité de l'armateur ne peut être mise en jeu que par le consignataire que dans le cadre contractuel.

Exemple : le contrat de consignation étant conclu dans l'intérêt commun, sa résiliation unilatérale par l'armateur, si elle n'est pas justifiée par ce dernier pour une faute du consignataire, donne droit au consignataire à la réception d'une indemnisation subit par l'armateur.

Pour se dégager de cette responsabilité, il appartient au transporteur maritime de prouver qu'il avait de bonnes raisons de résilier le contrat.

2.2 Les obligations de l'armateur

L'armateur a trois obligations fondamentales envers le consignataire de son ou ses navires. Ses obligations sont :

- Il doit payer la commission du consignataire et rembourser l'ensemble des dépenses que se dernier aura fait pour son compte lors de l'escale du navire (compte d'escale)
- Il doit indemniser le consignataire des pertes liées à sa faute (faute de l'armateur) et subir dans l'exercice régulier de sa mission (le consignataire).
- Il se doit d'accomplir les engagements que le consignataire a pris pour son compte dans le cadre de la mission qu'il lui a confié.

CHAP VII : **CONSIGNATAIRE DU NAVIRE ET CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON**

1. Le consignataire du navire

Dans les ports dans lesquels une compagnie d'armement dispose d'une succursale, elle confie la direction de ses activités à un chef d'agence ou « commis succursaliste ».

Dans le cas contraire, elle peut faire appel à un agent non exclusif : **le consignataire du navire.**

Le consignataire de navire (également appelé consignataire de la coque) est un **mandataire**, lié à son mandant par un contrat de consignation et qui agit dans l'intérêt du navire et de ce qu'il transporte. Il peut par exemple, « reconnaître l'existence de manquants au nom et pour le compte du transporteur maritime ».

1.1- Missions du consignataire du navire

Il a pour mission de :

- Recevoir les marchandises à embarquer
- Réceptionner l'ensemble de la cargaison des mains du capitaine et de la soigner jusqu'à sa livraison au destinataire ;
- Ravitailler le navire à l'escale et donc plus généralement ;
- Mener à bien toutes les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même.

1.2- Les attributions commerciales

Le consignataire du navire exerce diverses attributions commerciales :

- Négocier les contrats de transport ;
- Coter ;
- Recruter et encaisser éventuellement les frets ;
- Emettre et signer les connaissements correspondants ;
- Négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes ;
- Il doit réclamer le fret à l'ayant droit, mais il n'en est pas personnellement débiteur.

1.3- Statut du consignataire de navire

Le statut légal du consignataire de navire est régi, par :

- Le décret n° 66 – 1078 du 31 décembre 1966
- La loi n° 69 – 8 du 03 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes et son décret d'application n° 69 – 679 du 19 juin 1969.

Le consignataire du navire est un « mandataire salarié » de l'armateur et non des destinataires. Les tribunaux retiennent de façon constante cette qualification.

Par **mandat salarié**, il faut entendre un mandat non gratuit.

Le régime juridique institué par la loi du 3 janvier 1969 s'applique quelle que soit la qualité en laquelle agit l'armement (transporteur ou fréteur).

Mais le recouvrement des sommes inscrites au « compte d'escale » peut s'avérer difficile notamment lorsque le navire consigné est un affrété : il s'agit de ne pas se tromper de débiteur ... dès lors **assigne en vain l'armateur** le consignataire qui ne parvient pas à recouvrer de **l'affréteur à temps** les sommes lui restant dues au titre du compte d'escale : ces sommes étant afférentes « à des charges de gestion commerciale ... seul l'affréteur qui a choisi l'agent du navire ... est redevable envers cet agent du paiement des frais correspondants ».

Le contrat de consignation peut être qualifié de « mandat d'intérêt commun », lequel, s'il est révoqué sans préavis, ouvre droit à des dommages – intérêts.

1.4- Responsabilité contractuelle du consignataire de navire

1.4.1 Principes

Les règles relatives à la responsabilité du consignataire découlent, tout naturellement, de sa qualité de mandataire :

- Le consignataire de navire, mandataire salarié de l'armateur, ne prend **aucun engagement personnel**. En concluant divers contrats (de transport, par exemple) avec les tiers, il traite **au nom et pour le compte de l'armement** : les contrats de transport ainsi conclus créent des rapports contractuels directs entre l'armement et les chargeurs,
- Il est responsable de ses **fautes personnelles** et n'est pas responsable du fait de l'armateur ou du capitaine, ces fautes doivent être prouvées. Jugé que le consignataire ne peut être condamné personnellement au paiement d'une contravention de grande voirie en l'absence de preuve permettant de le déclarer responsable, sauf si l'infraction lui est imputable ou s'il refuse de révéler l'identité de son mandant. Jugé, également, que le refus inopiné du capitaine de charger le matériel pour lequel la réservation avait été faite ne peut engager la responsabilité du consignataire du navire. Pareillement jugé en ce qui concerne la transmission d'informations (fournies par la compagnie de navigation) qui se sont révélées inexactes, que le consignataire n'a pas commis de faute dès lors qu'il ignorait leur inexactitude et qu'il n'était pas chargé de les vérifier.

De même, le transporteur maritime reste seul responsable des dommages survenus à la marchandise lorsque son consignataire l'a informé des risques présentés par le port de déroutement choisi par lui et que le transporteur n'en a pas tenu compte.

- Sa responsabilité contractuelle ne peut être mise en jeu que par celui qui a requis ses services : il n'est donc responsable qu'envers son mandant, en l'occurrence l'armateur et lui seul.

Il doit, notamment, répondre, vis – à – vis de ce dernier, des conséquences d'un dessaisissement de la marchandise entre les mains d'une personne non détentrice légitime du connaissance.

1.4.2 Etendue de la responsabilité

L'article 13 de la loi n° 69 – 8 du 3 janvier 1969 distingue deux cas :

- Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire est soumis aux principes et limitations de responsabilité applicable aux entreprises de manutention, dans les conditions prévues par les articles 52 et 55 de la loi du 18 juin 1966. C'est ainsi qu'un jugement a considéré que si le transporteur maritime est responsable des avaries par eau de mer survenues à des marchandises pendant leur transport, le consignataire du navire doit répondre quant à lui de l'aggravation de ces avaries lorsque les marchandises sont sous garde.

De même, le consignataire du navire qui conserve pendant plus de deux mois une marchandise mouillée par eau de mer sans prendre aucune mesure de sauvegarde de nature à limiter les effets de la mouille, commet une négligence inacceptable, engage sa responsabilité.

Lorsque la mission confiée à un consignataire prend fin au moment du déchargement du navire, le consignataire ne saurait engager la responsabilité du transporteur par des actes ou interventions (attestations de non débarquement par exemple) postérieur au déchargement des marchandises.

Jugé que le représentant de l'armement qui se charge de la mise à disposition d'un conteneur, réserve le fret, sous –traite le transport routier du conteneur et demande l'intervention d'un dépanneur frigoriste intervient non pas en qualité de commissionnaire de transport mais bien comme consignataire de navire.

- Pour les autres opérations qu'il effectue, il est responsable dans les termes du droit commun.

1.4.3 Prescription

La cour de cassation estime aujourd'hui que l'article 16 de la loi 1969, qui soumet les actions contre les consignataires à une prescription d'un an, s'applique aux procédures engagées sur le plan contractuel, mais aussi à celles qui le sont sur le terrain délictuel.

Toutefois, il y a lieu de retenir la prescription de droit commun lorsque le consignataire se place hors du cadre de la loi maritime. Il en est ainsi quand le consignataire demande au transporteur maritime d'assurer à son égard les conséquences résultant des instructions données (livraison de la marchandise contre remise d'une lettre de garantie), l'action introduite ayant alors pour fondement le mandat salarié qui les unit et non le contrat de transport.

1.5- Responsabilité délictuelle du consignataire

Le consignataire du navire peut être délictuellement responsable vis - à - vis de toute personne n'ayant pas requis ses services, mais souffrant d'un préjudice qui trouve son origine dans une faute qui lui est imputable.

A été déclaré responsable, vis - à - vis de l'acheteur - destinataire d'un lot de pomme, le consignataire qui a porté sur le connaissement la fausse attestation d'un « voyage en droiture », alors que le navire ayant escalé, est arrivé près d'un mois plus tard que prévu, occasionnant un préjudice important au destinataire par suite de la baisse des cours.

De même a été reconnu responsable (à hauteur des deux tiers) vis - à - vis du propriétaire d'un conteneur égaré, l'agent qui, bien qu'instruit par l'expéditeur de procéder à l'embarquement sur un navire précis, puis informé que le navire prévu ne ferait pas escale, a cependant sans aviser son mandant, délivré un connaissement mentionnant faussement le chargement du conteneur à bord du navire, et expédié la marchandise par train.

1.6- Représentation légale de l'armateur en justice

Le consignataire du navire a le pouvoir légal de représenter le transporteur en justice. Il peut donc être assigné en qualité.

A cet égard, il faut être vigilant dans la rédaction de l'acte introductif d'instance.

Ce dernier doit bien mentionner que le consignataire est pris en sa qualité de représentant du transporteur et non pas en son nom personnel.

N'étant qu'un mandataire salarié, le consignataire du navire n'a aucune qualité pour décider personnellement d'interjeter appel.

Le consignataire a qualité pour recevoir une assignation et désigner un agrée capable de représenter son mandant en justice. Le consignataire du navire peut recevoir notification des condamnations prononcées contre l'armateur ou le capitaine, mais ne peut en l'absence de texte permettant de la déclarer responsable, être personnellement condamné, sauf si l'infraction lui est imputable ou s'il refuse de révéler l'identité de son mandant.

Dès lors qu'un armateur est appelé à la cause et présent aux débats, le consignataire doit être mis hors de cause.

1.7- Obligations découlant du code des ports maritimes

Conformément aux dispositions de l'article 2 du règlement général de police des ports maritimes, les consignataires doivent adresser à la capitainerie du port, par écrit, et selon le modèle d'avis d'arrivée en usage dans le port, une demande d'attribution de poste à quai comportant leurs prévisions sur la durée de l'escale, les caractéristiques du bâtiment, la nature de son chargement, les temps de chargement et de déchargement.

2. Le consignataire de la cargaison

Le consignataire de la cargaison est un mandataire salarié des ayants droit à la marchandise.

2.1- Missions du consignataire de la cargaison

Il a pour rôle essentiel de prendre pour le compte de l'ayant droit, son mandant, livraison des marchandises.

Il doit également conserver les droits du réceptionnaire en procédant au pointage et adresser éventuellement des réserves contre le bord pour le compte du destinataire. En application des dispositions de l'article 57 du décret du 31 décembre 1966, le consignataire doit adresser ses réserves écrites au plus tard au moment de la livraison ou dans les trois jours, s'il s'agit de dommages non apparents. A défaut de réserves, il est réputé avoir reçu la marchandise dans l'état et l'importance décrite au connaissement.

Il acquitte le fret si celui – ci est encore dû et en outre, il doit prendre soin de la marchandise pendant qu'elle est entre ses mains et la délivrer au destinataire.

N.B. : Selon la jurisprudence, la loi ne confère pas au consignataire de la cargaison un pouvoir légal de représentation en justice du destinataire.

2.2- Responsabilité du consignataire de la cargaison

La responsabilité des consignataires de la cargaison est alignée sur celle des entrepreneurs de manutention.

Ainsi, lorsque le consignataire effectue des opérations de manutention, il est responsable des dommages qu'elle subit alors, à moins qu'il établisse l'une des causes libératoires.

La responsabilité du consignataire de la cargaison, en ce qui concerne la garde des marchandises, prend fin au moment où il les livre au réceptionnaire.

2.3- Contentieux

2.3.1 Droit d'action

L'action contractuelle contre le consignataire de la cargaison n'appartient qu'à celui qui a requis ses services.

L'action contre le consignataire n'est pas contre le transporteur. La consignation ne peut apposer au demandeur des clauses insérées au connaissement ou à la charte – partie. Le destinataire n'a pas à prendre de réserves contre le consignataire, qui ne bénéficie pas d'une présomption légale de livraison conforme. Mais cette présomption existe en fait, car le destinataire qui a reçu la marchandise sans protester devra établir que la perte ou l'avance existait au moment de la délivrance.

2.3.2 Prescription

Toute action contre le consignataire de la cargaison se prescrit par un an (loi n° 69 – 8, 3 janvier 1969 article 16).

Toutefois, un consignataire qui en sus de la réception de la marchandise, assure une véritable « mission de stockage » (entreposage et gestion du stock) accomplit, de ce fait, des prestations certes consécutives au mandat de consignataire, mais en tout état de cause, détachables de ce mandat : il ne peut valablement opposer à son adversaire la prescription annale car devenu dépositaire de la marchandise litigieuse, il demeure soumis à la prescription de dix ans.

2.3.3 Tribunal compétent

Le tribunal normalement compétent sur le plan territorial est en application du nouveau code de procédure civile :

- Soit celui du lieu où demeure le défendeur : il s'agit, pour une personne morale, de son siège social ou d'une succursale, à condition toutefois que l'opération litigieuse se rattache aux activités de cette dernière ;
- Soit celui du lieu d'exécution de la prestation de service (ce sera généralement le port).

S'il ya plusieurs défendeurs, le demandeur peut, à son choix, les assigner tous devant le tribunal compétent à l'égard de l'un d'eux.

3. Cumul de fonctions

Une entreprise de consignation peut être, à la fois, consignataire du navire pour le compte du transporteur maritime et consignataire de la cargaison pour le compte des destinataires. Cette situation peut, notamment, résulter d'une clause du connaissement donnant mandat au transporteur de choisir, pour le compte du destinataire, l'entreprise à qui sera remise la marchandise une fois embarquée. La pluralité de mandats est juridiquement possible (un consignataire peut

représenter tout à la fois l'armement et le chargeur, où il est précisé que « seul le transporteur pourrait se plaindre d'un tel cumul, si ses intérêts n'étaient pas sauvegardés »). Le consignataire du navire peut être institué mandataire des réclamateurs et représenter deux différents ayant des intérêts opposés, à condition qu'il ne fasse pas prédominer les intérêts de l'un au préjudice de l'autre.

CHAP VIII : L'ASSISTANCE AU NAVIRE : LES OPERATIONS COMMUNES AUX NAVIRES DE LIGNES REGULIERES ET DE TRAMPING

GENERALITES

Dans la description des activités du consignataire à l'occasion de l'assistance du navire à l'escale, il sera traité indistinctement de celles-ci, selon que le consignataire s'occupera de navires de Lignes Régulières (1) ou de navires opérant en Tramping (2), puisque dans la réalité des opérations, les trois grandes divisions apparaissent, à savoir

AVANT L'ARRIVEE DU NAVIRE

PENDANT L'ESCALE DU NAVIRE

APRES L'ESCALE DU NAVIRE

1- Avant l'arrivée du navire

Avant l'arrivée effective du navire dans le Port, et particulièrement s'agissant de Navires Tramps, le consignataire reçoit de l'Armateur, un Téléx l'informant qu'il a été choisi pour consigner le navire à l'escale. Il s'agit de la procédure qui a cours au niveau de la consignation des navires opérant en Tramping. Mais de façon générale, s'agissant de navires de Lignes Régulières, le Consignataire, déjà déterminé par contrat, connaît par avance, au moyen des « Schédules » (calendrier de positionnement des navires établis par les Conférences Maritimes), la date approximative de passage du navire dans le Port.

Dans les deux cas, le Consignataire recevra, du commandant de bord, par radio ou par télex, l'E.T. A (Estimated Time of Arrival ou la Date Approximative de l'Arrivée du navire dans le Port).

1.1) Au niveau du navire

La réception de l'E.T.A permettra au Consignataire, d'établir une Demande d'Entrée du navire auprès de la Capitainerie du Port en vue de solliciter un Pilote, des remorqueurs et des lamaneurs. La Capitainerie prendra en considération les caractéristiques du navire pour affecter un ou plusieurs Remorqueurs.

L'E.T.A mentionne généralement les caractéristiques techniques du navire en précisant son Tirant d'eau, sa Longueur, sa Jauge Brute et sa Jauge Nette, le Port en lourd... dans ce cas où l'E.T.A ne donnerait aucune de ces indications ou s'il n'existait pas d'E.T.A, le Consignataire devra les retrouver dans le LLOYD'REGISTER en prenant pour référence, le Nom du Navire.

(1) Navires de Lignes Régulières : Navires assurant une desserte maritime connue dans le cadre d'une Conférence Maritime.

(2) Navires évoluant en Tramping : Navires n'assurant aucune desserte maritime régulière et visitant les Ports en fonction du Fret disponible à transporter.

Le LLOYD'REGISTER est un registre dans lequel sont enregistrés tous les Navires en opération au plan Mondial.

L'obtention des caractéristiques du navire sont importantes pour le travail du Consignataire car elles lui permettent de préparer, en toute sécurité, les opérations suivantes :

La Mise en Douane du navire, l'obtention du Pilote, des Remorqueurs, des Lamaneurs et surtout la mise à disposition de l'équipement de manutention le plus approprié afin de réaliser le déchargement et le chargement en toute sécurité et célérité.

*le Pilote est chargé de diriger le navire à travers le chenal d'accès et sur le plan d'eau lagunaire (le pilotage est obligatoire au Port Autonome d'Abidjan et le Pilote doit effectivement être à bord à l'entrée et à la sortie du navire),

*les Remorqueurs sont chargés de convoier et de ranger le navire le long du quai. Ils sont également sollicités toutes les fois qu'un mouvement doit être opéré par le navire, par exemple pour le déplacement d'un Poste à quai à un autre poste, plus éloigné.

Le Remorquage est obligatoire au Port Autonome d'Abidjan pour tous les Navires affichant un certain Tonnage. Mais, il arrive très souvent que les Navires Porte-conteneurs, du fait de leur extrême maniabilité, n'utilisent pas de Remorqueurs. Il demeure que, même dans ce cas d'espèce, le service de Remorquage leur sera facturé.

*les Lamaneurs ont pour tâche d'amarrer et de désamarrer le navire sur les pontons d'amarrage, le long du quai, de façon à l'immobiliser pendant les opérations de Manutention.

*les équipes de Dockers (Manutentionnaires) sont commandées par le Consignataire. Cette dernière réserve par la même occasion, le matériel de manutention (grues, fourchettes, portiques, élingues, véhicules d'évacuation, petits matériels, etc....).

En Tramping et de façon plus générale, s'agissant de Navires douteux, le Consignataire exigera de l'armateur, le dépôt préalable d'une avance de fonds (provision) avant de commencer l'ensemble des opérations.

1.2) Au niveau de la cargaison

Il convient, de ce point de vue, de distinguer d'une part les opérations réalisées à l'importation, d'autre part, celles réalisées à l'exportation.

1.2.1) A l'importation

Le Consignataire reçoit les Documents dont il a besoin pour pouvoir opérer le navire à l'escale. Ce sont principalement :

- Le Manifeste-Cargo (Cargo-Manifeste) ou manifeste de chargement, cargaisons
- Le Manifeste-Comptable (Freight Manifeste) ou manifeste financier.

Le Manifeste-Cargo se présente comme le récapitulatif de l'ensemble des Connaissances embarqués. Il reprend toutes les indications contenues sur le connaissement, notamment celles concernant les marchandises. Il est établi par voyage et par port de destination. Il doit toujours demeurer à bord du navire durant son voyage. Il peut être demandé par la Police Maritime ou les Gardes-côtes (Douane).

Le Manifeste-Comptable contient des informations d'ordre financier. Il est transmis par le consignataire du Port d'Embarquement du consignataire du Port de Débarquement, dans le cas où le Fret (le prix du transport) doit être perçu à l'arrivée. Le Fret dit alors "Fret to Collect". Cette mention doit figurer de manière bien distincte sur l'ensemble des copies du Connaissement. Une attention toute particulière doit être accordée à cette mention dans la mesure où sur le fret payable à destination, le consignataire perçoit une commission.

Les manifestes sont expédiés par courrier rapide ou consignataire.

Si les manifestes sont rédigés en anglais, ce qui est bien souvent le cas, le consignataire, par le truchement de son Service Documentation, procédera à leur traduction, en français.

Des photocopies des manifestes-cargos sont ensuite réalisées et ventilées dans les autres services de l'Entreprise de Consignation (Taxation, Conteneurs, Conventionnels, etc...), ainsi qu'à la Douane et aux services de la Manutention. Un exemplaire reste à la Documentation pour constituer le dossier du navire.

Le manifeste permettra à l'Entrepreneur de manutention de connaître exactement le nombre de conteneurs, de colis à manutentionner et à stocker, Pour l'escale du navire.

Des avis d'arrivée sont émis pour prévenir les clients importateurs sur le lieu exact d'entreposage de leur marchandise (magasin n°, terre-plein, terminal, etc...) Enfin, le consignataire établira le manifeste SYDAM (Système de Dédouanement Automatique des Marchandises) qui permettra aux Transitaires de procéder à l'établissement des Déclarations Douanières pour le compte de leurs clients.

Dans le cas de déchargement de Marchandises Dangereuses, il est fait obligation au Commandant de Bord, de hisser un Pavillon Rouge sur le mat de son Navire de manière à prévenir les autres usagers de la Communauté Portuaire de l'existence

de celles-ci, à bord. Les Autorités Portuaires devront positionner un engin de sécurité durant les opérations de débarquement qui se feront en première priorité.

1.2.2) A l'exportation

De façon générale, le consignataire procédera, d'une part au recrutement du fret, d'autre part, à l'acheminement et/ou à la livraison des marchandises confirmées.

a) Le recrutement du Fret

Cette activité est réalisée par le service BOOKING. A l'occasion de ce recrutement, le consignataire se livrera à un travail de recensement des Exportateurs potentiels et il leur enverra des Prévisions de Mises en Charge.

Celles-ci se présentent comme étant des positionnements de navires en fonction des Dessertes Maritimes et par Port de destination, navires sur lesquels les Exportateurs pourront expédier leurs marchandises. Le consignataire doit également renseigner ses clients sur le mode de transport (conventionnel ou conteneur). En effet, si les marchandises doivent voyager sur un navire porte-conteneur, il faudra nécessairement les empoter. Dans la pratique, les clients sollicitent de la part du consignataire, la mise à disposition d'un certain nombre de conteneurs leur permettant de réaliser correctement leurs expéditions.

Il convient de noter que l'emportage des conteneurs peut se faire soit chez le client, soit sur le terminal, soit à la station de Groupage /Dégroupage que l'on appelle encore C.F.S (container freight station).

Les clients doivent aussi être conseillés sur le mode de réalisation de l'expédition. A cet effet, plusieurs combinaisons pouvant être présentées.

Celles-ci varient selon les continents Européen, Américain et Asiatique.

Ainsi l'on peut retrouver les formules du genre :

EUROPE

FCL= Full Container Load= Conteneur Plein

LCL=Less than a container load = conteneur de groupage

- FCL/FCL = le conteneur est plein au départ et plein à l'arrivée. Dans ce cas, nous aurons 1 seul expéditeur (au départ) et 1 seul destinataire à l'arrivée.
- FCL/LCL = le conteneur est plein au départ et il sera dépoté à destination. Ainsi, nous aurons 1 seul expéditeur et plusieurs destinataires. C'est également l'exemple d'un fournisseur unique qui ravitaille différents clients situés dans un seul pays.
- LCL/FCL = le conteneur est empoté au départ et il arrive plein chez le destinataire. Dans ce cas, nous avons plusieurs expéditeurs (fournisseurs) qui expédient tous des marchandises à un seul client.

- LCL/LCL = le conteneur est empoté au départ et il sera dépoté à l'arrivée. C'est la situation dans laquelle différents expéditeurs envoient des marchandises à différents destinataires dans un seul et même pays.

AMERIQUE (U.S.A)

HOUSE TO HOUSE = H/H qui est l'équivalent du FCL

PIER TO PIER = P/P qui est l'équivalent du LCL

Avec les différentes combinaisons ci-après :

- H/H : idem FCL/FCL
- H/P : idem FCL/LCL
- P/H : idem LCL/FCL
- P/P : idem LCL/LCL

ASIE

CONTAINER YARD = CY qui est l'équivalent du FCL

(Pure à conteneur)

CONTAINER FREIGHT STATION = CFS qui est l'équivalent du LCL.

- CY/CY : idem FCL/ FCL
- CY/CFS : idem FCL/LCL
- CFS/ CY : idem LCL/FCL
- CFS/CFS : idem LCL/LCL

Par la suite, le consignataire va contrôler les bons ou bulletins d'embarquement établis par le transitaire et la liste de prévision de chargement. Cette dernière liste présente le bilan de toutes les marchandises enregistrées et confirmées par les bulletins O.I.C.

b) L'acheminement des marchandises confirmées

Les marchandises confirmées, c'est-à-dire prêtes à embarquer qui auront été préalablement déclarées en Douane, sont acheminées vers les parcs à conteneurs (terminal) s'agissant des marchandises en conteneurs, ou vers les autres aires de stockage, s'agissant des marchandises conventionnelles (magasins, terre-pleins), Une fois stockées, ces marchandises seront en attente d'être chargées sur le navire annoncé.

La documentation qui devra être apprêtée par le consignataire sera constituée par les manifestes cargos et comptable. En ce qui concerne les connaissements, ceux-ci seront préparés par le chargeur ou son représentant, le transitaire puis, vérifiés par le consignataire.

2- Pendant l'escale du navire

2.1) Les préliminaires

Le consignataire va d'abord procéder à l'arraisonnement du navire, ce qui signifie qu'il prendra contact avec le commandant de bord, alors que le navire se situe encore en rade ou au mouillage.

Après les autorités douanières et la police, c'est le consignataire (agent trafic) qui prend contact avec le commandant de bord.

A l'issue de cette prise de contact, le commandant remettra au consignataire les documents suivants :

- La liste d'équipage,
- La liste des ports d'escale,
- La liste des passagers éventuels,
- La liste des provisions du bord,
- La liste des déclarations des effets personnels,
- La liste des médicaments, etc.....

Le consignataire récupèrera également le plan de chargement du navire, que l'on appelle container loaded plan ou bays plan (pour les marchandises conteneurisées) et "cargo plan" pour les marchandises en conventionnel. Ce document se présente comme un schéma descriptif des cellules, des baies ou des cales du navire en donnant la localisation des conteneurs ou des marchandises par port de déchargement.

Par la même occasion, le commandant confirme les besoins du bord.

Tous ces documents sont transmis au service documents pour la constitution du dossier du navire.

De façon générale, le consignataire prendra toutes les dispositions utiles et nécessaires permettant de faciliter et accélérer l'escale du navire.

Ainsi, il devra pouvoir aux besoins en soutes (carburants), vivres, eau douce, liquidités financières, soins médicaux, communications (télex, fax, téléphone)

Il devra également prendre l'attache du service d'hygiène pour la vérification et la mise à jour des carnets de vaccination, de même que la salubrité des cales afin de les dératiser ou de les fumiger éventuellement.

La douane interviendra pour effectuer une vérification des effets personnels et des provisions du bord à travers un contrôle de la cambuse (magasin du navire où sont stockées toutes les provisions) et des cabines de l'équipage.

La police effectuera, elle aussi des vérifications, notamment le service de l'immigration et de la gendarmerie, à partir de la liste d'équipage afin de s'assurer de la non-présence à bord de passagers clandestins ou de stupéfiants.

Enfin, le consignataire demeurera en contact permanent avec le représentant des P and I clubs au port d'escale (protection and indemnity clubs).

Il s'agit de compagnies d'experts maritimes (assurance-corps du navire) qui doivent être commis (prévenus) en cas d'avaries au navire.

Après toute cette série d'inspection, le navire sera autorisé à opérer. De la sorte, il conviendrait d'examiner, la procédure documentaire réalisée d'une part à l'importation, d'autre part à l'exportation.

2.2) La procédure documentaire à l'importation

2.2.1) le montage du jeu de manifeste et l'établissement des documents

a) La réception et le contrôle des documents

Avant l'arrivée effective du navire dans le port, le consignataire reçoit par courrier avion, de chaque port d'escale, les documents suivants :

- Le cargo – plan
- Les factures de fret
- Les connaissements
- Les manifestes

Après avoir opéré un contrôle systématique de l'ensemble de ces documents, le consignataire adresse un AVIS D'ARRIVEE au destinataire de la marchandise ou à son représentant, le transitaire.

L'avis d'arrivée reprend les noms et adresses contenus sur le manifeste ou sur le connaissement et permet de prévenir le destinataire de l'arrivée de sa marchandise et de lui indiquer le lieu exact où il pourra en prendre livraison.

Au niveau du contrôle des documents, il sera fait un rapprochement des mentions du manifeste par rapport à celles du connaissement.

En cas de non – conformité des mentions, l'on appliquera la Règle dite de "priorité du connaissement sur le manifeste" et il sera fait une rectification sur le manifeste avec l'apposition d'un cachet portant la mention rectification approuvée.

b) L'établissement du manifeste récapitulatif

Les manifestes contrôlés et rectifiés sont classés par port de provenance pour l'établissement du manifeste récapitulatif. Ce dernier précise pour chaque port, le tonnage à débarquer et il permet de fournir à la douane des données statistiques sur le volume de marchandises débarquées et d'indiquer la destination finale de la cargaison.

2.2.2) l'entrée en douane du navire

C'est un lieu commun d'affirmer, que tous les produits qui pénètrent sur le territoire national doivent avoir un régime douanier spécifique. Ainsi, ceux qui sont soumis à la consommation directe devront s'acquitter des droits et taxes, d'autres par contre pourront bénéficier d'un régime suspensif de ces droits et taxes à l'importation. Il s'agira notamment des marchandises en transit ou en transbordement. Il n'empêche que même si elles bénéficient de ces régimes de faveur, elles doivent également faire l'objet d'une déclaration en douane.

a. L'élaboration du manifeste SYDAM

Le SYDAM (Système de Dédouanement Automatique des marchandises) est une procédure informatisée pour le dédouanement accéléré des marchandises. Ce système permet d'analyser, de façon globale, le trafic des marchandises jusqu'à l'acquisition d'un régime douanier spécifique et définitif.

Le manifeste SYDAM est élaboré à partir du manifeste – cargo qui a été envoyé au consignataire par son correspondant du port d'embarquement de la marchandise. Le manifeste SYDAM est saisi à l'ordinateur et envoyé sur le terminal de la douane. Des codes viennent préciser le régime douanier applicable : mise à la consommation directe, transit, transbordement.

En retour, la douane transmet sur le terminal du consignataire, le numéro SYDAM. Celui – ci sera, par la suite communiqué au destinataire final ou à son transitaire, pour l'accomplissement des formalités douanières.

b. L'entrée en douane du navire et de sa cargaison

L'entrée en douane se matérialise par le dépôt physique des dossiers afférents au navire et à sa cargaison auprès de la douane.

Il s'agit : (article 58 du code des douanes)

- Du manifeste de la cargaison avec sa traduction authentique,
- Les manifestes spéciaux des provisions de bord et des marchandises de pacotille appartenant aux membres de l'équipage,
- Les chartes – parties ou connaissements, actes de nationalité et tous autres documents qui pourront être exigés par l'administration des douanes en vue de l'application des mesures douanières

Il s'agit d'un jeu complet qui sera reproduit en plusieurs exemplaires. La douane prendra connaissance de ces documents et y apposera trois (03) cachets sur le manifeste récapitulatif de chaque jeu :

- Le 1^{er} cachet porte le numéro d'entrée en douane
- Le 2^{ème} cachet porte le numéro de courrier ainsi que sa date d'arrivée
- Le 3^{ème} cachet étant celui de la direction des douanes

L'entrée en douane se fait 24 heures après l'arrivée du navire au port. Ce délai ne court pas les dimanches et jours fériés, il s'agit donc d'un jour ouvrable.

Après ces 24 heures, le consignataire dispose d'un délai supplémentaire de dix (10) jours, s'agissant des navires ivoiriens, de cinq (05) jours s'agissant de navires étrangers et de vingt (20) jours pour les navires thoniers ivoiriens ou étrangers afin de procéder à des rectifications éventuelles. Celles - ci lui vaudront le paiement de travail supplémentaire, plus connu sous le sigle de "T.S".

Au-delà des délais énoncés ci - dessus, le consignataire payera 50.000 F CFA par jour jusqu'à un plafond pouvant aller à hauteur de 500.000 / 900.000 F au titre de la pénalité de retard. C'est ce que l'on appelle LA SOUMISSION. Il peut arriver que des modifications soient opérées au cours du déchargement de la marchandise. En effet, à l'occasion des opérations de manutention, certains colis peuvent être débarqués en plus (+) ou en moins (-).

Les colis manifestés mais non débarqués, ou les colis débarqués mais non manifestés, doivent être portés sur l'état différentiel, tenu à jour par l'entrepreneur de manutention. C'est sur la base de ce document qu'une demande de rectification sera sollicitée auprès de la douane.

2.2.3) l'établissement du bon à délivrer

L'arrivée du navire est toujours précédée de celle d'un grand nombre de documents au titre desquels, nous avons le connaissement. Celui - ci constitue la preuve du contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur maritime.

Du fait de l'endossement, le connaissement a été transmis au destinataire final de la marchandise. Ce dernier doit impérativement respecter la procédure décrite ci - dessous, de façon à pouvoir entrer en possession de sa marchandise.

Le destinataire final lui - même ou son représentant, le transitaire, porteur de l'original du connaissement se présente chez le consignataire. Il ne faut pas oublier que le consignataire a préalablement averti le destinataire, de l'arrivée de sa marchandise au port. Ainsi, le destinataire sait parfaitement où s'adresser en vue de se faire établir un document spécifique qui permettra de sortir ses marchandises de l'enceinte portuaire.

La première vérification que le consignataire effectue sur l'original du connaissement, consiste à s'assurer de l'endroit de l'acquittement du fret.

Si le fret est payable à destination (fret to collect), ce qui est assez rare, le consignataire devra exiger du porteur du connaissement original, le paiement immédiat de celui - ci.

De façon générale, le fret étant payé au départ, le consignataire n'effectue qu'un simple contrôle de la mention "prepaid" sur l'original du connaissement.

A la suite de ces différents contrôles, le consignataire récupère l'original du connaissement des mains de son porteur et en échange, il lui remet le bon à délivrer. Sur le connaissement original, le consignataire apposera la mention suivante : " accompli sous réserve des avaries et manquants constatés au débarquement". Cette mention constitue, en réalité, une réserve portée sur le connaissement par le consignataire, avant la livraison des marchandises. Par la suite, un contrôle est effectué à partir du rapprochement des mentions contenues sur le connaissement – chef, reçu du port d'embarquement et le connaissement original présenté par le transitaire.

Le bon à délivrer comprend les mentions concernant la marchandise (toutes celles qui existent sur le connaissement ou sur le manifeste) et précise le lieu de stockage de celle – ci.

Sa délivrance permet d'authentifier que le destinataire final s'est acquitté du fret et que, par voie de conséquence, le transporteur maritime a accompli son obligation fondamentale, qui est celle de transporter la marchandise d'un port à un autre et d'en assurer la livraison.

En plus de ce document, le destinataire ou son représentant, le transitaire devra disposer de deux (02) autres documents fondamentaux pour pouvoir retirer sa marchandise du port, ce sont :

- Le bon à enlever douane, qui constitue la preuve du paiement effectif à la douane, des droits et taxes et qui précisent le régime douanier affecté à la marchandise.
- Le bon à enlever d'acconage, qui justifie de l'acquittement des frais de manutention sur la marchandise.

Enfin, il convient de noter que le bon à délivrer peut se présenter suivant les sociétés de consignation de la place soit sous la forme manuelle, soit sous la forme informatique.

2.3) La procédure documentaire à l'exportation

2.3.1) Le traitement des documents

A l'instar de ce qui se passe à l'importation, la procédure documentaire à l'exportation débutera par la réception et le contrôle des documents.

2.3.2) L'établissement des documents d'expédition

L'une des tâches essentielles du consignataire consiste à recruter pour l'armement qu'il représente, du fret, c'est-à-dire des marchandises devant être chargés à bord du navire et qui justifie son escale active du fret, les chargeurs eux-mêmes ou les transitaires également apporter du fret à transporter. Ainsi après avoir obtenu la réservation d'espace et le bulletin d'embarquement, le transitaire devra fournir l'autorisation de chargement ou bulletin O.I.C.

Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut ; ce dernier document permet d'opérer un contrôle du respect de la règle 40/40/20 du code de conduite des conférences Maritimes.

C'est à partir de l'ensemble de ses données que le consignataire établira son BOOKING.

Le BOOKING se présente comme une compilation de tous les bulletins d'embarquement. Il donne ainsi une idée générale des marchandises qui sont déjà prêtes pour l'embarquement. Celles - ci sont réparties par port de destination avec la précision du tonnage, du nombre de colis et l'indication des noms et adresses des expéditeurs et des destinataires.

Une fois, le BOOKING terminé, (généralement 48 heures avant l'arrivée du navire), une copie est adressée à l'armateur et une copie au manutentionnaire.

Notons que les marchandises prêtes à embarquer devront satisfaire aux exigences administratives et douanières lesquelles devront être accomplies par le chargeur ou son représentant, le transitaire.

Le bulletin d'embarquement constitue une attestation de réservation d'espace à bord d'un navire. Il est généralement produit en six exemplaires par le transitaire. Ce document va permettre à la marchandise d'être entreposée dans l'enceinte portuaire. Le document est délivré en accord et après visa de l'office ivoirien des chargeurs (O.I.C).

Le consignataire se doit d'opérer un contrôle documentaire systématique pour, soit confirmer, soit infirmer les mentions contenues sur chaque document soumis à son examen.

2.3.3) L'habillement des connaissements

Le connaissement maritime revêt 3 fonctions maritimes qui sont :

- Un reçu de la marchandise,
- Une preuve écrite du contrat de transport maritime,
- Un titre représentatif de la marchandise.

Le connaissement qui sera établi, en réalité par le transitaire reprend les mentions contenues sur le bulletin d'embarquement.

Le connaissement est établi en quatre exemplaires originaux dont un porte le timbre fiscal, c'est le connaissement - chef ou captain's copy. Il demeure entre les mains du capitaine (commandant).

Un autre original est utilisé par l'armateur c'est le owner's copy.

Les deux autres originaux sont remis au chargeur qui, après les avoir endossés pourra les transmettre au destinataire final de la marchandise, par voie aérienne.

En dehors de ces originaux, plusieurs copies sont établies et mises en circulation, mais ces dernières n'ont aucune valeur commerciale.

Ainsi, après la phase de l'établissement des connaissements et leur vérification, le consignataire va passer à la phase de l'habillement des connaissements. Habiller un connaissement revient à y apposer des cachets spécifiques permettant de situer les opérateurs économiques entre les mains desquels, le connaissement va transiter, sur sa qualité véritable (original ou non). Dès lors, si le connaissement ne contient pas déjà l'indication pré - imprimée de l'affectation de chaque exemplaire, le consignataire devra porter cette indication à l'aide des tampons.

Exemple : un tampon captain's copy, l'autre owner's copy, l'original,
un not negociable.

Des cachets seront également apposés selon le mode de paiement du fret (prepaid, to collect) et selon le mode de transport en prenant en considération les quatre combinaisons suivantes que nous avons examiné plus haut, à savoir :

FCL/FCL ou H/H ou CY/CY et les trois autres combinaisons.

LCL/LCL ou PIER/PIER ou CFS/CFS et les trois autres combinaisons.

Enfin, le connaissement va avoir un numéro d'identification qui demeurera valable pendant toute la durée du transport. Cette numérotation sera différente selon qu'il s'agit de transport en conventionnel ou de transport en conteneurs.

3- Après l'escale du navire

3.1) La procédure documentaire à l'exportation

A l'instar de la demande d'entrée qu'il a eu à effectuer, le consignataire présentera à la capitainerie du port, une demande de sortie et une autorisation d'appareillage ou clearance. Ce document fournit la preuve que le navire est en situation régulière vis - à - vis des autorités portuaires et douanières et qu'il peut, de ce fait, quitter le port.

3.1.1) L'établissement du manifeste - cargo

Le manifeste - cargo est établi par le consignataire au port d'embarquement sur la base des connaissements.

Il s'agit d'un document essentiel pour effectuer la sortie en douane du navire. Il comprendra les mentions suivantes : le nom du navire, le tonnage brut et net de la marchandise, les ports de chargement et de déchargement, la date de départ du navire, les noms et adresses complètes de l'expéditeur et du destinataire et les mentions relatives aux marchandises.

Pour la distribution entre manifeste - cargo et manifeste - comptable, veuillez vous reporter à ce qui a été développé plus haut.

3.1.2) Le dépôt du manifeste en douane

Comme nous l'avons déjà souligné, le manifeste constitue le récapitulatif de l'ensemble des connaissements et puisque les marchandises connaissent des destinations différentes, il sera établi un manifeste par port de déchargement.

La sortie en douane du navire doit se faire 24 heures (francs) après le départ du navire. La douane accorde les mêmes délais à l'entrée qu'à la sortie, pour le dépôt du complément du manifeste ou pour pouvoir opérer toute modification. Passé ce délai, le consignataire devra payer des pénalités de retard.

3.2) L'expédition des documents

Une fois le chargement du navire terminé, le consignataire récupère auprès des services de la manutention les documents suivants :

- L'état de chargement
- La fiche de pointage
- Le mouvement des conteneurs, etc...

C'est sur la base de ces documents que le consignataire procédera à la vérification des connaissements et qu'il les signera pour le compte du transporteur maritime (ou de son représentant direct sur le navire, le capitaine).

Si le fret est payable à destination, les connaissements originaux ne seront soumis qu'à un simple enregistrement avant d'être remis à l'expéditeur.

De ce fait, le consignataire adresse à son service facturation, les connaissements originaux et quelques connaissements non - négociables.

Il s'agit là d'une précaution supplémentaire dont le consignataire s'entoure afin de garantir le paiement effectif du fret.

Le manifeste sera par la suite expédié par courrier rapide à l'armateur.

En conclusion, il faut noter que l'élaboration des documents qui doivent servir au transport maritime international revêt une importance capitale au niveau de l'ensemble des services de consignation.

L'ensemble de ces documents doivent faire l'objet d'une attention toute particulière, afin d'éviter d'éventuelles erreurs qui pourraient être préjudiciables à la bonne circulation des marchandises et au séjour du navire dans le port.

Ces documents qui sont généralement établis en plusieurs exemplaires doivent être conservés précieusement au niveau des archives afin de pouvoir les consulter utilement en cas de différents ou de litiges.

CHAP IX : LES ACTIVITES DU CONSIGNATAIRE

1. Activités avant l'arrivée d'un navire dans le port d'escale

1.1. Ouverture du dossier shipping après nomination

Dès la réception d'un télex/fax de nomination, l'agent de consignation ouvre un dossier en chemise cartonnée dont la couverture comporte un état des faits de l'escale.

Ce dossier porte en son sein trois (3) sous – chemises qui serviront à faire le classement d'un certain nombre de documents, à savoir :

- Le manifeste,
- La correspondance,
- Les divers.

1.2. Correspondance et demande de virement de fonds

Le consignataire établit une correspondance qu'il adresse par la suite à l'armateur pour accepter sa nomination, lui donner par la même occasion la facture proforma qui est une estimation du coût de l'escale et enfin lui demander de virer à sa banque les fonds correspondants.

1.3. Désignation du manutentionnaire (éventuellement)

Le manutentionnaire est un auxiliaire de transport qui se borne à charger et à arrimer ou à décharger et à désarrimer les marchandises sans les prendre en garde à aucun moment. Il peut être désigné par l'armateur, le consignataire ou le réceptionnaire/ chargeur de la marchandise (cas des navires conventionnels, général cargo).

En ce qui concerne le chargement/déchargement des produits pétroliers, la SIR se charge de pomper automatiquement le liquide de l'usine au navire et inversement.

1.4. Correspondance entre consignataire – chargeur – réceptionnaire

Chaque télex de l'armateur ou du commandant donnant l'ETA (estimation du temps d'arrivée) du navire doit être relayé au chargeur/réceptionnaire tout en demandant à ce dernier des instructions d'accostage.

Ces télex tiennent lieu de mise à disposition de 72, 48, 24, et 12h et cela jusqu'à l'arrivée du navire sur rade extérieure.

1.5. Formalités d'entrée du navire

24h avant l'arrivée du navire, l'agent consignataire doit obligatoirement remplir et déposer auprès des autorités portuaires les documents suivants :

- Une demande d'entrée à la capitainerie du PAA pendant la conférence de 10 heures (assister à la conférence et faire positionner le navire) afin de permettre au navire d'être servi dès qu'il entrera en contact avec lui depuis la rade extérieure jusqu'à son poste prévu.
- Une déclaration de marchandises dangereuses aux services « matières dangereuses » du PAA,
- Une autorisation d'embarquement/débarquement (T.S douane à la subvention de douane).
- Une autorisation d'embarquement/débarquement de marins du service immigration.

2. Activités pendant l'escale du navire

2.1. L'arraisonnement du navire

A l'accostage ou au mouillage du navire, l'agent shipping est tenu de se rendre ordinairement le premier avant tout autre agent de brigade maritime du port. Il procédera à des vérifications et constatera l'existence et la conformité des documents officiels concernant son agence et ceux de la douane, la police et la santé.

Ces documents d'arraisonnement doivent être obligatoirement produits par le bord en plusieurs exemplaires. Ce sont notamment :

- Le manifeste cargo (import)
- La liste de l'équipage (crew list)
- La liste des effets personnels (crew personal effects)
- La liste des provisions (bonded store/shipstore)
- La liste des animaux (ou animals list)
- La liste des passagers (passengers list) stowaway
- La liste des armes et munitions (arms and munitions list)
- La liste des ports d'escale (ports of call list)
- La liste des stupéfiants (narcotics list)
- La liste des vaccinations (crew vaccination list)

2.2. Téléx de position et opérations diverses

Pendant l'escale du navire, l'agent consignataire se charge d'informer son armateur de toute situation existante. Ainsi, après l'arraisonnement, il envoie un téléx/fax de position avec les renseignements suivants :

- Date et heure d'arrivée du navire sur rade
- Date et heure de la notice tendue par le commandant au réceptionnaire
- Date et heure de la montée du pilote
- Date et heure de l'accostage/mouillage du navire

- Date et heure de la notice acceptée par le chargeur/réceptionnaire

Temps prévu pour les opérations de chargement/débarquement et l'ETA/ETD les soutes à l'arrivée : carburant et eau douce.

Reviendrons

Salutations

Signature et fin.

2.3. Suivi des opérations de chargement et autres

Pour le suivi de ces opérations, l'agent consignataire ira chercher les informations auprès du commandant du navire, des chargeurs/réceptionnaires et des opérateurs divers, assistera également à l'exécution de certains travaux en vue d'obtenir sans délai des renseignements précis sur le déroulement des faits afin de pouvoir les transmettre à l'armateur à temps.

Ces renseignements sont éventuellement les suivants :

Début de chargement,

Tonnage déjà embarqué,

Reste à embarquer,

Détail de certains travaux effectués ou à effectuer

L'ETD du navire

2.4. Prestations diverses pour le compte du navire et de l'équipage

Sur instruction du commandant ou des armateurs, l'agent consignataire pourvoit à des besoins suivants (service request). Tous ces besoins sont appelés dépenses techniques.

Avance espèce au commandant

Etablissement des laissez-passer (promenade des marins)

Transport et déplacement des marins pour excursion

Transport et déplacement des marins pour des soins médicaux

Transport et déplacement des marins pour relève/ rapatriement

Commande et achat de provisions, eau douce, soutes, billets d'avions, pièces détachées, entretien et réparation, etc.

2.5. Elaboration et dépôt en douane du manifeste d'entrée

- Elaboration : elle consiste à traduire le manifeste de bord en français, le reproduire, ensuite sur l'imprimé de la société avec la date d'arrivée du navire considérée comme date d'émission du manifeste.
- Manifeste néant : le manifeste porte la mention néant lorsque le navire à l'entrée ou à la sortie n'a entrepris aucune activité commerciale
- Dépôt manifeste : le dépôt manifeste se fait comme suit :
 - ❖ Au dossier shipping, une copie manifeste – cargo

- ❖ A la statistique du PAA (pour tous les types de navire), une copie de manifeste – cargo
- ❖ Au service douane (bureau des écritures) :

Sept copies de manifeste – cargo

Deux questionnaires en douane

Deux fiches de renseignements à l'entrée plus tous les documents d'arraisonnement (excepté le manifeste de bord, la liste des clandestins),

- Manifeste rectificatif : après le dépôt en douane du manifeste et après les opérations de débarquement, l'agent consignataire reçoit du manutentionnaire un télex donnant la quantité réelle débarquée (cas des pétroliers) ;

Au vu de ce télex, on procède au rectificatif qui se libelle comme suit :

Au lieu delire.....

2.6. Réception de la facture et bon de prestation service (*compte d'escale*)

Pour le compte de l'escale, tout document attestant une livraison ou une prestation de service (facture de provision, soutage, entretien et réparation) doit être obligatoirement signé par le commandant. L'original du dit document sera au service compte d'escale pour le paiement avant d'être refacturé par l'armateur et une copie reviendra au commandant.

2.7. Formalités de sortie du navire

Tenant compte du débit de chargement/déchargement, l'agent consignataire en accord avec le commandant, le manutentionnaire ou prestations divers prévoira l'ETA/ETD du navire, 24 heures avant la finition des opérations. Il prévoira ensuite une demande de sortie et une autorisation d'appareillage. Enfin, l'agent consignataire transmettra ces dossiers à la capitainerie du PAA, assistera à la conférence de 10h pour cet effet afin de s'assurer que son navire est bien mis en sortie pour un temps précis.

Il faut noter que l'autorisation d'appareillage (clearance) est à faire valider par l'officier présidant la conférence et à remettre au commandant du navire. A la fin de cette conférence, l'agent consignataire informera le commandant, l'armateur et le manutentionnaire de l'heure exacte prévue pour la sortie. Avant la sortie (du navire), un certain nombre de documents est à remettre au commandant.

Il s'agit de :

- Une clearance : autorisation d'appareillage délivré par la capitainerie du PAA

- Un statement of fact,
- Un jeu de bulletins d'embarquement (cas de navire conventionnel),
- Un jeu de connaissement plus les plis – bords éventuels,
- Un manifeste cargo

N.B. : la remise des documents de chargements des pétroliers se fait par le chargeur.

Avant la sortie (du bord), un certain nombre de documents + informations sont à retirer. Il s'agit entre autre de :

Un time sheet (rapport horaire)

Le retour espèce (éventuellement)

Les soutes au départ,

L'ETA du prochain port,

Le courrier de l'équipage et les lettres de prestations éventuelles,

Retrait de documents de chargement des pétroliers (du manutentionnaire),

Le manifeste cargo,

Le connaissement,

Le rapport horaire (time sheet)

Le certificat de qualité,

Le certificat de quantité,

Le relevage des creux (ullage report)

3. Activités après le départ du navire

3.1. Téléx de sortie à l'armateur et à l'agent du prochain port d'escale

Dès la sortie du navire, l'agent consignataire se charge d'informer l'armateur par l'envoi d'un téléx/fax comportant les renseignements suivants :

La date et heure de la remise des documents à bord,

La date et heure de la finition des opérations,

La date et heure de la montée du pilote à bord,

La date et heure de la sortie du navire,

La quantité des produits embarqués,

La quantité des soutes au départ : carburant et eau douce,

L'ETA au prochain port,

Salutation (reverting),

Signature et fin.

Sur instruction du commandant, l'agent peut envoyer également un téléx/fax à l'agent du port de débarquement pour lui annoncer l'ETA du navire.

3.2. Elaboration et dépôt en douane du manifeste de sortie

Elaboration : elle consiste à récapituler intégralement sur l'imprimé du manifeste de la société, les connaissements de marchandises et passagers embarqués sur le navire. La date de sortie du navire étant celle de l'émission du manifeste.

Dépôt du manifeste

- Au dossier shipping, une copie du manifeste cargo
- A la statistique du PAA (pour les deux types de navire : une copie du manifeste cargo)
- Au service douane aux écritures
- 7 copies manifestes cargo
- 2 copies de renseignements à la sortie
- 5 copies de manifeste SYDAM (concernent uniquement les navires conventionnels)

NB : les manifestes des pétroliers sont reçus au service douane (Vridi pétrole) et ceux des conventionnels aux écritures douanes du PAA.

3.3. Expédition des documents et courriers de l'équipage

Le courrier de l'équipage par la poste et les documents de chargement (manifeste connaissement et divers) collectés lors de la dernière visite du navire effectué par l'agent seront remis au service expédition documents afin d'être acheminés de la manière suivante :

Le courrier de l'équipage par la poste et les documents de chargement par DHL à l'adresse de l'armateur.

3.4. Paiement des factures fournisseurs

L'escale du navire engendre un compte partie financier. Ainsi, le consignataire faire face éventuelle aux règlements des factures et bons de prestations de service suivants :

Pilotage (PAA)

Stationnement (PAA)

Redevance sur opération (PAA),

Remorquage (IRES : ivoirienne de remorquage et de sauvetage),

Gardiennage (SEMPA) : syndicat des entrepreneurs de manutention du port autonome d'Abidjan),

Pollution (environnement ministère),

Provision – entretien – réparation - ...(SHIPSHANDLES)

3.5. Régulation des fonds (services comptes d'escale)

Mise à jour du dossier shipping :

La mise à jour du dossier shipping consiste à :

Vérifier si tous les renseignements à l'entrée et à la sortie sont correctement mentionnés sur la couverture extérieure du dossier. Il s'agit :

- Du nom de l'armateur,
- Du nom du navire,
- Du numéro du voyage
- Du numéro du compte d'escale,
- Du port de provenance,
- Du nom du commandant,
- De l'état des faits,
- Des soutes à l'entrée et à la sortie du port de destination,
- De l'ETA au prochain port et les observations éventuelles ;
- Vérifier si tout les manifestes import-export ont été visé par la douane ;
- Vérifier si tout les documents (télex, manifestes et divers) se trouvent classés dans leurs sous – chemises respectives.
- Classement du dossier shipping

Après avoir constaté la conformité de toutes les informations, il faut procéder aux classements proprement dit qui consiste à ranger le dossier dans une harmonie par numéro de compte d'escale (classement numérique)

CHAP X : **LE COMPTE D'ESCALE OU DISBURSEMENT ACCOUNT**

AVANT-PROPOS

Lorsqu'on scrute l'histoire, il apparait que la gestion des navires marchands de l'époque n'avait rien de comparable avec celle affectée de nos jours. En effet, les armateurs avaient certes le souci de la bonne marche de leur navire, mais la notion du temps ne revêtait une importance fondamentale à tel enseigne que les navires restaient un certain moment au port pour effectuer les diverses opérations nécessaires à l'embarquement et au débarquement des marchandises.

Aujourd'hui, compte tenu de l'importance sans cesse grandissante de transport maritime international, suite à l'accroissement des échanges internationaux, le navire est devenu de loin le vecteur de transport le plus utilisé pour l'acheminement des marchandises d'un pays à un autre.

En effet, aujourd'hui, plus de 80 % du commerce international emprunte la voie maritime.

Il convient également d'ajouter que l'armateur / transporteur maritime ne peut matériellement plus s'occuper, tout seul, de son navire comme par le passé, car la gestion de celui-ci est devenue extrêmement laborieuse et nécessite qu'elle soit confiée à un véritable professionnel dont c'est le métier. Il s'agit de l'agent maritime / consignataire de navire.

Comme nous avons eu l'occasion de l'étudier dans le chapitre VIII, le navire a besoin au moment où il approche un port de toute une série d'assistance que le capitaine n'est plus à même d'assurer tout seul, depuis le bord où une fois rendu à terre.

Il faut donc un assistant en la personne de l'agent maritime / consignataire de navire qui va permettre aux marchandises d'être prêtes pour l'embarquement, qui va prévenir les réceptionnaires et gérer l'escale en s'occupant de l'ensemble du navire et de l'équipage.

Le consignataire est l'organisateur de l'escale et le représentant légal de l'armateur dans un port donné. Il a pour objectif de réduire au maximum le séjour du navire au port tout en prenant soin de lui rendre les meilleurs services possibles. Ce rôle revêt plusieurs aspects tels que : commerciaux, techniques, juridique et financier.

Pour atteindre ses objectifs, le consignataire sollicite les services de divers prestataires (fournisseurs= qui l'aideront à assurer la gestion des aspects techniques (nautique, pilotage, entretien de la coque...) et commerciaux (chargement, déchargement, recrutement de fret, ...).

Ces différents actes se traduisent par des recettes et des dépenses récapitulées dans un document dénommé compte d'escale ou disbursement account.

Mais qu'en t on par compte d'escale ? Comment l'établir t-on ? Et comment assure-t-on le recouvrement ?

Tel est l'objet du présent chapitre.

1. Définition

Le compte d'escale est le document qui rassemble l'ensemble des créances et des dettes du mandant à propos d'une escale. C'est un imprimé servant de relevé des frais engagés et des recettes engrangées pendant l'escale d'un navire au port.

2. Rôle et importance du compte d'escale

A ce niveau, il convient de mentionner d'emblée que le rôle et l'importance du compte d'escale sont étroitement liés.

Ceci dans la mesure où l'importance que révèle le compte d'escale tant aux armateurs / affréteurs que de l'entreprise de consignation réside même dans le rôle qu'il joue dans le fonctionnement des activités de ces opérateurs économiques.

Partant de la définition qui présente le compte d'escale comme un état récapitulatif des dépenses et des recettes enregistrées au cours d'une escale pour le compte de l'armateur, ce document constitue dans le même temps la base sur laquelle s'appuie l'entreprise de consignation pour l'estimation de sa rémunération.

3. Les composantes du compte d'escale

3.1 Les dépenses commerciales

Ce sont les dépenses liées directement ou indirectement à la marchandise.

3.1.1. Les frais portuaires

3.1.1.1. Somme des redevances

Ce sont des prestations fournies par la capitainerie et Boluda qui a en son sein la S.L.A. (Société de Lamanage d'Abidjan) pour assurer un meilleur accostage et séjour à quai du navire.

La capitainerie est le cerveau du port car c'est elle qui organise les entrées et sorties des navires.

a) Redevance de droit d'entrée

Tout navire doit s'acquitter d'une redevance de droit d'entrée par escale .les montants varient selon la classe du navire et sont consignés dans le barème des

redevances applicable aux navires et s'appliquent au volume du navire en question.

- Calcul du volume du navire

$$V=L(m) \times l(m) \times te (m)$$

$$te = 0,14 \sqrt{L \times l}$$

$$V=L \times l \times 0,14 \sqrt{L \times l}$$

N.B. :

- Avant de calculer le volume d'un navire, il faut d'abord vérifier son tirant d'eau maximum.
- La longueur du navire est toujours arrondie en nombre entier par excès.

Application n°1

L : 140m ; l : 30m ; te : 9m

Navire conventionnel, calculez la redevance de droit d'entrée

Résolution

b) Redevance de pilotage

Le pilotage consiste à conduire les navires à l'entrée comme à la sortie du port. A bord, le pilote ivoirien ne donne pas d'ordre mais des indications. La règle veut que le commandant répète ses conseils pour qu'ils soient exécutés pour les navires étrangers. Le pilote parle en anglais et le commandant traduit dans la langue de l'équipage. Le commandant s'en remet entièrement au pilote mais il reste seul responsable devant son armateur.

Les taux sont fixés en euro/m³ et par tranche horaire de 1 heure 30minutes.

Les navires de moins de 150 tonneaux ne prennent pas de pilote au 2^{ème} passage.

Application n °2

L : 120m ; l : 100 ' ; te : 9m

Navire roulier, calculez la redevance de pilotage. Sachant qu'il a duré 1h10mn à l'entrée et 3h à la sortie.

Résolution

c) Redevance de séjour

Cette redevance est précomptée par journée calendaire, le jour d'arrivée ne comptant pas, le jour de départ comptant. Sauf pour les navires porte-conteneurs et rouliers. Les porte-conteneurs et les rouliers sont facturés par heure de séjour au port.

Chalutier et les sardiniers, sont facturés au mois pour les navires ivoiriens.

Pour les pétroliers il n'y a pas de séjour ni de foyer marin.

Application n°3

L : 150m ; l : 70m ; ETA : 01 avril

ETD : 07 avril

Navire conventionnel

Calculer la redevance de séjour.

Résolution

Application n°3

L : 200m ; l : 100m ; te : 7m

ETA : 01 juin à 8h45min

ETD : 01 juin à 19h10.

Navire porte-conteneur

Calculez la redevance de séjour.

Résolution

d) Redevance d'opération

Cette redevance est perçue :

- Sur le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées
- Sur le nombre de passagers embarqués ou débarqués

Et se calcule par tranche.

N.B : cette redevance ne concerne pas les marchandises conteneurisées en transit et en transbordement.

Application n°4

Le M/V Roxane DELMAS débarque au PAA 20000T des produits manufacturés et embarque 40000T de cacao.

Calculez la redevance d'opération.

Résolution

e) Redevance de remorquage

Les remorqueurs sont indispensables pour manœuvrer les gros navires. Les cargos classiques en prennent généralement deux (2).

Le remorquage ne signifie pas pour un navire inaction. Ce dernier fournit sa propre propulsion aidée par les remorqueurs, le navire avance sûrement et accoste.

NB : mouvement d'une durée supérieure à 01h00 et par heure : +50% du barème applicable.

Application n°5

L : 130m ; l : 60m ; te : 7m. Le remorquage a duré 3h30 à l'entrée et 3h00 à la sortie. Calculer la redevance de remorquage.

Résolution

f) Redevance de lamanage ou désamarrage (mooring / unmooring)

Appelé également batelage ou halage, le lamanage consiste à fixer les navires sur les bollards à l'aide de grosses cordes appelés amarres.

La redevance de l'amanage est perçue à l'arrivée et au départ et est réalisé par la société de lamanage d'Abidjan (SLA) depuis le 01/09/2014.

Application n°6

L : 130m ; l : 80m ; te : 10m

Calculez la redevance de lamanage

Résolution

g) Redevance sur conteneurs

Il est perçu une redevance sur les conteneurs, en sus de celle appliquée sur les marchandises conteneurisées par application des tarifs en euro/TEU (voir barème)

Application n°7

Un navire accoste au PAA avec 20TC40' destiné à la Cote d'Ivoire, 25TC20' en transbordement et 40TC (10TC20' et 30TC40') en transit.

Calculez la redevance sur conteneur

Résolution

h) Redevance port sécurité (voire barème)

i) Redevance d'environnement : 13.000 F pour tout type de navire, sauf pétrolier :
50.000 F

j) Redevance Seamen's Club (foyer marin) : 10.000 F par escale.

2.1.1.2) les autres taxes ou autres frais commerciaux (frais accessoires)

- ✓ TS douane : 50.000 F/opération commerciale
- ✓ SYDAM : 150.000 F à l'entrée et 150.000 F à la sortie
- ✓ la taxe douanière (APSNET) : 80.000 F à l'entrée et 80.000 F à la sortie

- ✓ Inspection santé à bord : 50.000 F / Escale
- ✓ DTM : 500fcfa/tonne (à l'entrée et à la sortie)
250fcfa pour les produits de première nécessité
- ✓ Port state control (pour le contrôle de la navigabilité du navire) :
100.000 F/Escale
- ✓ Police d'immigration : 50000fr
- ✓ Laissez-passer : 500 fr / Marin, renouvelable chaque 15 jour
- ✓ Commission débours : 10% du compte d'escale

2.1.2) frais de manutention bord (le stevedoring) TC et conventionnel

La manutention bord fait partie des dépenses commerciales et est facturée soit à l'armateur, soit aux chargeurs en fonction du type de contrat au départ.

- Pour le cas des lignes régulières, la manutention bord est à la charge de l'armateur au départ comme à l'arrivée.
- Pour le cas des trampings, la manutention bord dépend du contrat.

Les différents contrats sont :

- Liner in/liner out(lilo)- (liner= armateur)

La manutention bord au départ comme à l'arrivée est à la charge de l'armateur.

- Line in/free out (lifo)- (free= réceptionnaire ou chargeur)

La manutention bord au départ est à la charge de l'armateur, à l'arrivée elle est à la charge du réceptionnaire ou chargeur.

- Free in/liner out (filo)

Au départ, la manutention bord est à la charge du chargeur, à l'arrivée elle est à la charge de l'armateur.

- Free in/free out (fifo)

Au départ comme à l'arrivée, la manutention bord est à la charge du chargeur.

3.2 Dépenses techniques ou dépenses armatoriales

Ce sont des frais qui ne sont pas assujettis au fret. Un navire peut à tout moment faire escale dans un port pour un problème technique sans raison commerciale.

Ses rubriques sont :

- Réparation navire
- Soutage
- Releve d'équipage
- Peinture
- Soudure
- Enlèvement d'ordure

- Livraison de nourriture à bord (avitaillement maritime)
- Transport d'équipage
- Dépenses médicales
- Location véhicule
- Hébergement de l'équipage
- Avance monétaire au capitaine (salaire)
- Hospitalisation
- Téléphone, fax, télex, ...
- Approvisionnement en eau douce
- Etc....

NB : les dépenses techniques sont imputables à l'armateur sauf instruction contraire.

3.3 Les commissions versées aux consignataires

La commission versée au consignataire est généralement de 5% de fret net à l'export.

NB : très souvent, les pourcentages de ces commissions sont revus à la baisse à cause de la concurrence rude entre les consignataires (société de consignation).

3.4 Frais d'agence

C'est la rémunération du consignataire à la charge de l'armateur.

3°) formule finale

*Dépenses commerciales (DC)= frais portuaires + frais de manutention bord (si à la charge de l'armateur)

*Frais portuaire (FP)= somme des redevances+ somme des frais accessoires

*somme des redevances= redevance de droit d'entrée

- + Redevance de pilotage
- + Redevance de remorquage
- + Redevance de séjour
- + Redevance d'amarrage
- + Redevance d'opération
- + Redevance sur conteneur
- + Redevance de sûreté ISPS
- + Redevance d'environnement
- + Redevance Seamen's Club

- A l'export

Compte d'escale (CE) = dépense commerciale + dépense technique + commission d'agence + Frais d'agence

- A l'import

Compte d'escale (CE) = dépense commerciale + dépense technique + Frais d'agence

Commission d'agence = 5 % X fret net (export)

Solde du compte d'escale ou gain armateur = fret net - compte d'escale

Cas pratique 1

Les colis de l'entreprise « MOURAD » ont été embarqués en Tunisie le 20/05/16 acheminés sous un contrat Filo, les colis ont été débarqués au port d'Abidjan le 28/05/16 (date d'entrée du navire) à 08 heures. Les frais de chargement sur le navire ont été fixés à 125F/colis et 175/colis pour les frais de mise sous palan à l'import.

Après un rendement réel de 8,4 T par heure au port d'Abidjan, le navire a appareillé 01 heure après les opérations de manutention. Nombre de colis : 11940 poids total : 835T800 fret = 650f/colis 2 remorqueurs à l'entrée et 1 à la sortie.

Travail à faire

- 1) Calculez le nombre de colis débarqués en une heure.
- 2) Déterminez le temps mis pour les opérations de déchargement.
- 3) Etablissez le compte d'escale relatif au M/S DELMAS BEROLINA après son passage au port d'Abidjan sachant que les dimensions du navire sont de 121,9m de long et 21m de large.
- 4) L'amateur a-t-il fait un gain ou une perte.
- 5) Quelle est le contrat qui lie l'armateur au consignataire.
- 6) Citez les activités du consignataire avant, pendant et après l'escale du navire.
- 7) Quel est le document qui permet au capitaine d'appareiller.
- 8) Quelle est la différence entre l'agent maritime et le consignataire de navire.
- 9) Citez les caractéristiques du contrat d'agence maritime.

10) Quelle est la différence entre le consignataire de navire et le consignataire de cargaison.

NB : Le remorquage a duré 1 heure 20 mn à l'entrée et 2 heures 30 mn à la sortie.

CAS PRATIQUE 2

Le M/S BTS 2016, navire RO-RO est arrivé au PAA le 15 Avril 2016 à 08h30min.

Compte tenu de la non disponibilité de poste à quai, le navire est resté en rade à la même heure pour enfin accoster à 19h30min. A l'accostage du navire 2500T de marchandises ont été déchargées et 8500T ont été chargées. Les marchandises déchargées ont été empotées dans 15Tcs40' qui seront entreposées au terminal à conteneur de Vridi. Le navire a appareillé le 17 Avril 2016 à 16h30min.

A l'accostage du navire il y'a eu quelques dépenses à savoir :

- Location de véhicules : 35000frs/jour pendant 72h
- Dépenses médicales : 120.000frs
- Achat de tôle : 2.500frs/m pour un total de 25m
- Soudure (main d'œuvre) : 1800frs/m

Le fret net des marchandises déchargées est de 2 euros/T et le fret net des marchandises chargées est de 2.000frs/T.

La manutention bord des marchandises déchargées est de 15 euros/T au départ et de 1.500frs/T à l'arrivée (LIFO) et la manutention bord des marchandises chargées est de 600frs/T au départ et 8 euros/T à l'arrivée (LIFO). Le pilotage du navire a duré 1h15min à l'entrée et 3h20min à la sortie.

Les dimensions du navire sont : L= 80m, l= 60m.

TAF : Etablissez le compte d'escale tout en sachant que le remorquage à l'arrivée a duré 2h05min avec l'aide d'un seul remorqueur. A la sortie le remorquage a duré 1h15min avec l'aide de deux remorqueurs.

CAS PRATIQUE 3

Le M/S « Agneby » a accosté au PAA le 02/03/2014 à 4h30min et a appareillé le 15/03/2014 à 11h30min. A son bord 2.400 caisses de boîtes de conserves étaient prévues pour le déchargement. Le fret maritime est de 200 euros la dizaine de caisses (1 caisse pèse 25kg).

Pendant l'accostage 15.000T de cacao ont été chargées et le fret maritime est de 5.000frs/T. Toujours pendant l'accostage deux membres de l'équipage ont contracté un palu, les frais médicaux sont les suivants :

- Hospitalisation : 25.000frs/lit/pendant 5 jours
- Médicaments : 120.000frs

Pour rendre compte à l'armateur des événements passés au PAA, le consignataire a engagé des frais téléphoniques qui sont : 1min à 100fr pendant 1h20min05s

NB :

- Type de navire : navire conventionnel
- Le pilotage a duré 1h10min à l'entrée et 2h15min à la sortie
- Le remorquage a duré 1h37min pour un remorqueur à l'entrée et 2h06min pour deux remorqueurs à la sortie
- Les frais de manutention bord sont :
- Marchandises déchargées : 6 euros/T au départ et 1500frs/T la dizaine de caisses à l'arrivée (FILO)
- Marchandises déchargées : 350frs/T au départ et 2,5 euros/T à l'arrivée (LIFO)
- Dimension du navire : L= 85m, l= 65m, Te= 8m

TAF: L'armateur a-t-il réalisé un bénéfice lors du passage du M/S « Agneby » au PAA.

CAS PRATIQUE 4

Le navire M/V BELEM a quitté son port d'attache le HAVRE le 02 janvier 2008 à son bord 10 conteneurs 40' plein dont 6 destinés au port de DAKAR et 4 destinés au port Autonome d'Abidjan. La tare est de 4T/conteneur.

Le poids brut de l'expédition est de 36T/conteneur.

Le volume intérieur d'un conteneur est de 60 m³ et le volume extérieur est de 63 m³.

La compagnie maritime fixe l'UP à 340 euro/boîte.

La distance le HAVRE à DAKAR est 8000 mille marins et la distance DAKAR à Abidjan est 2000 mille marins.

A l'arrivée du navire M/V BELEM à DAKAR les opérations commerciales ont SSduré 72 h.

Le consignataire à DAKAR a fait embarquer des marchandises en conventionnelle (sacs d'arachide), 1000 sacs d'arachides. Le poids d'un sac vide est de 2 kg et le poids net d'un sac est de 48 kg.

Le volume extérieur d'un sac est = L : 1m ; h : 0,3m ; l : 0,5m

Le volume intérieur d'un sac est = L : 0,8m ; l : 0,3m ; h : 0,3m

La compagnie maritime fixe l'UP à 25000 F CFA.

Le navire M/V BELEM a quitté le port de DAKAR 48h après les opérations commerciales. Pendant la traversée maritime, il avait une vitesse de 20 nœuds ; la manutention au port d'Abidjan a commencé 48h après l'arrivée du navire. Les opérations commerciales ont duré 96h et le navire a appareillé 24h après les opérations commerciales.

N.B. : la manutention bord - terre au PAA est de 29 000F/EVP et 2 400F/sac d'arachide.

Le contrat de manutention est FILO

1 mille marin = 1852 ou 1,852 km

1 nœud = 1,852 km/h

Travail à faire

- 1- Enumérez les activités du consignataire avant l'arrivée du navire, pendant l'arrivée du navire et après le départ du navire ?
- 2- Quel est le document qui donne l'ordre au commandant du M/V BELEM d'appareiller ?
- 3- Que signifie arraisonnement ?
- 4- Quelle est la différence entre un consignataire et un agent maritime ?
- 5- Etablissez le compte d'escale du M/V BELEM au PAA.

N.B. : les caractéristiques du M/V BELEM sont :

L : 180m ; l : 90m ; te : 10m

CHAPITRE I : REDEVANCES SUR NAVIRE

ARTICLE 1 : Les tarifs sur les navires sont fixés en EUROS (€) et sont payables en EUROS ou autres devises (\$ US, Livre sterling...) au cours du jour conformément aux modalités de règlement en vigueur. Ces tarifs sont hors taxes (TVA ou TPS).

ARTICLE 2 : En cas de non paiement dans les délais prescrits, ces factures sont frappées d'une pénalité de retard au taux de 2 % par mois sur le montant de la facture. Cette pénalité est mentionnée sur la facture et est exigible dès le premier jour de retard de paiement.

ARTICLE 3 : Il est perçu une redevance au titre du code ISPS dénommée redevance de sûreté ISPS égale à 10 % du montant total du compte d'escale.

ARTICLE 4 : Il est perçu une taxe d'environnement en euro sur tous les navires en escale au Port d'Abidjan à l'exclusion des navires de pêche et de servitude selon le barème suivant :

- Tout type de navire à l'exclusion des pétroliers : 19,82€
- Les navires pétroliers par volume :
 - De 0 à 5 000 m³ : 15,24€
 - De 5 001 à 20 000 m³ : 76,22€
 - De 20 001 à 150 000 m³ : 152,45€
 - Supérieur à 150 000 m³ : 228,67€

ARTICLE 5 : Les navires sont regroupés en 7 classes selon les tranches de volume

CLASSE	VOLUME (m ³)
Classe 1	0 - 5 000
Classe 2	5001 - 10 000
Classe 3	10 001 - 30 000
Classe 4	30 001 - 70 000
Classe 5	70 001 - 100 000
Classe 6	Plus de 100 000
Classe 7: Navires de pêche non basés à ABIDJAN (Pêche Industrielle), Supply boat et navires de soutage	

ARTICLE 6 : L'assiette servant à établir les redevances sur les navires est le volume de carène défini de la façon suivante :

$V = L \times l \times \text{Max} (te; 0,14 \sqrt{L \times l})$ où ;

L = Longueur hors tout navire, exprimée en mètres ;

l = Largeur maximale du navire, exprimée en mètres ;

te = tirant d'eau maximum d'été exprimé en mètres ;

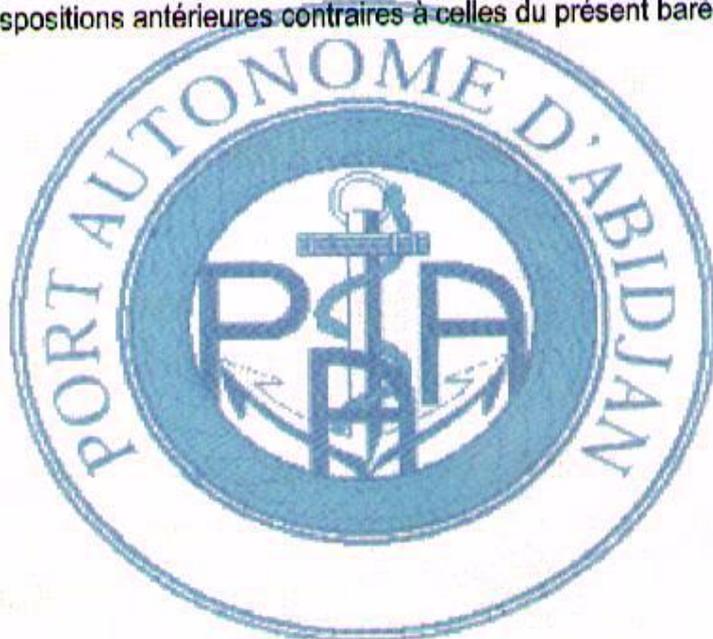
(V est exprimé en mètres cubes).

$0,14 \sqrt{L \times l}$ = tirant d'eau calculé ;

Au cas où les caractéristiques ci-dessus ne sont pas portées par l'armateur à la connaissance de l'autorité Portuaire, celle-ci y pourvoira par les moyens qui lui sont propres.

ARTICLE 7 : Tous les navires au port d'Abidjan supportent une redevance normale sur le séjour à l'exception des navires à SIR I, SIR II et des champs pétroliers.

ARTICLE 8 : Toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent barème sont abrogées.



I - 1 TARIFS DE LA REDEVANCE DE DROIT D'ENTREE

Il est perçu sur tout navire, une redevance de droit d'entrée par escale calculée par application des taux indiqués dans le tableau ci-dessous en euros par mètre cube.

CLASSE	VOLUME (m ³)	TARIF (Euro/m ³)
Classe 1	0 - 5 000	0,0160
Classe 2	5001 - 10 000	0,0158
Classe 3	10 001 - 30 000	0,0152
Classe 4	30 001 - 70 000	0,0150
Classe 5	70 001 - 100 000	0,0148
Classe 6	Plus de 100 000	0,0146

Minimum de perception par navire et par opération (Classe 1 à 6) : 580 €

Classe 7	Tarif (Euro / m ³)
Navires de pêche non basés à ABIDJAN (Pêche Industrielle), Supply boat et navires de soutage	0,0110

Minimum de perception par navire et par opération (Classe 7) : 450 €

I - 2 TARIFS DE LA REDEVANCE DE PILOTAGE

Il est perçu sur tout navire, une redevance de pilotage à l'entrée et à la sortie calculée par application des taux indiqués dans le tableau ci-dessous en euros par mètre cube.

Les taux sont fixés euro / m³ et par tranche horaire de 1 heure 30 minutes.

CLASSE	VOLUME (m ³)	TARIF (Euro/m ³)
Classe 1	0 - 5 000	0,0340
Classe 2	5001 - 10 000	0,0338
Classe 3	10 001 - 30 000	0,0330
Classe 4	30 001 - 70 000	0,0326
Classe 5	70 001 - 100 000	0,0322
Classe 6	Plus de 100 000	0,0320

Minimum de perception par navire et par opération (Classe 1 à 6) : 500 €

Classe 7	Tarif (Euro / m ³)
Navires de pêche non basés à ABIDJAN (Pêche Industrielle), Supply boat et navires de soutage	0,0155

Minimum de perception par navire et par opération (Classe 7) : 310 €

1.2.1 Tarification spéciale des pétroliers en haute mer

Le pilotage des navires pétroliers sur des champs de gisement pétrolifère en haute mer et en dehors de la zone réglementaire portuaire est une opération spécifique à risques majeurs. Le présent barème concerne l'opération de pilotage ainsi que l'attente ou la veille sécurité.

a) Le Pilotage

La tarification se fait par tranche horaire de 1 heure 30 minutes à l'entrée comme à la sortie.
La tarification de la première tranche horaire est de **0,0450 €/ m³**
De la 2^{ème} à la 4^{ème} tranche horaire, un abattement de 30% est appliqué,
A partir de la 5^{ème} tranche horaire, un abattement de 50%.

b) L'attente ou la veille sécurité

Le tarif forfaitaire de l'attente ou de la veille sécurité à bord est de **250 €** par heure quelle que soit la période
Minimum de perception..... 22 000 €

1.2.2 Déplacement du navire dans les limites de la zone de pilotage

Facturation : **50%** par rapport au tarif de base

Minimum de perception :

Navires de classe 1 à 6 :..... 350 €

Navires de classe 7 :..... 250 €

1.2.3 Pénalités de retard, les navires ayant modifié l'heure de leur sortie ou de leur déplacement moins de 3 heures avant l'heure initialement prévue : 250 €/heure

1.2.4 Pénalités de déplacement inutile du pilote, en entrée, sortie, en déplacement, en sus de pénalités de retard et calculée par période de 3 heures : 300 €

1.2.5 Indemnité d'attente ou de veille de sécurité à bord dans les limites de la zone de pilotage: 300 €/heure

I - 3 TARIFS DE LA REDEVANCE DE SEJOUR

1.3.1 Redevance de séjour

Il est perçu sur tout navire, une redevance de séjour par escale calculée par application des taux indiqués dans le tableau ci-dessous, en euros par mètre cube.

Cette redevance est précomptée par journée calendaire, le jour d'arrivée ne comptant pas, le jour de départ comptant sauf pour les navires porte-conteneurs et les navires rouliers.

Les navires porte-conteneurs et les navires rouliers sont facturés par heure de séjour au port.

a) Séjour navire à quai ou sur coffre

CLASSE	VOLUME (m ³)	Navire autres que PC et Roulier	Navire PC et Roulier
Classe 1	0 - 5 000	0,0140	0,00058
Classe 2	5001 - 10 000	0,0138	0,00057
Classe 3	10 001 - 30 000	0,0130	0,00054
Classe 4	30 001 - 70 000	0,0126	0,00053
Classe 5	70 001 - 100 000	0,0124	0,00052
Classe 6	Plus de 100 000	0,0120	0,00050
Minimum de perception par navire et par opération (Classe 1 à 6) :		275 €	275 €

Classe 7	Tarif (Euro / m ³)
Navires de pêche non basés à ABIDJAN (Pêche Industrielle), Supply boat et navires de soutage	0,0075

Minimum de perception par navire et par opération (Classe 7) : 100 €

b) Séjour navire en rade

Facturation : 50% par rapport au tarif de base

Minimum de perception :

Navires de classe 1 à 6 : 95 €

Navires de classe 7 : 60 €

c) Facturation sur le séjour pour navire désarmé ou en réparation

- Navire désarmé ou en longue réparation à quai
Du 1er au 8ème jour : 50%
A partir du 9ème jour : 40 %
- Navire désarmé ou en longue réparation en rade
Du 1er au 8ème jour : 40%
A partir du 9ème jour : 30 %

1.3.2 Redevance d'opération

Tout navire débarquant, embarquant des marchandises ou des passagers, doit s'acquitter d'une redevance d'opération calculée sur le tonnage ou le nombre de passagers selon les tranches ci-dessous. Cette redevance ne concerne pas les marchandises conteneurisées en transit et en transbordement.

a) Navire à quai et sur coffre

	Tarif en Euro /tonne)
(0 ; 5 000 tonnes) :	0,144
(5 001 ; 10 000 tonnes) :	0,0912
(Plus de 10 000 tonnes) :	0,0552
Minimum de perception	300 €

b) Opération sur bouée extérieure et en rade hors transbordement

Abattement de 40% sur la redevance de base

I - 4 TARIFS DE LA REDEVANCE D'AMARRAGE

1.4.1 Amarrage à l'arrivée et au départ

Tranches (m ³)			Tarif (€)
0	à	5 000	105€ + 0,0052€/m3
5 001	à	10 000	105€ + 0,0050€/m3
10 001	à	30 000	126€ + 0,0042€/m3
30 001	à	70 000	137€ + 0,0038€/m3
70 001	à	100 000	137€ + 0,0034€/m3
> 100 000			137€ + 0,0031€/m3

Minimum de perception par navire et par opération 368€

a2) Navires de pêche non basés à Abidjan (pêche industrielle), Supply boat et navires de soutage :

105€ + 0,0037/m3 Minimum de perception par navire et par opération 184€

b) Navires aux appontements pétroliers et minéraliers

525€ + 0,0068€/m3 Minimum de perception par navire et par opération 630€

Tranches (m ³)			Tarif (€)
0	à	5 000	105€ + 0,0052€/m3
5 001	à	10 000	105€ + 0,0050€/m3
10 001	à	30 000	126€ + 0,0042€/m3
30 001	à	70 000	137€ + 0,0038€/m3
70 001	à	100 000	137€ + 0,0034€/m3
> 100 000			137€ + 0,0031€/m3

Minimum de perception par navire et par opération 368€

1.5.1 Redevance de séjour

Il est perçu sur les navires sus-mentionnés une redevance par mètre linéaire et par jour.

	Tarif en Euro
Navires de Pêche	1,50 €/ml
Supply Boat et Navires de soutage	3,00 €/ml

1.5.2 Redevance de pilotage (pour les navires de plus de 150 T.J.N. exemptés de pilotage)

En plus de la redevance de séjour, il est appliqué à ces navires une redevance de pilotage forfaitaire sur la base d'une entrée et d'une sortie par semaine de présence au Port calculée de la façon suivante :

Redevance de pilotage = **330 € x 2 x nombre de semaines passées au Port**

1.5.3 Facturation du séjour pour réparation

- De 0 au 8ème jour : 75%
- A partir du 8ème jour : 50%

(11)

CHAPITRE II : REDEVANCES SUR CONTENEURS

II.1 CONTENEURS HORS TRANSBORDEMENT ET TRANSIT

Il est perçu une redevance sur les conteneurs hors transbordement et transit, en sus de celle appliquée sur les marchandises conteneurisées par application des tarifs ci-après en EUROS par TEU. Les tarifs sont hors taxe (TVA ou TPS).

Il est perçu sur les conteneurs hors transbordement et transit une redevance au titre du code ISPS dénommée redevance de sûreté ISPS égale à 10 % du montant total de la facture sur les conteneurs.

II.1.1 Ensemble du PAA, hors TCV et hors terminal RO/RO

	Tarif en Euro
Conteneurs pleins : 20' / TEU	11,33
Conteneurs vides : 20' / TEU	5,57

II.1.2 Conteneurs au TCV et au terminal RO/RO

	Tarif en Euro
Conteneurs pleins : 20' / TEU	7,44
Conteneurs vides : 20' / TEU	3,66

II.2 CONTENEURS EN TRANSBORDEMENT

Le conteneur plein en transbordement quels que soient le tonnage et la nature de la marchandise est facturé à 12,96 EUROS par TEU.

II.3 CONTENEURS EN TRANSIT

Le conteneur en transit pour les pays sans littoral quel que soit le tonnage est facturé comme suit :

- 1 - Un conteneur disant contenir des produits alimentaires ou agricoles est facturé à 10 000 FCFA par TEU
- 2 - Un conteneur disant contenir des matériaux de construction est facturé à 25 000 FCFA par TEU
- 3 - Un conteneur disant contenir tous les autres produits est facturé à 75 000.FCFA par TEU

Un conteneur qui contient à la fois les produits de deux catégories est classé dans la catégorie 3.

REDEVANCE DE REMORQUAGE

1-ASSIETTE DES TARIFS

L'assiette de la tarification est le volume du navire défini comme suit : $V = L \times b \times T_e$

dans laquelle V est exprimé en mètre cubes. L, b, et T_e représentent respectivement la longueur hors-tout du navire, sa largeur maximale, son tirant d'eau maximal, et sont exprimés en mètres et décimètres.

La valeur du tirant d'eau maximal du navire prise en compte pour l'application de la formule ci-dessus ne peut, en aucun cas, être inférieure à une valeur théorique égale à : $0,14 \sqrt{L \times b}$ (L et b étant respectivement la longueur hors-tout et la largeur maximale du navire).

Les dimensions prises en compte pour la facturation sont celles relevées sur le LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING de Londres ou sur les certificats d'une Société de Classification reconnue.

Les prix indiqués dans le barème correspondent à l'intervention d'un remorqueur par opération.

2. Tarifs for harbour towage and port services in ports of Abidjan and San Pedro

Taxable volume bands (m ³)			Tarif (€)	Taxable volume bands (m ³)			Rate (€)
		6 000	343	52 001	to	54 000	1 097
6 001		8 000	369	54 001	to	56 000	1 134
8 001	to	10 000	422	56 001	to	58 000	1 160
10 001	to	12 000	449	58 001	to	60 000	1 191
12 001	to	14 000	476	60 001	to	62 000	1 233
14 001	to	16 000	502	62 001	to	64 000	1 271
16 001	to	18 000	528	64 001	to	66 000	1 313
18 001	to	20 000	555	66 001	to	68 000	1 348
20 001	to	22 000	579	68 001	to	70 000	1 396
22 001	to	24 000	607	70 001	to	72 000	1 433
24 001	to	26 000	632	72 001	to	74 000	1 555
26 001	to	28 000	659	74 001	to	76 000	1 606
28 001	to	30 000	685	76 001	to	78 000	1 662
30 001	to	32 000	706	78 001	to	80 000	1 713
32 001	to	34 000	723	80 001	to	82 000	1 767
34 001	to	36 000	749	82 001	to	84 000	1 846
36 001	to	38 000	791	84 001	to	86 000	1 874
38 001	to	40 000	844	86 001	to	88 000	1 925
40 001	to	42 000	896	88 001	to	90 000	1 951
42 001	to	44 000	929	90 001	to	92 000	1 987
44 001	to	46 000	960	92 001	to	94 000	2 030
46 001	to	48 000	985	94 001	to	96 000	2 073
48 001	to	50 000	1 013	96 001	to	98 000	2 109
50 001	to	52 000	1 043	98 001	to	100 000	2 136
				100 001	and beyond		(*)
				(*) 2136 + 0,107 € by tens of m ³ > 100 000			

S1 – movement lasting more than 01h00 and per hour	+ 50% on applicable rate
S2 – movement without engine:	+ 50% on applicable rate
S3 – unnecessary movement of tugboat:	50% of applicable rate
S4 – supply of towline:	74 €
S5 – supply of towline for oil tanker	200 €
S6 – transit between Abidjan and San Pedro in case additional tugboat(s) are requested:	+ cost price of transit (direct costs)

Safety watch with tugboat (port regulations).

Per hour and per tugboat: 125 €

N.B. Any hour begun is considered due. A minimum of four (4) hours is automatically billed.

Oil tanker manoeuvres on the S.P.M. of the SIR (SIR 2)

Fixed 48-hour rate covering one tugboat to help secure tanker to mooring buoy, carry out safety watch, assist tanker cast off from buoy: 18 363 €,

Any service beyond this 48-hour period will be invoiced additionally at € 2 299 € per 6-hour period (any 6-hour period begun is considered owing in full)

NB: In cases where the vessel requests a second tugboat, the latter will be invoiced as per the rate list set out in section 3 above, modified by surcharges or deductions as applicable, and according to the prices indicated for safety watches.

Oil tanker manoeuvres on the C.B.M. of the SIR (SIR 1)

Fixed 48-hour rate covering one tugboat to help secure tanker to C.B.M.; carry out safety watch, help tanker cast off : 6258 €

Any service beyond this 48-hour period will be invoiced additionally at 211,86 per hour (any hour begun is considered owing in full)

NB: In cases where the vessel requests a second tugboat, the latter will be invoiced as per the rate list set out in section 3 above, modified by surcharges or deductions as applicable, and according to the prices indicated for safety watches.

REQUEST FOR AN ADDITIONAL TUGBOAT IN SAN PEDRO FOR MOVEMENTS WITHIN THE PORT

Each of these movements will be invoiced at the operating cost price of the tugboat, calculated with allowance for latest increases, notably in salaries, fuel, insurance, etc.

BUNKER ADJUSTMENT FACTOR

To cope with the instability of the price of the barrel, it is established a "Bunker Adjustment Factor" (B.A.F) that is applied to each tow. This "BAF" is reviewed every month based on the average evolution of the last three months of the price actually paid to the oil companies in the Ivory Coast.

For the application of the BAF for the services to the "SIR", 04h00 of service account for "One tow".

For its first application, the BAF applied rate is as follows:

BAREME DE FACTURATION : PORT SECURITE

TYPES DE NAVIRES	TARIFS (EURO)/M3	MINIMUM DE PERCEPTION (EURO)	MAXIMUM DE PERCEPTION (EURO)	FORFAIT POUR NAVIRES EN ESCALE TECHNIQUE (EURO)
CARGOS	0.2	900	11 000	1 200
ROULIERS	0.23	4 966	13 230	1 200
PORTE-CONTENEURS	0.23	2 844	18 240	2 900
PETROLIERS ET GAZIERS	0.21	2 390	18 000	2 000
VRACQUIERS	0.05	3 343	4 500	700
FRIGOS	0.05	892	2 100	200
CIETRNES	0.25	6 224	14 400	750
CHALUTIERS	0.05	926	1 000	100
SUPPLY	0.25	158	2 700	300
THONNIERS	0.05	450	700	100
AUTRES NAVIRES	0.05	921	1 000	100

NB : 1 EURO = 655,957 fcfa

TRANCHES	ABATTEMENT SUR PETROLIER, CITERNE, ROULIER, PC, CARGO ET SUPPLY
TRANCHE 1 : ENTRE 0 M3 ET 20 000 M3	7%
TRANCHE 2 : ENTRE 20 001 M3 ET 40 000 M3	17%
TRANCHE 3 : ENTRE 40 001 M3 ET 60 000 M3	22%
TRANCHE 4 : ENTRE 60 001 M3 ET 80 000 M3	27%
TRANCHE 5 : ENTRE 80 001 M3 ET 100 000 M3	32%
TRANCHE 6 : PLUS DE 100 000 M3	37%