

République du Sénégal
(Un peuple - un but – une foi)

Ministère de l'enseignement technique et de la formation professionnelle

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS



MEMOIRE DE FIN D'ETUDE

En vue de l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Transport et Logistique

THEME :

L'ANALYSE DE LA CONSIGNATION DES
NAVIRES : CAS D'UN VRAQUIER A
TRANSSENE

Rédigé par :

SOUMARE Ndeye Fatou

Sous la Direction de :

Mr NDAO Momar

Mr KANE Bassirou

PROMOTION : 2006-2008

Groupe SupdeCo Dakar
Institut Supérieur des Transports (IST)
10421, rue MZ09, sacré cœur 3 extension, VDN
Tel : 33 859 95 95, Fax : 33 860 52 02
www.supdeco.sn – ist@supdeco.sn

SOMMAIRE

Dédicaces

Remerciements

Introduction

Première partie : Cadre théorique et méthodologique

Chapitre 1 : cadre théorique et conceptuel

A/ Cadre théorique :

1 / Problématique

2/ Question de recherche

3/ Hypothèse de recherche

4/ Objectif de l'étude

B/ Cadre conceptuel

Chapitre 2 : cadre méthodologique

Deuxième partie : Cadre organisationnel de la Transsene

Chapitre 1 : L'environnement économique et le cadre juridique de la
TRANSSENE

Chapitre 2 : Organisation de la TRANSSENE

Troisième partie : Cadre analytique

Chapitre I : le rôle de l'agent maritime

Chapitre II : le contrat de consignation ou contrat d'agence

Chapitre III : l'assurance (partage des responsabilités en cas de
Dommage)

Conclusion

REMERCIEMENTS

Avant toute chose je rends grâce à Dieu le tout puissant, qui me donne la force, la foi et le courage d'entreprendre les étapes de la vie.

Ainsi je ne saurai commencer ce mémoire sans au préalable remercier certaines personnes qui m'ont été d'un grand soutien pour la réalisation et la réussite de ce travail. Ces personnes sont :

- Tout d'abord je formule d'infinis remerciements à mon père qui n'a ménagé aucun effort pour la réussite de mes études et qui ne cesse de me soutenir financièrement et moralement ;
- Ma mère, mes frères et sœurs spécialement Seyni Soumaré;
- Mr Bassirou KANE ;
- Mr Momar NDAO ;
- Mr Mohamed DICKO ;
- Enfin toutes les personnes qui m'ont soutenu et qui ont contribué à la réussite de ce mémoire.

LISTE DES ABREVIATIONS :

1. AVARNAV : Avis d'Arriver du Navire
2. B.L : Bill of Lading
3. C.M.R : Convention Internationale de Transport de Marchandises par Route
4. CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le droit du Commerce International
5. CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
6. C.O.C.C : Code des Obligations Civiles et Commerciales
7. CECOGEX : Cabinet d'Etudes de Conseil en Gestion et d'Expertises
8. D.S.T.N : Direction de la Surveillance du Territoire National
9. E.T.A : Estimate Arrival Time
10. EXCOM : Expertises Commerciales et Maritimes
11. F.A.P : Franc d'Avarie Particulière
12. GAINDE : Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges
13. I.A.C.S : Association Internationale des Sociétés de Classification
14. I.S.M : International Safety Management
15. I.S.P.S : International Ship and Port Security
16. L.T.A : Lettre de Transport Arien
17. L.T.M : Lettre de Transport Maritime
18. O.M.I : Organisation Maritime Internationale
19. O.N.U : Organisation des Nations Unies
20. P.A.D : Port Autonome de Dakar
21. P & I : Protection et Indemnité Club
22. S.W.I.F.T : Society for Worldwide Interbank Financial Transfert

23.S.O.L.A.S: Safety Of Live and At Sea

24.S.A: Société Anonyme

25.T.A.C : Terminal A Conteneur

26.T.E.U : Twenty Equivalente Unite

27.U.R.D: Union des Remorqueurs du Sénégal

INTRODUCTION

Le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité et contribue à la résolution des contraintes économiques et sociales. Ainsi la mer apparaît sous cet angle, comme un facteur essentiel dans le Commerce International car c'est par elle que s'échangent les plus grandes masses de produits bruts ou élaborés, dans les conditions les plus économiques. Actuellement sa première place est due au fait que les 90% des échanges mondiaux soient effectués par la voie maritime.

Avec le perfectionnement de la technologie navale et le renforcement de la sécurité, nous assistons à un accroissement du besoin de transport en marchandises et passagers ; ce qui fait du transport maritime un secteur d'activités en constante évolution. On assiste de nos jours, à la mise sur le marché, de navires de dernière génération pouvant transporter jusqu'à 100 000 TEU pour les portes conteneurs (PANAMAX) et 100 000 tonnes pour les vraquiers (CAPESIZE).

Cependant, malgré l'avantage que lui offre son ouverture portuaire sur la façade Atlantique, le Sénégal connaît des difficultés, tant sur le plan de ses infrastructures que sur le plan de l'exploitation de sa zone côtière. Ainsi, pour palier à ces insuffisances, le Port Autonome de Dakar (**PAD**) a donné en concession l'exploitation du Terminal à conteneur (TAC) de la zone Nord à Dubaï Port World. A charge pour cette dernière de moderniser le terminal et de construire le Port du future.

Par ailleurs le Port Autonome de Dakar a établi une collaboration avec les sociétés de transport basées au Sénégal.

C'est dans cette optique que la TRANSSENE SA, créée depuis le 26 Avril 1978, s'active considérablement dans le domaine maritime grâce à sa longue présence dans le secteur du transport à Dakar. Elle a pour activité essentielle la consignation (Shipping), la manutention et le transit. Elle dispose de moyens de manutentions sophistiqués ; ce qui lui vaut une place de choix dans le PAD. Son activité première reste le Shipping, spécialisé dans la consignation des vraquiers.

Actuellement l'importation des denrées de première nécessité (céréales) représente une grande part des flux d'échanges mondiaux. Concernant le Port Autonome de Dakar, la principale céréale débarquée reste le riz.

Le commerce des céréales constitue à cet effet la clé de voûte du système alimentaire des pays du tiers monde à cause de l'importance du tonnage réceptionné au niveau de nos ports.

La TRANSSENE se spécialise dans le cargo conventionnel en consignat des navires en provenance de pays exportateurs comme la Chine, l'Inde, la Thaïlande, l'Egypte et le Vietnam.

D'une manière sommaire, la consignation consiste en une assistance du navire et la prise en charge de ce dernier par un agent maritime avant son arrivée au port de destination ; pendant son séjour et se termine à la fin de ses activités dans le port. Elle se divise en deux parties, à savoir la consignation de la cargaison d'une part, qui se définit comme un acte purement commercial et

d'autre part la consignation coque qui est un acte à caractère technique et administratif.

Ainsi notre mémoire portera en gros sur la consignation d'un vraquier où nous traiterons de l'importance de la consignation dans la chaîne logistique et enfin du problème de l'assurance pour le transport des céréales.

**PREMIERE PARTIE :
CADRE THEORIQUE
ET
METHODOLOGIQUE**

Chapitre I : Cadre théorique et conceptuel

A. Cadre théorique :

1. Problématique :

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes par la voie des eaux. Il reste le mode le plus important pour transporter des marchandises car le transport de personnes par voie maritime a perdu sa valeur du fait du développement du transport aérien.

Néanmoins il ne demeure pas le seul mode de transport car nous retrouvons à ses côtés, les autres modes que sont : le transport routier, ferroviaire, fluvial et l'aérien précité ci-dessus.

Les 90% du trafic mondial sont effectués par la voie maritime ce qui justifie sa vocation internationale et les 10% restant sont partagés entre les autres modes de transport.

Le transport maritime est un service qui intervient à plusieurs niveaux, touchant plusieurs aspects de nos vies et à une grande importance du point de vue économique, social, géographique, politique et environnemental.

C'est dans ce sens, qu'en amont comme en aval du secteur maritime, nous serons amenés à nous interroger sur la prise en charge de la marchandise, le rôle des intervenants de la chaîne de transport et le régime juridique applicable.

Ainsi le grand monde de l'industrie maritime communément appelé le "shipping" se résume par la prise en charge de la marchandise par l'expéditeur, via le transport maritime jusqu'à la livraison chez le destinataire final avec les formalités administratives qui l'accompagnent.

Le consignataire en tant qu'intervenant de la chaîne maritime est chargé d'effectuer des opérations sur le navire et la marchandise transportée. En d'autres termes il agit sur la base d'un contrat de mandat qui le lie à l'armateur.

Par ailleurs il nous semble important de nous poser des questions allant dans ce sens : en quoi le transport maritime joue-t-il un rôle important dans le commerce international ? Aussi quelle place occupe la consignation dans le schéma de transport ?

Sur ces points, nous apporterons des éléments de réponses à travers une analyse approfondie et des recherches effectuées au sein de la TRANSSENE.

2. Questions de recherche :

La question majeure qu'on se pose avant l'élaboration de ce travail est : quelle est l'importance de la consignation dans l'industrie du SHIPPING ? Et quels en sont ses enjeux face à la réduction de la fréquence des navires au niveau du Port Autonome de Dakar ?

3. Hypothèses de recherche :

Notre travail s'articulera autour d'un certain nombre d'hypothèses ; il s'agit entre autre de :

- la place de la consignation dans l'industrie maritime ;
- le rôle du consignataire dans la chaîne de transport ;
- le statut du consignataire et des autres auxiliaires de transport ;
- les droits et les obligations du consignataire sur le navire et la cargaison

- la consignation : nécessité ou obligation pour l'armateur ;
- la couverture des risques émanant des opérations de déchargement ou de chargement ;

4. Objectifs de l'étude :

Une étude doit nécessairement porter sur un certain nombre d'objectifs. Ainsi pour mieux les mettre en évidence nous nous efforcerons de les classer en deux catégories : un objectif dit général et des objectifs spécifiques.

a) L'objectif général :

La consignation constitue une activité fondamentale dans la chaîne de transport maritime ainsi il est nécessaire de faire une analyse sur son importance et ses enjeux dans l'industrie maritime.

b) Les objectifs spécifiques :

- Rapidité dans les formalités
- Gestion de l'équipage
- Gestion de l'escale des navires
- Bonne correspondance avec l'armateur ou l'affréteur
- Satisfaction des donneurs d'ordre
- La réduction considérable du « dwell time » c'est-à-dire le temps que le navire et la cargaison mettent entre l'entrée et la sortie de la façade portuaire
- Défense des intérêts du client
- Approvisionnement du navire en vivre et combustible en cas de besoin
- Réparation navale en cas de panne

B. Définition des concepts du transport :

1 / Le transport

Le transport représente une des plus importantes activités humaines mondiales. Il est indispensable dans l'économie et joue un rôle majeur dans les relations spatiales entre lieux géographiques. Le transport international de marchandises est un système constitué de nombreux intermédiaires. Il répond à de nombreuses contraintes et règles, mettant en œuvre plusieurs intervenants et d'énormes moyens financiers et logistiques. Le transport de marchandises joue un rôle économique et son importance ne cesse d'accroître de nos jours. Ainsi en réponse à la demande de transport qui se pose, on note plusieurs modes de transport. Un mode de transport se définit d'une manière générale, par la voie empruntée ; en effet il existe trois modes de transport : le maritime, le terrestre, l'aérien et le transport multimodal. Aussi la logistique vient en appoint au transport car elle permet le contrôle des différents flux informations et la réalisation de la chaîne en amont et en aval. Par ailleurs on étudiera les différents modes certes mais notre analyse portera essentiellement sur le transport maritime de marchandises avec ses composantes.

a) Le transport terrestre :

Le transport terrestre regroupe entre autre mode, le transport routier et le transport ferroviaire.

Le transport routier : avec le développement des infrastructures et des équipements, le transport routier connaît un essor fulgurant au début du XXème Siècle. Sur le plan juridique il est régi par la **Convention de Genève** encore appelée **CMR**. Il est un élément essentiel dans la chaîne logistique grâce à ses

multiples vocations. Grâce à sa souplesse, il permet de réaliser des opérations de porte-à-porte et regorge d'avantages tel que la vitesse, la fiabilité, la rapidité, le coût du transport et le « juste à temps ». Ainsi les moyens de déplacement sont le véhicule isolé, le véhicule articulé et le train routier avec des dimensions normalisées. Le principal document utilisé est la lettre de voiture et elle représente le contrat de transport qui lie le transporteur à un tiers.

Le transport ferroviaire : le transport ferroviaire fait partie des plus anciens modes utilisés pour le déplacement de marchandises mais aussi de personnes. Il se différencie des autres du fait que le plus souvent il est géré par l'Etat et se présente sous forme de Société Nationale. Il est régi par la convention de Bernes qui regroupe la **Convention CIM** et la **COTIF** qui est la version révisée de cette dernière. Les principaux gares routières se trouvent près de la façade portuaire la plupart du temps, et permettent de faciliter le transbordement de marchandises et l'éclatement des colis. Il a pour avantage le transport de pondéreux, la ponctualité et l'acheminement de tous les types de marchandises. Le moyen de locomotion reste le train qui est à grande vitesse dans les pays développés et reste à petite vitesse dans les pays du tiers. Ainsi le document utilisé est la lettre de voiture qui matérialise le contrat de transport entre la société de transport et l'expéditeur.

b) Le transport aérien :

Étant le dernier né des modes, le transport aérien n'était utilisé que pour le déplacement de personnes d'une certaine classe sociale. Avec le perfectionnement de la technologie tels que les avions cargos spécialisés et l'émergence des compagnies aériennes ; le fret commence à occuper une place de choix dans les échanges par voie aérienne. L'intérêt du transport aérien reste la rapidité et la sécurité dans l'acheminement des marchandises. Le texte de loi

applicable reste la **Convention de Varsovie** qui est une convention de droit privé. Ici le document de transport s'appelle la Lettre de Transport Aérienne (LTA) et constitue un contrat liant le transporteur au chargeur (transitaire).

2 / Le transport maritime :

Comme tous les autres modes, le transport maritime évolue sur son propre espace géographique avec des atouts naturels qui lui permettent d'occuper une place de choix dans le réseau des transports. Son étendu géographique est composé de plusieurs éléments à savoir d'une part les fleuves, les lacs, et les rivières ; et d'autre part les océans. Ces derniers occupent plus de 71 % du globe terrestre avec : 165 millions de km² pour le pacifique, 82 millions de km² pour l'Atlantique, 73 millions de km² pour le l'Indien et enfin 2,5 millions de km² pour le Méditerranée. C'est dire que les deux tiers de la terre sont dans la totalité occupés par les eaux.

Au cours du XXème siècle, avec l'avènement de la Mondialisation le transport connaît un développement fulgurant avec la maritimisation des échanges. En d'autres termes les $\frac{3}{4}$ du commerce mondial empruntent la voie maritime et les $\frac{2}{3}$ de la population mondiale vivent à proximité des eaux.

Ainsi avec la montée en puissance de l'industrie navale, les pays développés propulsent leur économie en s'investissant dans la création de navires de dernières générations, en perfectionnant les infrastructures maritimes tels que l'aménagement des ports mais aussi la technologie.

Le transport maritime présente beaucoup d'atouts. Comme atouts majeurs du transport on note la **massification** qui est due par la croissance des échanges. En effet il fait parti des modes qui s'activent dans le transport de pondéreux

avec l'avènement des gros porteurs. Aussi le **coût du transport** fait parti intégrant des principaux atouts car c'est un moyen de transport peu coûteux, avec des attributs naturels (les infrastructures). Et enfin l'on peut noter en dernier lieu des avantages que le transport maritime présente contrairement aux autres modes : concernant la **sûreté** il offre un niveau de sécurité élevé pour les personnes à bord ; les opérations de chargement et de déchargement sont assurées par des garanties maximales de sûreté. S'agissant du caractère polluant, Transport maritime occasionne une faible consommation d'énergie à la tonne/kilomètre. Enfin avec la régularité des lignes, le transport maritime fait partie des modes les plus **fiables** pour le transport de marchandises diverses.

Au regard des risques qui se présentent dans le domaine maritime, une législation est nécessaire pour assurer l'activité. C'est dans ce sens qu'une législation est mise sur place pour régir le transport maritime en définissant un certain nombre de règles et conventions pour assurer son application dans le temps et dans l'espace.

L'activité principale du transport maritime reste le transport de marchandises. En effet les marchandises sont regroupées en plusieurs catégories :

- **Les vracs liquides** : un vrac c'est un produit directement embarqué dans la cale d'un navire. Ils sont essentiellement composés de produits chimiques (chimiquier), d'hydrocarbures (pétrolier) et de produits alimentaires.
- **Les vracs solides** : ils comprennent le charbon, les minerais ferreux, les engrais et les denrées de premières nécessités (céréales, les aliments pour bétail, la farine) ; d'autres produits comme le ciment, le clinker, la bauxite sont aussi transportés par mer.

- **Les marchandises diverses :** elles regroupent les marchandises conteneurisées et celles transportées en conventionnelles (non conteneurisées).

a) Les conventions régissant le transport maritime :

- **Convention de Bruxelles ou les Règles de Haye :** Selon LAMY Transport, la convention « originelle » date du **25 Août 1924** et est entrée en vigueur le 02 juin 1931. elle a été ratifiée par une centaine de pays dont notamment la France. La convention de Bruxelles a été modifiée par deux protocoles à savoir celui du 23 février 1968 appelé les **Règles de Visby** et celui du 21 décembre 1979. Le premier protocole modificatif de 1968 a été ratifié par une trentaine de pays et a changé certains articles de la convention originelle en ajoutant d'autres textes. Tandis que celui de 1979 ratifié par une vingtaine de pays, traite essentiellement de la responsabilité du transporteur maritime.

- **La Convention des Nations Unies ou les Règles de Hambourg :** elle porte le nom de la ville où elle a été signée. Durant les années 1970, les pays en développement et les grandes nations maritimes n'ont pas cessé de réclamer un réexamen de l'ensemble des régimes applicables au transport de marchandises par voie maritime. Les pays en développement étaient habités par l'idée que les "règles de la Haye" étaient au profit des Nations maritimes et qu'il fallait harmoniser les textes. Dans un soucis de corriger le déséquilibre qui règne entre armateurs et chargeurs, les pays en développement contestent l'application de ces dites Règles. Ainsi lors de la conférence diplomatique du **31 mars 1978** de la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI) que la Convention des Nations Unies sur le transport maritime de marchandises a été adoptée. Elle met en place un régime juridique applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs, et destinataires dans le

cadre du transport de marchandises. Elle a été mise en œuvre sur demande des pays en développement. Son adoption par les Etats a été préconisée par des organisations intergouvernementales telles que la CNUCED¹, le comité consultatif juridique afro-asiatique et l'organisation des Etats américains. Cette convention a été ratifiée par beaucoup de pays dont notamment le Sénégal. C'est une convention qui partage les responsabilités d'une manière équitable entre transporteurs et chargeurs en tenant compte des régimes juridiques applicables. Les Règles de Hambourg sont entrées en vigueur le **1^{er} octobre 1992** et s'appliquent actuellement que sur 5% du commerce maritime mondial.

b) Le moyen de transport : le navire

Le déplacement des marchandises ne peut se faire par voie maritime sans l'utilisation d'un moyen de locomotion bien déterminé. Ainsi ce moyen de transport est communément appelé "le navire" et il vient en appoint à l'activité maritime. D'une manière sommaire le navire peut être décrit comme un engin ou un bâtiment flottant propulsé à l'aide d'un ou plusieurs moteurs diesels avec une coque qui est soit en acier soit en polyester et piloté par un commandant de bord. Sur le plan juridique, certains critères sont retenus s'agissant du navire : la capacité d'emport, le but, son identité, la nationalité ou le pavillon et ses dimensions.

c) Les documents de transport par la voie maritime:

Le transport maritime comme tous les autres modes de transport nécessite pas mal de documents pour le déplacement des diverses marchandises. Ces documents matérialisent le titre de transport et l'existence d'un contrat dans le domaine maritime. Ainsi on note plusieurs documents : le connaissement, les

¹ Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

manifestes, la lettre de transport maritime, le document de transport multimodal, la charte partie etc. Par ailleurs ces documents vont être classés en deux (2) catégories à savoirs les documents « usuels » et les documents accessoires administratifs.

● **Le Connaissance** : communément appelé dans le vocable anglais Bill of Lading² (BL), il reste le plus important des document de transport car il matérialise les mouvements de la marchandise. Il sert de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution du transport de marchandises. Ainsi par ce titre le capitaine du navire atteste avoir reçu les marchandises telles que décrits sur le document et s'engage à les acheminer jusqu'au porteur de ce même document. Le connaissance a un triple rôle : d'abord il matérialise la réception de la marchandise en bonne et due forme, il représente la preuve du contrat de transport et enfin il est un titre représentatif de la marchandise. Le connaissance est établi en trois (3) exemplaires originaux répartis entre le capitaine, l'armateur et le chargeur avec un minimum de trois copies. Le connaissance se distingue des autres titres de transport en ce sens qu'il constitue un titre de propriété vis à vis du transporteur qui ne remettra la marchandise qu'au destinataire apparaissant sur le B/L et porteur d'au moins un original. Les originaux sont "négociables" c'est à dire qu'ils sont transmissibles par endossement. Le connaissance peut revêtir plusieurs formes :

✓ **A ordre** : transmissible par simple endossement. C'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire ; ici la marchandise est consignée à l'ordre de la banque émettrice qui peut disposer de la marchandise en cas de défaillance de l'acheteur "donneur d'ordre".

✓ **A ordre de et endossé en blanc** : Signifie que le B/L est " au porteur " donc transmissible de main en main.

² Annexe 3

✓ A personne dénommé : le document devient non négociable et seul le destinataire peut retirer la marchandise sur présentation de l'original sans possibilité d'endosser le B/L.

Les mentions ci-dessous peuvent figurées sur le connaissement :

✓ On bord : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature.

✓ Reçu pour embarquement : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive.

✓ Net de réserve : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent.

✓ Surchargé : des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.

• **La lettre de transport maritime (LTM)** : elle constitue un contrat de transport passé entre le chargeur et la ligne maritime. Elle n'est pas un acte de possession de la marchandise mais plutôt elle représente la réception de la marchandise. La lettre de transport maritime n'est pas négociable elle a été mis en œuvre pour permettre au chargeur d'anticiper sur les opérations et formalités de dédouanement et la réception des marchandises.

• **Les manifestes** : on note trois types de manifestes ; le manifeste cargo, le manifeste douane et le manifeste des provisions de bord. Dans l'importation ou l'exportation par voie maritime, le manifeste est le document qui énumère la totalité des marchandises transportées d'un port à un autre.

• **La charte-partie** : Ce document intervient dans le cadre d'un contrat d'affrètement (location d'un moyen de transport pour un voyage, ou pour une période donnée par le chargeur) en transport maritime. Ainsi le fréteur s'engage à mettre son navire ou une partie de son navire à la disposition de l'affréteur

pour le transport de marchandises moyennant une contre-partie (prix). Elle est un contrat librement conclu car elle énumère et garantit les obligations de chacune des parties (armateur et affréteur). Du point de vue juridique lorsqu'il y'a litige, elle constitue pour les juristes le document de base qui sert de référence. En d'autres termes c'est dire que la charte-partie a une importance capitale dans le transport maritime.

• **Le crédit documentaire** : le crédit documentaire est une remise documentaire par l'entremise d'une banque. En d'autres termes un Crédit Documentaire est un accord de vertu d'une banque, qui demande à un importateur la garantie du paiement de l'exportateur contre la présentation d'une série de documents qu'il lui faudra absolument rendre à temps. Il existe une date d'échéance concernant le paiement. Il doit y avoir un accord de volonté des deux parties pour ce qui est des conditions et termes du contrat. Le crédit documentaire se fait à travers un message électronique télématique appelé virement **SWIFT** (Society for Worldwide Interbank Financial Transfer). Il constitue le mode de paiement le plus avantageux pour l'exportateur et reste très coûteux pour l'importateur. L'on notera différents types de crédit documentaire : le crédit documentaire révocable et celui irrévocable.

- Le crédit est dit **révocable** lorsque la banque émettrice a la possibilité de revenir sur son engagement. Ainsi il ne présente aucun intérêt pour le vendeur mais plutôt il fragilise sa créance.

- Le crédit documentaire est dit **irrévocable** lorsque la banque ne peut plus revenir sur son engagement.

d) Les auxiliaires de transport :

L'industrie maritime est une longue chaîne qui s'étend depuis la prise en charge de la marchandise par le transporteur jusqu'à la livraison chez le destinataire final. Ce long périple nécessite l'intervention de plusieurs acteurs

communément appelés les auxiliaires. Chaque intervenant prend soin de la marchandise pour assurer leur acheminement jusqu'au destinataire final. Ces auxiliaires sont souvent des personnes morales (sociétés) qui se développent et forment l'industrie maritime.

❖ **L'armateur** : il désigne toute personne physique ou morale (armement) qui s'occupe d'équiper, d'armer le navire et d'exploiter le navire et son équipage. Dans beaucoup de cas l'armateur est soit propriétaire du navire et on parlera de **owner** soit il procède à la location du bâtiment suivant les disposition de la **charte partie** (location à temps, à coque nue ou bien au voyage) et dans ce cas on parle de **disponent owner**.

❖ **Le consignataire** : il est le représentant de l'armateur ; il agit à son nom et pour le compte de l'ayant droit à la marchandise. A chaque port l'armateur est tenu de désigner un représentant pour l'accomplissement des formalités portuaires et douanières. Les formalités sont entre autre administratives, commerciales, et une assistance technique est aussi à prévoir. Le consignataire agit à trois niveaux : avant l'arrivée du navire, pendant son séjour dans le port et après son départ.

❖ **Le transitaire ou le commissionnaire en transport** : il est un auxiliaire très important dans le commerce international. Il est un intermédiaire qui contribue à l'organisation de la chaîne de transport. Il peut intervenir dans la chaîne comme mandataire de transport ou bien comme commissionnaire de transport.

Lorsqu'il agit en tant que commissionnaire ; il organise pour le compte de l'expéditeur le transport des marchandises de bout en bout. Il doit avoir la maîtrise des opérations et peut à cet effet prendre des initiatives telle que la sous-traitance avec les opérateurs de transport. Le commissionnaire de transport

répond d'une **obligation de résultat** et aussi en cas d'absence de faute de sa part sa responsabilité n'est pas écartée.

Lorsqu'il intervient en tant que mandataire, il est tenu d'agir soit pour le compte du chargeur de la marchandise (embarquement) ; soit pour celui du destinataire de l'envoi (débarquement). Contrairement au commissionnaire il répond lui d'une **obligation de moyens** et sa responsabilité entre en jeu que lorsqu'il fait une faute directement liée à l'exécution de sa mission.

❖ **Le manutentionnaire et l'acconier (stevedore)** : il intervient dans la chaîne logistique en faisant des opérations de chargement et de déchargement. Ces opérations regroupent entre autre l'embarquement des marchandises à l'export et le débarquement à l'import des navires au niveau des ports de commerce. L'acconier est aussi un entrepreneur préposé à l'opération de déchargement, de chargement et d'arrimage des marchandises à bord des navires. Il a le même statut que le manutentionnaire car il fait de la manutention. Le personnel concerné reste les dockers et les ouvriers de maintenance. A cet effet il dispose de matériels de manutention utilisés au niveau des ports tels que : les grues, les portiques, les chariots élévateurs, les sauterelles...

❖ **La douane** : c'est une entité chargée du contrôle des marchandises et du recouvrement des droits et taxes sur certaines marchandises transportées par n'importe quel mode de transport à l'entrée d'un pays, comme à la sortie de ce pays. La Douane est mise en place dans un souci d'encourager les exportations au détriment des importations. Ainsi des taxes élevées sont imposées sur certaines marchandises transportées afin de sécuriser l'économie mais aussi d'assurer une bonne politique économique. La douane travaille en étroite collaboration avec tous les intermédiaires du port car sans elle aucune

marchandise ne peut circuler dans le territoire national. La douane est une instance de contrôle et de vérification, d'où il lui incombe de connaître pour chaque produit transporté, son lieu d'origine, la destination finale, la nature de la marchandise, la valeur réelle de la marchandise....

e) Le Port Autonome de Dakar (P.A.D.) :

On ne peut parler du transport maritime sans faire allusion à son dispositif portuaire. En d'autres termes sans le port il ne pouvait y avoir de commerce maritime. Le port de Dakar est une structure autonome située sur la façade atlantique. Il fait partie de l'un des plus grands ports de la sous régions mais aussi de l'Afrique de l'Ouest. Son autonomie est due par le fait que le port soit non pas géré par l'Etat mais de façon indépendant tout en restant un bien public.

Dans cette sphère gravite toutes les activités qui concourent au développement du commerce extérieur et mondial. Le PAD est le port le plus fréquenté grâce à sa certification aux normes ISO, à son adhésion à l'OMI de même qu'à certains dispositifs de sécurité tel que le code ISPS et le code ISM.

Le PAD est une entreprise et sur ce point il doit avoir une certaine rentabilité économique. Ainsi plusieurs services sont offerts par le port moyennant une contrepartie financière. Ces services sont : le pilotage, le lamanage, la sécurité à l'enceinte comme aux allants tours du port, la manutention, le remorquage et la réparation navale, et l'avitaillement en eau.

Vu l'immensité du monde maritime, le port dans un soucis de satisfaire les exigences des armateurs et affréteurs, a délégué une partie de ses services en agréant des sociétés de transport basées tout autour afin de maximiser ses profits.

Chapitre II / Cadre méthodologique :

1. Méthodologie de recherche :

Dans cette partie, il est question de déterminer les méthodes par lesquelles notre étude s'est faite. En effet pendant notre séjour en entreprise, nous avons utilisé de diverses techniques de recherche. Ces procédés sont entre autre : la recherche documentaire, le questionnaire, les entretiens et les enquêtes et enfin la recherche électronique.

Pour ce qui est du questionnaire, un ensemble de questions ont été mis au point afin d'avoir des informations sur les différentes notions et activités de la consignation. Ce questionnaire est destiné aux acteurs du domaine maritime, et nous a permis de mieux orienter notre réflexion.

S'agissant de la recherche documentaire l'on s'est plus focalisé sur les documents que délivre notre Centre de Documentation Interne CDI au niveau de la maison mère (SupdeCo). Ainsi on a parcouru beaucoup de documents traitant de la consignation, du transport maritime en général, les encyclopédies, les documents d'assurances facultés.

Hormis ces procédés, notre recherche s'est considérablement complétée avec les démarches sur le terrain. On est allé sur le terrain afin de recueillir des

informations ; ce recueil s'est fait à l'aide de questionnements sur notre thème portant sur la consignation. Aussi on a pu assister à certaines opérations techniques au niveau du port.

La recherche électronique enfin demeure la plus complexe car les autres techniques ci-dessus lui viennent en appoint. Elle nous a été très utile dans la recherche

**DEUXIEME PARTIE :
CADRE
ORAGANISATIONNEL**

CHAPITRE I°/ L'environnement économique et le cadre juridique de la Transsene

I. Historique de l'Entreprise :

La TRANSSENE a été fondée le 26 Avril 1978 à la rue Ngalandou Diouf. Elle a été créée sous l'initiative des responsables de la SAGA, des membres du personnel du SOAM SATAFOINE et de quelques anciens employés de la SAT-MORY.

Après la rue Ngalandou Diouf l'entreprise s'est déplacée à la rue docteur thèse avant de déménager dans ses propres locaux situés sur le boulevard de l'arsenal en face de la gare ferroviaire de Dakar.

Les activités de la TRANSSENE se résument avant au transit et au fret aérien seulement. Et c'est en 1987 qu'elle commence à varier ses activités en se spécialisant dans la consignation et la manutention mais aussi le personnel n'est pas laissé en rade ; il ne cesse de croître d'année en année.

La TRANSSENE a la chance que la totalité des banques et assurances soient regroupées dans un rayon de 2 km de l'entreprise. Cette proximité favorise la rapidité des services et transactions, ce qui accroît immédiatement son efficacité, sa compétitivité et sa capacité de répondre dans les meilleurs délais.

La TRANSSENE a un effectif de 125 agents et comprend au sein de son siège à Dakar plusieurs départements dont :

- Le service shipping chargé de la consignation des navires
- Le service transit qui gère les différentes formalités douanières
- Le service manutention qui s'occupe des opérations de chargement et de déchargement des marchandises
- Les sections d'administration, de comptabilité, d'informatique
- Le secteur aérien
- Le secteur logistique

II. Le cadre juridique de la TRANSSENE :

Sur le plan juridique la TRANSSNE est une société anonyme (Sa) inscrite au registre du commerce sous le numéro 78b50. Selon l'article 2 du Code des Obligations Civiles et Commerciale (COCC) « une société commerciale est créée par 2 ou plusieurs personnes physiques ou morales qui conviennent par un contrat d'affecter à une activité, des biens en numéraires ou en natures, dans le but de se partager les bénéfices ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter mais aussi de contribuer aux éventuelles pertes ». Ainsi la TRANSSENE en tant que S.A. dispose d'un capital de 35 millions réparti en actions de 10 000 Francs CFA qui constitue la valeur nominale. Dans ce type de société (S.A). Les actionnaires ne sont responsables des dettes sociales qu'à concurrence de leurs apports et dont les droits sont représentés par des actions.

CHAPITRE II/ ORGANISATION DE LA TRANSSENE :

A. Organisation :

Elle emploie plus de 125 agents permanents ainsi qu'une trentaine non permanent. Cette société privée est spécialisée et agréée dans le domaine des

activités portuaires sous tendues par la manutention, la consignation des navires dans le PAD (Port Autonome de Dakar). La société a réalisé un chiffre d'affaires d'un million cinq cent mille FCFA en 2005.

La société dispose dans l'enceinte du port d'un garage de 1600 m² dans la zone nord, 300 m² d'entrepôt dans le mole 8, 1950 m² d'entrepôt au nord du port près de l'entreprise fougerole, 2200 m² dans la zone sud du PAD.

Dans le garage de 1600 m² se trouve la majorité des moyens de manutention et de transport de l'entreprise (10 camions de 10 tonnes, 7 wagons plats et 8 fermés, 7 sauterelles, 18 fourchettes, 9 crapauds, 4 ensacheuses, 10 semi remorqueurs et 1 calmar).

S'agissant de l'organisation du personnel, elle est représentée par un organigramme³ pyramidal. Au sommet nous avons un groupe de dirigeants formé par le président du conseil d'administration et de ses deux adjoints qui sont le directeur général et le secrétaire général.

Le PCA : il est élu par le conseil d'administration ; son rôle est de contrôler la gestion du Directeur Général.

Il est suivi de ses deux adjoints qui sont le directeur général et le secrétaire général.

Le Directeur est nommé par le CA (Conseil d'Administration) pour une durée indéterminée, son rôle est de bien diriger la société. Pour ce faire, il prend les décisions stratégiques pour la bonne marche de cette dernière.

Le Secrétaire Général assure la coordination pour la bonne marche de la société. Il travaille en étroite collaboration avec le Directeur Général et le représente en son absence. Il a sous ses ordres l'ensemble des départements et services.

³ Annexe 1

Ensuite viennent les départements suivis de leurs services respectifs. Les départements comptabilité et informatique qui s'occupent principalement de l'établissement des documents comptables tels que le bilan, le grand livre et les états financiers mais aussi il contrôle sérieusement les comptes bancaires et la caisse. En effet, c'est le moteur de la gestion et de la société. Il est divisé en deux services : le service comptabilité et le service informatique.

Le département manutention s'occupe du chargement et du déchargement des marchandises transportées par les navires, de leur entreposage. Ce département travaille en collaboration avec celui de la consignation. Il a sous son contrôle le service des stocks.

Le département de la consignation a pour rôle d'assister les navires ayant signé un contrat de consignation avec la TRANSSENE. Sa mission est de servir d'intermédiaire entre les autorités portuaires et le navire durant tout le séjour de ce dernier.

Le département logistique et garage situé au môle 4 gère l'ensemble des engins et machines nécessaires à une manutention diligente et efficace. A ce sujet il faut noter que la force d'une société de transport, c'est son équipement. Plus elle dispose d'équipements nombreux et performants, plus elle a des chances d'avoir la clientèle. Le garage quant à lui approvisionne la société en essence en distribuant des bons d'essence toutes les fois que le besoin se fait sentir. En outre elle s'occupe de l'entretien des engins.

Le département du personnel s'occupe de tout ce qui a trait au personnel. C'est en quelque sorte le département des relations humaines. Ce département a pour mission de gérer les relations humaines de TRANSSENE ; il a en charge

l'établissement des plans de carrière et la gestion de la vie sociale au sein de la société ainsi que l'émulation des agents.

Le département transit s'occupe de l'ensemble des formalités douanières des marchandises à l'import comme à l'export ; il est divisé en trois secteurs.

Le secteur fret basé à l'aéroport et qui a pour rôle d'effectuer toutes les formalités douanières relatives aux marchandises par voie aérienne.

Le service maritime qui s'occupe de toutes les formalités douanières des marchandises par voie maritime. Et pour finir le service des régimes suspensifs.

B. Répartition des différents domaines d'activité :

1) Le secrétariat :

Comme on l'a dit précédemment il représente une partie intégrante de la structure mais il ne figure pas dans l'organigramme. Il joue un rôle important au sein de l'entreprise car il coordonne toutes les activités. Ainsi on note trois secrétaires au niveau du secrétariat :

- La secrétaire de direction : elle travaille en étroite collaboration avec le directeur général. C'est elle qui s'occupe de son agenda, gère les correspondances internes et externes de la société et s'occupe également de tout ce qui est faxe, télex et documents de communication.
- La secrétaire adjointe : elle assiste la secrétaire de direction ; elle s'occupe du classement des dossiers et factures à la fin de chaque semaine. Son rôle est aussi d'émettre des notes de service, des circulaires et d'enregistrer le courrier reçu ou envoyé.

- La secrétaire comptable : elle dépend directement du département comptable. Elle effectue toutes les opérations ayant affaire à la comptabilité sous la supervision du Chef Comptable.

2) Le service comptabilité :

Ce service est géré par des financiers de formation ; ils ont pour objectif d'améliorer la rentabilité globale de l'entreprise en maîtrisant les conditions d'exploitation interne, en élaborant les états financiers, en présentant le résultat global (déficit ou bénéfice). Au sein du dit département on retrouve six agents financiers qui sont :

- Le chef du centre informatique : c'est lui qui assure la gestion du réseau informatique ; de l'installation des logiciels et de la maintenance des machines. Il est à la base de toutes les installations car la majeure partie du travail dans le domaine maritime est réalisée grâce au perfectionnement des technologies nouvelles.
- Le banquier : il est le principal intermédiaire entre la banque et la société ou bien la banque et le client. Il s'active uniquement dans tout ce qui concerne les opérations bancaires tels que les encaissements, les virements bancaires, les décaissements des chèques...
- Le chargé de la facturation : son rôle est d'établir des factures pro-forma d'établir des reçus d'achat et de vente qui sont pour le compte de la TRANSSENE.
- La caissière : elle encaisse et décaisse pour les valeurs qui sont inférieurs à cinquante mille francs.

o Le comptable : il est responsable de ce département ; c'est lui qui s'occupe de la gestion financière de l'entreprise. Il assure le contrôle des factures pro-forma, de l'élaboration des documents comptables et c'est à lui qu'incombe les délais de recouvrement des créances et des dettes de l'entreprise.

3) Le transit maritime :

Ce service est sous la supervision du DGA et il regroupe beaucoup d'agents, qui sont chargés entre autre des opérations liées à la douane. Le bureau de transit s'occupe de l'établissement de la note de détail, du dédouanement en suivant les différents circuits douaniers, de la déclaration en douane des marchandises, de la saisie informatique des marchandises dans le GAINDE et enfin de l'enlèvement de ces dernières. Les différents intervenants du transit sont les passeurs de pièces, les déclarants, les opératrices de saisie, les chauffeurs et les chefs magasiniers.

4) Le service manutention :

Le service manutention est sous la tutelle du Directeur Général Adjoint. Dans ce service on y effectue que des opérations purement techniques. En effet ce département s'occupe principalement des opérations de déchargement et de chargement des marchandises. Que la cargaison du navire soit en sacherie ou qu'elle soit en vrac (riz, sorgho, blé, maïs ; tourteaux, ferraille), le service est dépourvu d'engins qui sont au top pour assurer une bonne prestation en un temps record. Aussi des opérations tels que le stockage sous hangars et le déchargement sur terre-pleins sont assurés par le dit département.

5) Le service Shipping :

Ce service est directement rattaché lui aussi au Directeur Général Adjoint (DGA). C'est lui qui coordonne et contrôle les différentes prestations et activités de ce département. Il est assuré par deux agents maritimes qui s'occupent de la gestion de l'escale des navires lors de leurs séjours au port. Entre autre fonction, l'agent consignataire est tenu de procéder à l'arraisonnement du navire en aidant le capitaine sur les différentes procédures administratives et commerciales.

6) Le service logistique :

Ce service comme les autres services manutention et consignation, est coiffé par le DGA. La gestion est assurée par un chef de garage ou magasinier qui coordonne toutes les activités ayant affaire à la gestion du matériel, la maintenance des machines de manutention, l'entretien et la réparation du matériel roulant.

7) Le service fret aérien :

Ce département est basé à l'aéroport Léopold Sédar Senghor dans un secteur uniquement dédié au traitement du fret aérien communément appelé aérogare. Les bureaux de la TRANSSENE se trouvent juste à l'entrée de la zone de fret plus précisément à droite. Ce service comme tous les autres, effectue des prestations dans le domaine du fret aérien. Il travaille avec les compagnies de transport et les intégrateurs de transport. Il négocie du fret, gère les opérations logistiques et effectue des formalités douanières pour le compte des expéditeurs ou des destinataires.

TROISIEME PARTIE : CADRE ANALITIQUE

Chapitre I : Le rôle de l'agent maritime

L'agent maritime est un auxiliaire de transport pour le commerce et pour les compagnies maritimes dont il défend les intérêts. Sur le plan juridique l'agent maritime est un commissionnaire de transport mais aussi un mandataire salarié qui agit pour le compte de le ou les armements qu'il représente. Ainsi l'agent maritime peut être dans certaines situations assimilé à l'agent consignataire grâce à leurs fonctions cumulatives.

Selon le dictionnaire Le Petit Robert édition 2008, le consignataire est défini comme un intermédiaire qui reçoit des marchandises en dépôt, soit pour les remettre à leur destinataire en contre partie de leur règlement ; soit pour les revendre.

D'une manière pratique, le consignataire est défini comme toute personne physique ou morale, qui, en vertu d'un contrat de mandat de l'armateur, de l'affréteur ou des ayants droit à la cargaison, s'engage moyennant rémunération à gérer le navire d'une part, l'escale du navire et à effectuer des opérations que

le capitaine n'effectue pas lui-même d'autre part. Le consignataire agit avant l'arrivée du navire, pendant son séjour au port et se termine après le débarquement. Dans le cas où il est en même temps agent maritime il est chargé de la négociation du fret, la conclusion des contrats, la gestion des finances, la recherche du fret. Il est aussi en étroite collaboration avec les autorités portuaires et douanières.

Ainsi on note deux types de consignataires : le consignataire de la cargaison et celui du navire dont les fonctions diffèrent.

1. Le consignataire du navire :

Le consignataire du navire encore appelé consignataire de la coque est l'ambassadeur du navire. Il est un mandataire salarié, car il est lié à son mandant par un **contrat d'agence**.

Il opère pour le compte de l'armement c'est-à-dire la compagnie maritime dont il est le représentant. Il est chargé d'effectuer les formalités administratives avec les différentes autorités portuaires à savoir la santé, la police, les agents du port autonome, la douane et le service de l'immigration.

Il est tenu d'effectuer toutes les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même. Ces opérations sont entre autre : la réception des marchandises à embarquer ou à débarquer, la réception de la cargaison des mains du capitaine et les soins nécessaires à y apporter jusqu'à la livraison et enfin le ravitaillement du navire en combustible, eau, vivres... Il gère aussi tous les problèmes consécutifs à l'escale ; à savoir la réparation navale.

Le consignataire du navire négocie ou conclue les contrats de manutention, de remorquage et de pilotage. Il doit réaliser toutes les activités prévues dans le contrat de consignation (d'agence). Il doit aussi défendre les intérêts de l'armateur mais aussi suivre ses instructions et ordres

Sur le plan commercial il a le pouvoir de négocier les contrats de transport, d'émettre et de signer les connaissements et manifestes et négocier des contrats relatifs aux opérations annexes.

2. Le consignataire de la marchandise :

Le transporteur maritime ou ayant droit à la cargaison est responsable des marchandises tant qu'il ne les a pas livré au destinataire ou à son représentant. Ainsi le consignataire de la cargaison est un mandataire salarié des ayants droit à la marchandise.

Il a pour rôle de délivrer les marchandises au destinataire final pour le compte du navire. Il est le mandataire de l'armateur et non celui des destinataires. Il est tenu de formuler des réserves en cas d'avaries et doit s'acquitter du fret si ce dernier est en port dû.

3. Le cumul des deux fonctions :

Une compagnie peut se doter de la double fonction d'agent dans ce cas il est consignataire du navire pour le compte du transporteur maritime et

consignataire de la cargaison pour le compte des destinataires. Ainsi l'agent officiel se voit porter une double casquette. Il regroupe ses activités en faisant à la fois les opérations commerciales (cargaison) et celles techniques et administratives (navire). Entre autre opération on notera la préparation de l'accostage, des formalités portuaires et douanières, la commande de pilotes et de remorqueurs, assistance du capitaine, ravitaillement des provisions de bord, réception et distribution des marchandises mais enfin la maintenance navale (réparation des navires).

4. Les activités du consignataire :

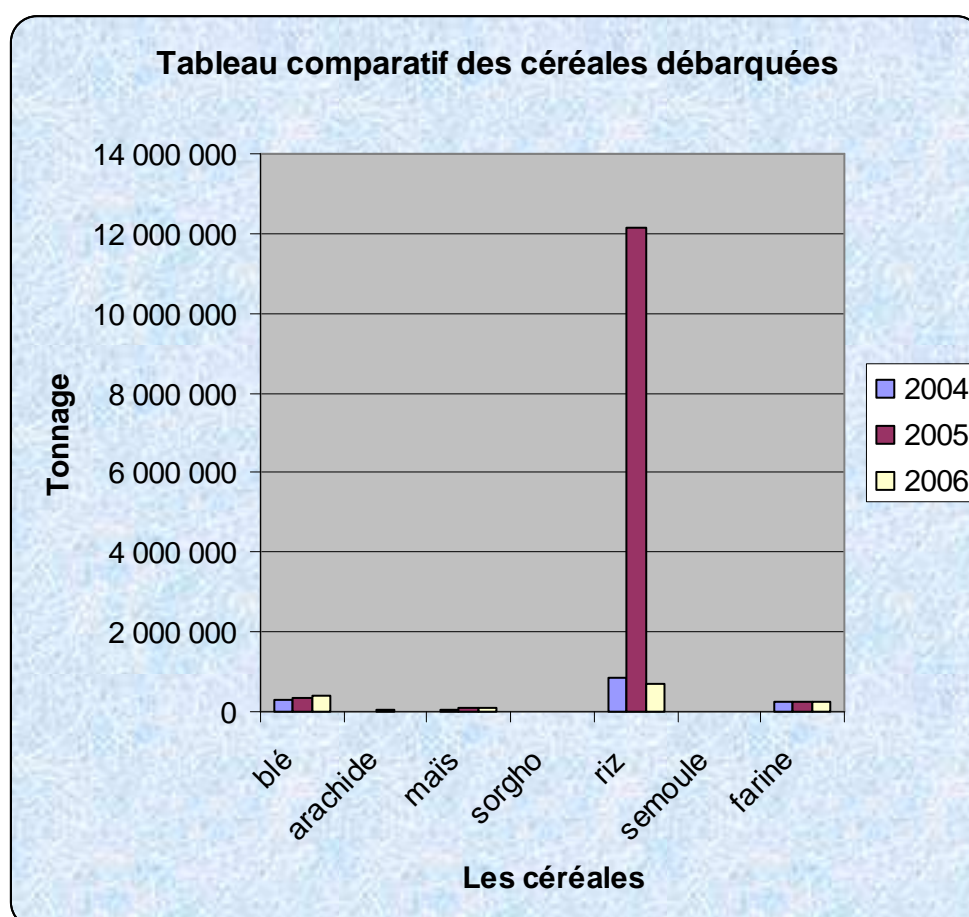
Comme on l'a dit précédemment le consignataire est un auxiliaire dans la chaîne de transport maritime. Il n'agit pas pour le compte du navire, ni des destinataires de la marchandise mais plutôt pour le compte de l'armateur, de l'affréteur ou de l'ayant droit. Il est lié par les tiers par un contrat de mandat qui lui confère le rôle de mandataire salarié.

L'activité principale de la TRANSSENE sera de consigner des vraquiers. Il réceptionne en matière de vrac des céréaliers, du fer, du clinker... ; mais l'activité la plus fréquente demeure le marché des céréales tels que le riz, le maïs, le sorgho. Depuis un certain temps les activités au sein du port ont beaucoup régressé à cause d'un certain nombre de facteurs tels que la congestion au port, les retard dans les formalités et la non disponibilité des quais. Et ceci a entraîné comme conséquence immédiate la réduction de l'activité et de la rentabilité des agents consignataires.

Il est tenu d'effectuer des opérations techniques, administratives et commerciales.

Tableau comparatif des débarquements de céréales au Port :

Céréales	2004	2005	2006
blé	308 107	346 022	399 075
arachide	1 385	54 505	180
maïs	68 658	117 793	96 043
sorgho	0	9 823	0
riz	848 000	12 140 915	715 895
semoule	0	0	19 098
farine	253 755	254 655	247 267



Source : Direction Port Autonome de Dakar

i. Sur le plan technique l'on peut noter différentes prestations logistiques:

1. La réception de la marchandise ;
2. La gestion des stocks de la marchandise ;
3. La consignation ;
4. Le gardiennage ;
5. Le débarquement ;
6. La fourniture des conteneurs ;
7. Le transport de la marchandise (acheminement)
8. Les réparations (navales)

ii. Sur le plan administratif l'on distingue des documents tels que :

1. L'établissement du connaissement (Bill of Lading)
2. Les manifestes : Cargo, GAINDE et Sortie⁴ (port clearance) et le cargo plan
3. Le dépôt de l'avarnav⁵ (avis d'arrivée du navire)
4. La réservation des quais
5. L'établissement de la liasse de chargement (billet à ordre)
6. La facture pro forma
7. Le notify
8. Le bon à délivrer

iii. Sur le plan commercial, le consignataire :

⁴ Annexe 12

⁵ Annexe 2

- Conclue des contrats de pilotage, lamanage et de remorquage
- Négocie les taux de fret
- Recherche des clients potentiels pour l'intérêt des armateurs

a) La recherche de fret (le courtier maritime) :

Dans la pratique le courtier est la personne la mieux habilitée pour rechercher du fret. Son activité a un caractère purement commercial car elle consiste à chercher des navires ou de la marchandise pour le compte de l'armateur ou de l'affréteur. En d'autres termes il négocie les contrats d'affrètement pour ce qui est de la partie location navire. On note deux (2) types de courtier : le courtier de fret (**cargo broker**) et le courtier maritime (**Ship broker**). Le courtier joue le rôle d'intermédiaire entre le chargeur et le transporteur. C'est une fonction qui nécessite un bon relationnel avec les armateurs mais aussi les chargeurs de tous les ports du monde.

Le consignataire vue la pluralité de ses activités et son expérience avec les autres gens de mer, peut s'engager dans certains cas dans la recherche de navire pour ces clients. Mais pour ce qui est de la recherche de fret il ne peut l'effectuer qu'à la demande et avec l'accord du commandant dont il défend ces intérêts.

L'agent maritime aura les mêmes obligations que le courtier d'assurance maritime, sauf que lui, il sera porteur d'une double casquette (celle de consignataire et puis celle de courtier). Il est appelé à négocier les taux de fret, conclure les contrats d'affrètement et assurer les opérations de consignation du navire si toute fois il est désigné comme agent.

Le consignataire en dehors de ces « frais d'agence », reçoit en contre partie « une commission de courtage » qui lui est versée par l'armateur. Cette commission s'élève à 1.25 % du fret et ce taux est fixé dans les clauses de la Charte partie.

b) Négociation des postes à quai et préparation accostage du navire :

La négociation des postes est la première démarche entreprise par le consignataire. En effet après avoir conclu le contrat d'agence avec l'affréteur, le consignataire reçoit certains documents dont : arrival draft (tirant d'eau), Estimate Time Arrival (E.T.A.), ships particulars⁶. Ces documents renseignent sur la capacité du navire, son tirant d'eau, la nature de la cargaison... C'est à partir des informations tirées de ces documents, que l'agent pourra établir l'**avarnav**⁷ (Avis d'Arrivée du Navire annexe 2). Cet avis d'arrivée est déposé au niveau du bureau des mouvements du port, permettant ainsi à l'agent de solliciter un quai pour le navire dès son arrivée dans les eaux sénégalaises.

La négociation est faite sous forme de réunion qui se tient journalièrement au Port Autonome de Dakar (PAD) entre 10h et 11h 30mn au niveau de la vigie. Cette réunion coordonne les différentes activités ainsi que les demandes des sociétés de transport dans le but de permettre une bonne utilisation des quais et des terres pleins. Lors de cette réunion les agents maritimes sous la direction du Directeur d'exploitation, du commandant du port ainsi que de l'Officier du port déroulent leur planning et sollicitent un ou plusieurs quais.

Les représentants du port procèdent d'une manière habituelle, à la lecture des avarnav déposés au préalable par les agents. Cette lecture a une portée significative parce qu'elle permet aux agents de connaître la situation actuelle

⁶ Annexe : 11

⁷ Annexe :2

du port : prévisions portuaires, la situation des navires en rade extérieur, le shifting d'un navire (affectation du navire sur un autre quai ou en rade) et la situation des terre-pleins.

Le PAD est confronté à un problème lié à la conjoncture et aux infrastructures. Le nombre de quais disponibles est largement inférieur à la demande au niveau du port. Par conséquent pour l'affectation d'un quai, le PAD procède à la loi du premier arrivé premier servi. Car il arrive que plusieurs agents sollicitent le même quai et pour les départager l'on se positionne au niveau de la **vigie** pour vérifier via les radars quel est le bateau qui est entré en premier dans les eaux territoriales.

c) Intervention des pilotes et des remorqueurs :

Ces deux opérations, habituellement associées, sont deux services différents. En effet l'opération de pilotage est une opération obligatoire, exigée dans le port à cause des installations portuaires très restreintes et est applicable aux navires dont le volume est supérieur à 1500m³. La demande d'assistance est faite via VHF par l'agent.

Le pilote assiste le commandant dans ses mouvements à l'intérieur du port, pendant son entrée dans le port et enfin lors de son départ. Le pilotage se fait à l'aide de vedettes ; une placée à l'avant du navire (**pilote in**) et une autre à l'arrière (**pilote out**) pour servir de guide au commandant pendant ses manœuvres d'accostage.

Comme le pilote, le remorqueur lui aussi intervient dans l'accostage du navire qui vient d'entrer dans le plan d'eau. A la seule différence que l'opération de remorquage n'est pas obligatoire car le commandant peut s'en passer s'il le

désire. Le remorqueur est un service d'aide au navire ; il assiste le navire dans ses déplacements à l'intérieur du plan d'eau, à l'entrée comme à la sortie. Les remorqueurs utilisent des remorques ou encore **Tugs bords** pour tirer, freiner, tracter ou bien pousser le navire lors de ses manœuvres d'accostage.

Au PAD, le remorquage est géré par une société privée appelé U.R.D. (Union des Remorqueurs de Dakar). Pour l'assistance, le commandant a besoin de deux remorqueurs à l'entrée et de deux autres à la sortie. Ils sont à la disposition du commandant qui leur transmet ses consignes via le pilote. L'agent est tenu de conclure les contrats de remorquage avec l'U.R.D.

d) L'arraisonnement :

L'arraisonnement est une procédure de contrôler de la conformité du navire et de la cargaison, à la réglementation sénégalaise. L'arraisonnement est une procédure habituellement effectuée par les agents maritimes et les autorités portuaires notamment la police de la santé du port, la douane, la police de l'immigration. Ils procèdent au contrôle des documents ayant affaire à l'ensemble du navire et à sa cargaison. Durant cette opération, le commandant est assisté par son agent maritime.

➤ Les documents requis par la police de la santé sont :

- la liste des dix derniers ports d'escales
- la liste d'équipage⁸ (crew list)
- le carnet de vaccination de l'équipage contre la fièvre jaune
- la déclaration maritime de santé
- la liste des médicaments à bord
- les narcotiques

⁸ Annexe : 13

➤ La douane procède au contrôle des documents :

- le manifeste
- la liste d'équipage
- la liste des produits dangereux
- les dix derniers ports
- la quantité de peinture à bord
- les armes et munitions
- la contrebande
- les effets personnels de l'équipage

➤ La police quant à elle est tenue de vérifier le type de marchandises transportées, la provenance, le tonnage à débarquer au port, le destinataire de la marchandise et tout cela en présence de l'agent maritime. Après vérification des documents ci-dessous et leur conformité la police délivre un papier appelé **Clearance**. Les documents à vérifier sont :

- le Nill lits⁹ (passenger list and dangerous cargo)
- les passeports
- les livrets marins
- la liste des armes et munitions
- la liste des dix derniers ports

e) L'approvisionnement du navire :

L'opération d'approvisionnement consiste à l'avitaillement d'un navire en vivres, combustible, carburant et lubrifiant. Pendant le séjour au port, l'agent doit conclure des contrats d'avitaillement avec les sociétés de ravitaillement appelées Shipchangers, implantées à Dakar. Ainsi l'approvisionnement destiné aux

⁹ Annexe : 5

passagers et aux membres de l'équipage sont : l'eau douce (fresh water), les boissons (soft drink) et les nourritures.

Cependant l'avitaillement pour l'entretien et le fonctionnement du navire concerne les provisions des pièces de rechange (ponts et machines) ainsi que certains équipements. L'avitaillement en combustible est assuré au niveau du Wharf pétrolier de Dakar par SHELL, ORIX et TOTAL. Il faut noter qu'en matière de fuel SHELL détient la plus grande capacité dans le P.A.D.

f) La réparation navale :

C'est une activité purement industrielle. L'agent consignataire est tenu lors du séjour du navire à quai, de vérifier les informations affairant à la maintenance des machines. De ce fait lorsque les techniciens signalent un problème technique lié au navire, il est du devoir de l'agent de contacter les agents du port afin d'obtenir une autorisation de réparation. Lorsqu'on lui a accordé cette autorisation, il fait les démarches auprès des chantiers navals afin de procéder aux réparations des éventuelles pannes. La réparation peut se faire soit au niveau du Doc flottant ou le quai de DAKARNAV, soit par les sociétés de réparation navale basées à Dakar.

Toutes les démarches administratives incombent à l'agent car en ce qui concerne les combustibles le plus souvent c'est l'armateur ou l'affréteur qui conclue les contrats avant l'arrivée du navire. C'est dire qu'il y'a une relation étroite entre le consignataire et l'entreprise de réparation navale (chantier naval). Pour justifier nos propos, notre navire nommé DABAK SOL a fait l'objet d'une réparation au niveau de la société « Tous Travaux Sous-marins ». Ainsi une opération de polissage et de soudure a été faite sur l'hélice du navire.

5. Relation entre consignataire et les autres auxiliaires de transport :

Le consignataire travaille en étroite collaboration avec tous les auxiliaires de transport aussi bien dans le domaine maritime, routier que ferroviaire. Son rôle est très distinct de celui des autres opérateurs portuaires parmi lesquels : l'armateur, le transitaire et commissionnaire de transport, le manutentionnaire, les transporteurs (route, fer), les acconiers et opérateurs de terminaux, les avitailleurs, les lamaners, remorqueurs et les pilotes, les courtiers d'assurance maritime, les P&I Club. (Assureurs), les experts maritimes, les réparateurs navals, le port autonome et enfin la douane.

i. Le consignataire et le manutentionnaire :

Le manutentionnaire est celui qui effectue des opérations d'arrimage de déchargement, de chargement, de désarrimage, de mise à quai et de transfert sous entrepôt à l'export comme à l'import. Ainsi Il a un rôle purement technique car il se charge exclusivement de la réception et de la réexpédition de la cargaison (post acheminement). Et c'est ce qui fait qu'il y ait une certaine complémentarité entre le manutentionnaire et l'agent consignataire. Puisque la TRANSSENE est à la fois consignataire, manutentionnaire et transitaire, l'agent aura un rôle de veille sur l'ensemble des agissements du manutentionnaire.

➤ Le déchargement de la cargaison :

Lors de cette opération, l'entrepreneur de manutention procède au pointage des marchandises débarquées. Notre navire nommé DABAK SOL doit débarquer 8 650 tonnes de maïs en vrac. Les marchandises sont manipulées dans les cales de navire à l'aide d'engins appelés les mâts de charge (voir photo¹⁰), qui permettent de les prendre au niveau des cales et de procéder à une manutention sous palan. Cependant l'ensachage est fait au niveau du port par

¹⁰ Navire DABAK SOL : page 64

l'équipe de manutention (dockers) car TRANSSENE possède des ensacheuses pour les vraciers. L'ensachage est une opération complexe car la machine est programmée pour faire des sacs de 50 kg. Mais il arrive que certains sacs fassent plus et d'autres en fassent moins, que la couture de bouche soit défectueuse ou encore que les sacs soient troués ou bien qu'il ait des balayures. Par conséquent le manutentionnaire devra être très attentifs sur ces différences de poids pouvant causer beaucoup de manquant et engager sa responsabilité.

Pour palier à cela, le manutentionnaire en rapport avec les experts, et l'agent maritime doit faire des rapports journaliers appelés « Statement of Fact¹¹ » sur les différents événements qu'il a eu à rencontrer pendant l'opération. A la fin du déchargement un « Etat Différentiel¹² » est élaboré par le manutentionnaire. Dans cet état différentiel il constate les manquants, les avaries, les balayures, le nombre de sacs sains obtenu, le tonnage débarqué au PAD. Ce rapport est établi en adéquation avec son expert.

➤ **La livraison ou post acheminement :**

La livraison est faite grâce à un post acheminement terrestre. Toujours la responsabilité du manutentionnaire n'est dérogée que s'il remet la totalité de la cargaison au destinataire ou à leurs destinataires finals s'il s'agit de plusieurs clients. Dans ce cas-ci l'on est en présence d'un seul destinataire et il appartient à la TRANSSENE de mener toutes les opérations nécessaires jusqu'au propriétaire de l'envoi. Il est tenu de négocier les contrats de transport routier avec les sociétés de transport pour envoyer dans les meilleurs délais la totalité des marchandises. Puisque TRANSSENE a noué un accord de partenariat avec l'affréteur et propriétaire de la marchandise, c'est à lui que revient certaines tâches.

¹¹ Annexe : 6

¹² Annexe : 7

Pour ce qui est de la livraison, les bordereaux de livraison sont gérés par les manutentionnaires. Ils procèdent au dispatche des marchandises sous les directives du client. Lorsqu'un sous-client se présente avec un bordereau de livraison, le manutentionnaire vérifie l'exactitude du poids et l'oriente au niveau du pont bascule.

ii. Le consignataire et les experts maritimes :

L'expert est un technicien et un consultant dans le domaine maritime. Sur le plan juridique, l'expert est considéré comme un auxiliaire de justice et non un juriste. Il n'est pas habilité à situer les responsabilités mais agit plutôt comme un conseiller.

Il peut intervenir soit pour le compte du manutentionnaire, soit pour le compte de l'armateur ou encore pour celui du réceptionnaire de la marchandise. Dans le cas où l'expert défend l'intérêt de l'armateur il s'agira des P&I Clubs. Maintenant il ne peut pas y avoir une double casquette en ce qui concerne l'expert ; il ne peut défendre que l'intérêt de l'un des donneurs d'ordre.

Dans ce cas d'espèce, la TRANSSENE a désigné la EXCOM comme expert pour la défense de ses intérêts lors de ses opérations portuaires. EXCOM est chargé de la surveillance de la cargaison lors des opérations de manutention. Il contrôle la marchandise lors des opérations de chargement et de déchargement grâce à une équipe placée soit tout au long du quai, soit au niveau du pont bascule du port. L'équipe procède tout le temps au pointage à bord et a terre ; en vérifiant le nombre de sacs débarqués ou embarqués jusqu'à la livraison de la marchandise. L'expert détermine les avaries, les manquants au déchargement et les mentionne dans son rapport journalier¹³ qu'il remet à la TRANSSENE. L'expert doit être une personne de bonne foi, il doit disposer d'informations

¹³ Annexe ; 8

fiables. Il est tenu de relever les faits et les événements qui expliquent la survenance des avaries lors de l'élaboration de son rapport définitif. Il a aussi le droit de formuler des réserves à l'encontre du commandant lorsqu'il remarque que certains faits peuvent constituer des entraves dans la gestion du temps et des marchandises.

L'expert travaille avec l'agent maritime car lorsqu'un navire débarque au port il est du rôle de l'agent d'informer l'expert pour les éventuelles interventions. Sur le terrain, l'expert coordonne ses activités avec celles des manutentionnaires et l'acconier de la TRANSSENE. Mais il n'y est pas le seul ; on retrouve l'expert de l'affréteur de la marchandise qu'est CECOGEX ; son rôle est semblable à celui de l'expert de la TRANSSENE. Mais à la seule différence qu'au niveau du pointage l'EXCOM procède à un pointage physique tandis que l'autre fait ce qu'on appelle le draft survey. Le draft survey¹⁴ est une méthode d'expertise permettant de déterminer la quantité de marchandise chargé sur le navire à partir d'un calcul fait sur le fondement des caractéristiques du navire (arrival draft, la longueur du navire, le poids de chargement, le carburant...)

Chapitre II : le contrat de consignation, contrat d'agence ou contrat de mandat

D'une manière générale, un contrat est défini selon l'**article 40 du COCC** comme un accord de volonté générateur d'obligations. Et c'est cet accord de volonté qui fait que le contrat soit régi par le principe de l'autonomie de la volonté.

Ainsi le contrat de consignation est qualifié comme étant un contrat de mandat, d'où il est nécessaire d'appliquer toutes les dispositions juridiques le

¹⁴ Annexe : 10

concernant. Le contrat de consignation communément appelé contrat d'agence est conclu entre l'agent maritime qui est le mandataire salarié et l'armateur ou l'affréteur ou l'ayant droit à la cargaison (mandants). Le contrat de mandat est défini comme étant un contrat dans lequel le mandant donne pouvoir au mandataire de réaliser des actes juridiques pour son propre compte et en son nom. Les divers services et prestations que le consignataire réalise doivent être matérialisés par un contrat.

Juridiquement, ce contrat comme tous les autres types de contrat obéit à un certain nombre de conditions. Il s'agit essentiellement de la formation du contrat, de la durée du contrat, des effets du contrat et des obligations qui incombent à chaque partie.

Section I : La formation du contrat d'agence :

Un contrat est formé lorsque certaines conditions de validités de fond et de forme sont respectées par les parties. Ces conditions de formation s'appliquant au fond du contrat sont : le consentement, la capacité, l'objet et la cause.

1. Les conditions de forme :

✓ Le consentement :

Dans le contrat de consignation il faut nécessairement un consentement entre les différentes parties. L'agent consignataire, l'armateur ou l'affréteur doivent exprimer leur volonté à contracter suivant un certain nombre de principes ou clauses. Ce consentement ne doit pas être vicié c'est-à-dire qu'il ne doit pas être fait par erreur, dol ou par une quelconque violence.

✓ La capacité :

Elle reste le fondement essentiel dans la conclusion du contrat. En effet elle est définie juridiquement comme une aptitude que les parties au contrat ont ; afin d'accomplir et de bien réaliser le contrat.

✓ **L'objet :**

Il est défini comme une opération ou un acte juridique que les parties envisagent de conclure entre elles. Cet objet porte soit sur une opération juridique, soit sur les obligations qui incombent aux parties. L'objet doit être licite, déterminable et surtout possible.

✓ **La cause :**

Elle est définie comme le fondement, la raison qui pousse les parties à contracter. Dans le contrat d'agence la cause de l'obligation du consignataire est de réaliser les différents services demandés, moyennant la rémunération et celle de l'affréteur est de remettre les marchandises ainsi que le paiement du prix. La cause doit faire l'objet du commerce juridique.

2. Le principe du consensualisme :

Le contrat de consignation ne requiert aucun formalisme à titre de validité. En d'autres termes sans la formalité le contrat est valable qu'il soit fait de façon verbale ou écrite. Ici les parties sont libres de contracter ou de ne pas contracter. Le contrat de consignation fait naître une liberté contractuelle entre les différentes parties prenantes. Ce type de contrat simple, économique et très rapide présente quelques insuffisances. Aucune preuve ne peut être apportée en cas de litige car il n'y a pas de garantie de sécurité.

Dans la pratique, plus précisément à TRANSSENE l'on a recours à ce type de contrat, qui est essentiellement basé sur un échange de consentement à distance entre les armateurs et l'agent maritime. Néanmoins le contrat d'agence est effectué par des échanges de correspondances via les courriels électroniques (Internet). Il est classé dans le commerce électronique et le contrat est dit **contrat électronique** à cause de son caractère. Ce type de contrat est effectué par le consignataire lorsqu'il s'agit de « navire de tramp » ou bien encore de navire acquis de manière occasionnelle. De ce fait le consignataire après avoir reçu le e-mail de l'affréteur, prépare une facture pro forma (cité ci-dessous).

Dans cette facture il stipule tous les frais qui sont prévus pour l'assistance du navire durant son séjour au port autonome :

- Les frais de pilotage
- le lamanage (mooring)
- les taxes journalières
- le nombre de jours prévu pour le débarquement
- les frais de remorquage
- les redevances douanières
- les frais de gardiennage
- les frais d'agences
- les taxes locales

Après le calcul de tous ces frais par l'agent, l'affréteur ou l'armateur est libre d'exprimer son choix et sa volonté de conclure le contrat de consignation. Une avance de démarrage est nécessaire et doit être acquittée par le donneur d'ordre. Cette avance sert de garantie au consignataire afin de se prémunir de toute éventualité de non-paiement de la part des affréteurs ou armateurs. Car dans le commerce électronique, il n'existe pas de législation type pour garantir

la sécurité et la protection des informations qui y circulent c'est dire qu'il y a un vide juridique. Ce vide juridique fait que les acteurs prennent leur propre initiative en fixant des conditions avant toute opération.

Section II : Les effets du contrat d'agence :

Tout contrat fait naître des obligations et des droits à l'égard des co-contractants. Le contrat d'agence produit des effets vis-à-vis du consignataire. Sur le plan juridique il incombe au consignataire un certain nombre d'obligations et de responsabilité.

1. Les obligations et responsabilités du consignataire :

a. Les obligations du consignataire :

Le consignataire est un mandataire qui agit sous les ordres ou directives de l'armateur, de l'affréteur ou de l'ayant droit à la cargaison. Il pèse sur lui une **obligation de moyens** et il est tenu d'accomplir toutes les opérations stipulées dans le contrat d'agence avec loyauté et assiduité.

Avant l'arrivée du navire le consignataire doit faire un certain nombre de formalités lié au navire et à son équipage.

Pour ce qui est du bâtiment, il doit gérer les opérations consécutives à l'escale. Il doit représenter le commandant au niveau des autorités portuaires. Il doit assurer la maintenance du navire en signant avec les sociétés de réparation navale. Il est tenu de garantir la sécurité du navire en le dotant des agents de surveillance appelés Watchmen. Ces agents se mettent devant la passerelle du navire et assurent la sécurité de jour comme de nuit. Il veille sur l'équipage et la cargaison.

Pour ce qui est de l'équipage, le consignataire procède à un certain nombre de formalités concernant la délivrance des visas¹⁵ par la Direction de la Surveillance du Territoire National (DSTN) coiffée par le ministère de l'intérieur. Lorsque le contrat d'un marin a pris fin, le consignataire pour son rapatriement est obligé d'avertir la police pour escorter le marin jusqu'à l'aéroport. Si un marin tombe malade il doit impérativement l'assister. Et enfin le consignataire doit gérer l'arrivée d'un nouveau membre de l'équipage.

Ainsi il s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires et disponibles pour la réalisation des opérations dont il est chargé. Il a aussi l'obligation d'apporter les soins nécessaires et d'agir en bon père de famille (c'est-à-dire être avisé, prudent).

b. Les responsabilités du consignataire :

Le consignataire agissant sous les ordres de son mandant est contraint à deux (2) types de responsabilités : la responsabilité dite contractuelle et celle délictuelle. Sa responsabilité sera difficile à cerner du moment qu'il ne prend pas d'engagement personnel. Il est mandataire salarié de l'armateur et agit sous les directives de ce dernier. Il conclut un contrat d'agence et traite au nom et pour le compte de l'armement. En outre il répond de ses fautes que si celles-ci sont prouvées.

i. La responsabilité délictuelle :

Civilement le consignataire est dit responsable lorsqu'il commet un dommage. Si le dommage est volontairement causé, sa responsabilité est engagé et engendre directement une **responsabilité dite délictuelle**. Maintenant si le dommage résulte d'une imprudence ou d'une négligence l'on parlera de

¹⁵ Annexe : 4

responsabilité quasi-délictuelle. Le consignataire est responsable des dommages survenus lors des opérations de manutention que si la preuve des fautes qui lui sont imputables est prouvée. Selon le LAMY Transport lorsque la marchandise est sous sa garde, il est responsable des dommages subis à moins qu'il ne se saisisse de l'article 53b de la loi du 18 juin 1966 portant sur les clauses libératoires prévues.

ii. La responsabilité contractuelle :

Pour ce qui est de la responsabilité contractuelle, elle émane de l'inexécution d'une des clauses ou parties du contrat liant le consignataire à l'armateur ou à l'affréteur. Suivant les termes du contrat il est responsable de ses propres fautes et non celles commises par le capitaine ou l'armateur.

Sa responsabilité prend fin dès qu'il remet la totalité des marchandises entre les mains du ou des destinataires finals.

2. Les obligations de l'affréteur ou l'armateur:

L'affréteur ou l'armateur sont dans la plupart du temps les co-contractant du consignataire. En effet soit le consignataire signe avec l'armateur soit il signe avec l'affréteur. L'affréteur est tenu à deux obligations principales à savoir le paiement des frais d'agence entrepris par le consignataire et qui sont stipulés lors de la conclusion du contrat de consignation mais aussi du chargement de la marchandise dans un navire tel qu'il est convenu dans le contrat. Donc c'est dire que le paiement incombe à l'affréteur ou l'armateur donneur d'ordre du consignataire.

Section III : La fin du contrat de consignation :

Dans la plupart du temps le contrat de mandat prend fin lorsque les opérations pour lesquelles le pouvoir a été donné sont totalement exécutées. Maintenant pour les navires de tramp, le contrat prendra fin immédiatement à la fin des opérations. Car le tramping n'est pas une activité régulière elle a une durée déterminée dans le temps. Contrairement aux navires de ligne régulière qui peuvent voir leur contrat prolongé de manière automatique à cause de la ponctualité et de la régularité.

Il arrive dans certains cas que le contrat prenne fin pour une raison ou une autre. Selon l'**article 156 et 157 du C.O.C.C.** les causes de cessation du contrat de mandat sont :

- La seule volonté de révocation du consignataire par l'armateur ou l'affréteur (le mandant) ;
- la renonciation au contrat de consignation par l'initiative du consignataire ;
- L'accord de rupture entre le consignataire et son donneur d'ordre ;
- Le décès de l'une des parties signataires du contrat ;
- La survenance d'une incapacité de l'une des parties au contrat ;
- Et enfin lorsque l'une des parties est victime de redressement judiciaire, de liquidation des biens.

Chapitre III : l'assurance : partage des responsabilités en cas de Dommage

Le commerce international c'est fortement développé avec la montée en puissance de l'industrie du transport maritime. Les marchandises destinées à l'importer ou l'exporter représentent une très grande part dans le commerce mondial. Avec l'accroissement de la flotte mondiale et les énormes investissements, il est nécessaire de se garantir. Pendant la traversée atlantique, plusieurs événements peuvent survenir. Ces événements le plus souvent engendrent des conséquences néfastes soit sur le navire ; soit sur la cargaison ou soit sur l'équipage. Ces conséquences qui endommagent le navire sont appelées dans le jargon maritime **avaries**. L'avarie est définie comme tout dommage qui affecte un navire ou sa cargaison pouvant entraîner des frais supplémentaires ou extraordinaires. Ainsi pour éviter ces désagréments et anticiper sur les éventuels problèmes il est nécessaire de souscrire à une assurance afin de sauvegarder son bien.

Notre étude portera essentiellement sur l'assurance transport de marchandises par voie maritime communément appelée assurance faculté.

A) Le contrat d'assurance :

Selon le capitaine MUKUNDA SIMBWA : « le contrat d'assurance maritime est un contrat confirmé, obligatoirement par écrit et par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des dommages éprouvés et dus à un fait incertain et ce moyennant le paiement d'une certaine somme appelée prime ou cotisation ». Dans ce contrat l'assuré s'engage à s'acquitter de la prime en le versant à l'assureur. De même l'assureur sera tenu de faire certaines prestations pour garantir le bien de l'assuré suivant des conditions bien stipulées dans le contrat d'assurance. D'une manière générale les parties au contrat sont : l'assuré, l'assureur, les intermédiaires d'assurances et les auxiliaires de transport.

Vu les risques auxquels sont confrontés les gens de mer et leurs moyens de transport, il est nécessaire de les garantir. S'agissant du transport maritime de marchandises, la garantie est la plupart du temps effectuée de bout en bout c'est-à-dire depuis le magasin de l'expéditeur jusqu'au magasin du destinataire final. Les différents types de garanties couvrent les avaries particulières ; les avaries communes et les frais annexes tels que les frais d'expertise et les frais de réexpédition des marchandises en cas de sinistre. Les retards et les risques extraordinaires peuvent aussi être garantis moyennant le paiement d'une surprime. Les garanties qui restent les plus importants sont :

- **Les avaries particulières :** ce sont des dommages ou pertes qui affectent la marchandise en cours de route suite à un cas fortuit ou de force majeure (nauffrage, incendie, abordage, déraillement de train...) ou bien un accident affectant la marchandise seulement (pluie, eau de mer, des dommages pendant les opérations de manutentions). Ces dommages doivent être supportés individuellement par le propriétaire de chaque marchandise.
- **Les avaries communes :** ce sont des risques spéciaux ou spécifiques au transport maritime ou fluvial et sont régies par les règles de **YORK** ou d'**ANVERS**. L'avarie commune résulte d'un acte intentionnel (sacrifices) et il appartient uniquement au capitaine de procéder à cet acte volontaire. Pour qu'il ait avarie commune il faut d'abord un danger imminent qui s'abat sur la marchandise et sur le navire.

1. les risques assurables et les risques exclus en assurance transport maritime :

Dans le contrat d'assurance maritime certains risques sont assurables tandis que d'autres ne le sont pas. Pour ce qui est des risques assurables, ils dépendent du type de garantie qui est soit une police « FAP Sauf » soit une police « tous risques ».

Pour la garantie « **tous risques** », elle couvre tous les dommages et pertes de poids des marchandises à l'exception du vol avec effractions et des disparitions.

S'agissant de la police « **FAP Sauf** » elle garantit toutes les pertes de poids et de quantité ainsi que les dommages causés aux facultés et qui résultent des événements majeurs limitativement énumérés à l'article 5 de l'imprimé du 30 juin 1983.

Par ailleurs les risques qui ne sont pas couverts par les polices d'assurance sont :

- les fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, des représentants ou des ayants droit aux marchandises. Ces fautes sont la plupart du temps volontairement commis par les assurés.

- Les vices propres sur les marchandises transportées
- Le défaut d'emballage, l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation du mode de conditionnement
- Le retard dans l'arrivée ou l'expédition des facultés (marchandises)

2. les obligations de l'assuré :

Tout contrat fait naître des droits et des obligations à l'égard des parties. Ainsi certaines obligations incombent à l'assuré et nous allons les résumer en trois (3) parties que sont : les mesures conservatoires et sauvetages, la constatation des dommages et la conservation des recours au bénéfice de l'assureur.

❖ **Les mesures conservatoires et sauvetages** : il s'agit de prendre toutes les dispositions nécessaires pour éviter l'aggravation des avaries. En d'autres termes l'assuré est obligé de prendre toutes les mesures afin d'atténuer les conséquences des dommages qui peuvent être causées aux facultés. Il est

demandé à l'assuré de se comporter comme si l'assurance n'existait pas en reconditionnant les colis endommagés, en apportant des soins aux marchandises tels que le bâchage, le séchage, le triage...En somme il doit faire une action juste afin de sauver les marchandises.

❖ **Le droit de recours** : l'assuré est obligé de faire un recours contre le transporteur ou les tiers. Ici il s'agit de faire des vérifications sur l'état de la marchandise reçue, de formuler des réserves légales et adéquates à l'égard des responsables suivant les délais imposés par la législation. Le transporteur recevra une lettre de mise en cause, justifiant la nature et l'étendue des dommages qui lui sont imputables.

❖ **La constatations des dommages** : l'assuré doit faire une expertise sur l'état des marchandises assurées. Il doit faire appel au commissaire d'avarie dès la réception des marchandises au port de débarquement afin qu'il constate les avaries. Le commissaire d'avarie mandate un agent appelé expert ; ce dernier détermine la nature, l'étendue et la cause des dommages et pertes. L'expert fait une contre-expertise. Ainsi l'assuré ne recevra l'original du rapport d'expertise et du certificat qu'en s'acquittant d'abord de l'avance des honoraires de l'expert et de ceux du commissaire d'avarie. Il sera remboursé par les assureurs si sa demande est recevable et s'il est de bonne foi.

3. Les obligations de l'assureur :

Comme l'assuré, l'assureur est tenu à un certain nombre d'obligations. En effet pour ce qui est de la police souscrite c'est-à-dire soit FAP Sauf ou bien tous risques, l'assureur n'est pas obligé de rembourser les dommages qui résultent des risques exclus par les polices ci-dessus.

La grande obligation qui pèse sur l'assureur demeure le paiement de l'indemnité d'assurance. Ce paiement n'est possible qu'après avoir réalisé un certain nombre de formalités. Ainsi l'assureur vérifie le rapport d'expertise approuvé par le commissaire d'avarie et le certificat d'avarie délivré par ce dernier. Après avoir accepté les conditions dans lesquelles les dommages se sont produits ; il est tenu de justifier la valeur d'assurance en reconnaissant la validité des pièces qui sont fournies. Ces pièces sont entre autre : la facture d'origine de la marchandise, la note de colisage, la facture fret ou transit. L'autre obligation reste la vérification des rapports des réserves formulées par les transporteurs.

Pour terminer, l'assureur procède au paiement de l'indemnité d'assurance. Cette indemnité est calculée sur la base des valeurs assurées c'est-à-dire suivant les causes stipulées dans le contrat d'assurance (police). Ce paiement doit se faire dans les 30 jours qui suivent l'arrivée du navire au port, suite à la remise complète des pièces justificatives et des documents originaux.

B) L'assurance des marchandises ou facultés:

L'assurance des marchandises transportées par voie maritime est régie par la loi française du **3 juillet 1967 du code des assurances livre I titre VII**. Une police commune a été rédigée par les assureurs, les courtiers et les chargeurs français ; et cette police porte le nom de la **POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES**. Au Sénégal pour l'essentiel du droit des assurances l'on s'inspire sur les textes du droit français d'assurance maritime.

L'assurance des marchandises transportées encore appelée assurance facultés est une garantie qui permet de couvrir les marchandises contre les risques et aléas liés au transport maritime. Ces aléas du transport d'écoulent

des conséquences d'événements qui échappent à la volonté de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire, des représentants ou ayant droit à la cargaison.

En dépit de la police « tous risques » et « FAP Sauf » précédemment cités qui ne s'appliquent qu'aux facultés, les assureurs proposent aux assurés lors de la conclusion du contrat d'assurance ; divers types de polices. Ainsi pour assurer les facultés, une garantie AD VALOREM et quatre (4) formules de police sont prévues par les assureurs : la police au voyage, la police d'abonnement ou police flottant, la police à alimenter et enfin la police tiers chargeurs.

1. Les différents types de polices et garanties :

a. La police au voyage :

Cette police est proposée aux assurés qui reçoivent une quantité assez faible de marchandises. Elle couvre les marchandises pour un voyage bien déterminé et il est plus convenable pour les expéditions occasionnelles. C'est une police qui se négocie avant les risques en les délimitant au préalable. Entre autre information l'on peut noter sur la police : nature, la quantité et la valeur de la marchandise, les ports d'embarquement et de déchargement, le commissaire d'avarie à saisir et la garantie choisi (FAP Sauf, tous risques).

b. La police à alimenter :

Cette police peut être souscrite par les assurés et elle se remarque des autres polices par l'automaticité de la garantie. Dans cette police l'assuré est tenu d'informer l'assureur avant chaque expédition. Dans le contrat, l'assuré est obligé de déclarer la valeur de toutes les marchandises transportées mais aussi il doit mentionner le nombre d'expéditions prévu par le navire.

c. La police d'abonnement ou police flottante :

Elle est le contraire de la police au voyage. Elle est destinée aux chargeurs qui expédient fréquemment des marchandises. Cette garantie est acquise d'une manière automatique lors de la conclusion du contrat. La police d'abonnement dispense l'assuré de certains procédés tels que le besoin d'aviser l'assureur avant toute expédition ou bien la négociation de l'assurance. Enfin l'assuré est obligé de déclarer suivant un délai convenu, toutes les marchandises.

d. La police tiers chargeurs :

Cette police est souscrite par les transporteurs et les intermédiaires de transport pour le compte de leurs clients. La police tiers chargeurs se particularise des autres polices à la seule différence que sa garantie n'est pas automatique. L'assuré n'est pas tenu d'une obligation de déclaration.

2. L'étendue ou la durée de la garantie :

Pour ce qui est de l'assurance facultés, la durée de la garantie est de **warehouse to warehouse** (magasin à magasin). Le transport maritime est généralement effectué de bout en bout avec un pré acheminement, un transport principal et un post acheminement. Et c'est ce qui justifie le fait que la garantie s'applique depuis le magasin du destinataire jusqu' au magasin du réceptionnaire. Les facultés sont garanties pour une durée de soixante jours, et toute prise de livraison avant terme met fin à l'assurance. Aussi toutes les modifications apportées au contrat font naître le paiement d'une surprime.

3. Les valeurs assurées :

Selon les dispositions de la loi, les valeurs à assurer doivent être librement fixées par l'assuré dans les clauses contractuelles. Ainsi les valeurs assurées sont : la valeur déclarée et la valeur indemnisée.

- la valeur déclarée : elle est déclarée d'une manière autonome par le souscripteur de la police d'assurance.

- La valeur indemnisée : elle est limitée par deux types de plafonds. La première est calculée à partir de la valeur réelle des marchandises soit par : le prix de revient des facultés majoré de 20%, la valeur à destination des marchandises à leurs arrivées, soit la valeur qui figure sur les conditions du contrat de vente ou enfin par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de produits manufacturés. La deuxième, demeure essentiellement, la valeur assurance qui est souscrite par le bénéficiaire.

C) La sécurité du transport:

Le transport des céréales est le transport qui connaît actuellement le plus de problèmes d'avaries durant son acheminement. Il est urgent de prendre des mesures afin de réduire ces risques et de renforcer la sécurité maritime pour le transport des céréales au niveau mondial. Ainsi des organisations ont été mises en place afin de veiller à la sécurité des produits transportés par voie maritime notamment les produits céréaliers. Ces organisations sont entre autre l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.), le code I.S.M. et les conventions S.O.L.AS.

i. L'Organisation Maritime Internationale :

Elle a été fondée par l'Organisation des Nations Unies (O.N.U.) suite au nombre croissant de naufrage constaté par les acteurs maritimes. L'O.M.I. est la

première instance chargée de la gestion de la sécurité maritime mondiale. Elle a été créée en 1948 à Genève lors de la conférence de l'O.N.U. et regroupe en son sein plus de 167 membres permanents dont le Sénégal en fait partie depuis 1960.

L'organisation maritime internationale adopte des mesures qui visent à assurer la sécurité maritime et à lutter contre la pollution marine occasionnée par les navires et les installations portuaires. Elle a pour buts principaux : la concertation entre Etats pour la réglementation du commerce maritime ; la création de normes de sécurité ; favoriser l'abandon des mesures discriminatoires afin de mettre à la disposition des acteurs toutes les ressources émanant du commerce maritime mondial. L'examen sur les questions relatives aux pratiques restrictives et déloyales des entreprises de navigation maritime a fait l'objet d'un projet au sein de l'organisation.

Beaucoup de conventions ont été ratifiées par l'organisation maritime internationale. La Convention S.O.L.A.S. (Safety of life at sea) est la première à être adoptée par l'organisation ; elle porte sur des normes de sécurité afin de garantir les vies humaines. Toujours s'agissant de la sécurité une convention sur les lignes de charge communément appelée load line convention (1966) vient en appoint aux autres conventions. Elle règlemente la quantité de marchandises à embarquer afin d'éviter des surcharges qui peuvent engendrer des naufrages.

ii. Le Code I.S.M. (International Safety Management) :

Le code international de gestion de la sécurité des navires et la prévention de la pollution (code ISM: International Safety Management) a pour objet de mettre en place, au sein des compagnies maritimes, un système de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Ce code est issu de l'Organisation maritime internationale (**OMI**) et il est reproduit au chapitre IX de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (**SOLAS**). L'application du code ISM est obligatoire pour tous les États

membres de l'**O.M.I.** Depuis son adoption, les autorités se focalisent sur la gestion de la sécurité tant à terre qu'à bord des navires.

D) L'assurance de la responsabilité :

1. Les P&I Clubs :

Les Protections et Indemnité Clubs sont là pour défendre les intérêts des armateurs ou des affréteurs lorsque la responsabilité du navire est engagée. Ils sont créés par un groupe d'armateurs et fonctionnent comme une mutuelle d'assurance. Une cotisation annuelle est versée par les armateurs ; si le montant est déficitaire on augmente la cotisation l'année prochaine ; et si le montant est excédentaire on diminue la cotisation l'année qui suit. Ici seul les dommages et pertes engageant la responsabilité délictuelle (abordage, incendie, échouement) ou contractuelle (les dommages sur la marchandise et/ou l'équipage) de l'armateur ou de l'affréteur sont couverts.

2. Les sociétés de classification :

Les sociétés de classification jouent un rôle déterminant dans la préservation des risques liés au transport maritime. Les sociétés de classification se regroupent autour d'une association appelée Association Internationale des Sociétés de Classification (**IACS**) afin de certifier les navires. Cette certification permet aux armateurs d'être accrédités conforme vis-à-vis des P&I Clubs pour la garantie de leur responsabilité. La classification est obtenue suivant les caractéristiques techniques du navire. Ainsi le navire doit être en état de navigabilité satisfaire un certain nombre d'exigences techniques et humaines

mais aussi de conformité par rapport aux différentes réglementations nationales et internationales.

CONCLUSION :

Le commerce mondial repose, pour sa plus grande part, sur le transport maritime. En effet c'est ce qui pousse les Etats à se réunir et à élaborer des conventions internationales telle que celle de Hambourg, de Bruxelles mais aussi des normes de sécurité telle l'Organisation Maritime Internationale, le code I.S.M., pour la lutte contre les attaques terroristes au niveau des ports, de la piraterie en haute mer et du sauvetage des gens de mer et de leur équipage.

L'industrie du Shipping reste un monde vaste où s'opèrent diverses activités. Ainsi elle est un milieu où toute personne physique ou morale, manifeste un besoin de transporter des marchandises depuis le fournisseur jusqu'au client final. L'industrie Shipping transcende les frontières douanières et les barrières économiques et prône une liberté sur le plan de la navigation.

Malgré tout, le monde maritime restera toujours un mystère pour les acteurs maritimes. Sa force ne repose guère sur sa vitesse mais plutôt sur ses capacités et sur la continuité de son trafic.

La consignation est une activité essentielle dans la chaîne de transport. En effet le consignataire joue un rôle fondamental dans la gestion des escales, dans l'assistance du commandant, de son équipage et de la cargaison. Que ce soit un navire de tramp ou de ligne régulière, le consignataire est un mandataire salarié, qui intervient soit pour le compte de l'armateur, de l'affréteur, ou bien de l'ayant droit à la cargaison.

L'activité de consignation demeure après tout très complexe à causes de certains problèmes liés : au paiement du fret, à la prise en charge des marchandises, au transfert de risque, à la responsabilité et aux négociations des contrats qui ne se basent sur aucune garantie.

En définitive il est de notre devoir d'apporter des réponses sur les questions de recherche et la problématique dégagées au début de notre étude.

Ainsi le monde maritime connaît des enjeux économiques qui affectent considérablement le secteur de la consignation. Une concurrence accrue, la réduction du prix fret et le coût élevé des taxes de l'Etat sur le contrat d'agence; font que la profession rencontre certaines insuffisances. Il y'a aussi les problèmes liés à la gestion des trafics du PAD. Ces problèmes affectent considérablement l'activité de consignation. Sur le tableau comparatif des débarquements effectués au niveau du port, l'on note une tendance à la baisse des importations. Actuellement les armateurs et affréteurs désertent de plus en plus les eaux sénégalaises à cause de l'indisponibilité des quais, de la forte congestion et des problèmes liés à la conjoncture même du port.

En somme notre recherche nous a permis de cerner certaines contraintes liées à la consignation d'une manière générale. Nous avons pu déterminer le rôle primordial et incontournable du consignataire vis-à-vis des autres intermédiaires ; la portée juridique du contrat d'agence a été battue en brèche. Et enfin l'on peut dire que de l'assurance en transport maritime de marchandises est d'une grande importance car elle vient en appoint à la consignation lors de la survenance des avaries.

A l'avenir, le consignataire dans un souci d'uniformisation, des mesures doivent être prises concernant les réglementations de la profession ; l'instauration d'une transparence dans les différentes transactions et enfin le renforcement de capacités des autorités portuaires.



NAVIRE : DABAK M/V SOL

Marchandises transportées : Maïs

Arrival draft : 9m

Cargo Weight : 8 650 tonnes

Vessel's Kind : general cargo

BIBLIOGRAPHIE :

- ❖ LAMY Transport : Tome 2 édition 1999
- ❖ Initiation au SHIPPING : Capitaine Mukunda SIMBWA
- ❖ Transport International de marchandises : Jean BELOTTI, 3ème édition 2004
- ❖ Droit de l'entreprise 2005/2006
- ❖ Les mémoires du C.D.I.
- ❖ Les supports de cours

WEBOGRAPHIE :

- ❖ [www. Wikipédia.com](http://www.Wikipédia.com)
- ❖ [www. universalis.fr](http://www.universalis.fr)
- ❖ www. Google.com

ANNEXES :

- Annexe 1 : Organigramme de la TRANSSENE

- Annexe 2 : Avis d'arrivée du navire

- Annexe 3 : Bill of lading

- Annexe 4 : Demande de visas court séjour

- Annexe 5 : Nill list

- Annexe 6 : Statement of fact

- Annexe 7 : Etat différentiel

- Annexe 8 : Rapport journalier de l'expert TRANSSENE

- Annexe 9 : Daily report expert affréteur

- Annexe 10 : Rapport final expert affréteur

- Annexe 11 : Vessel's Particulars

- Annexe 12 : Manifeste de sortie ou clearance

Annexe 1 : l'organigramme de TRANSSENE

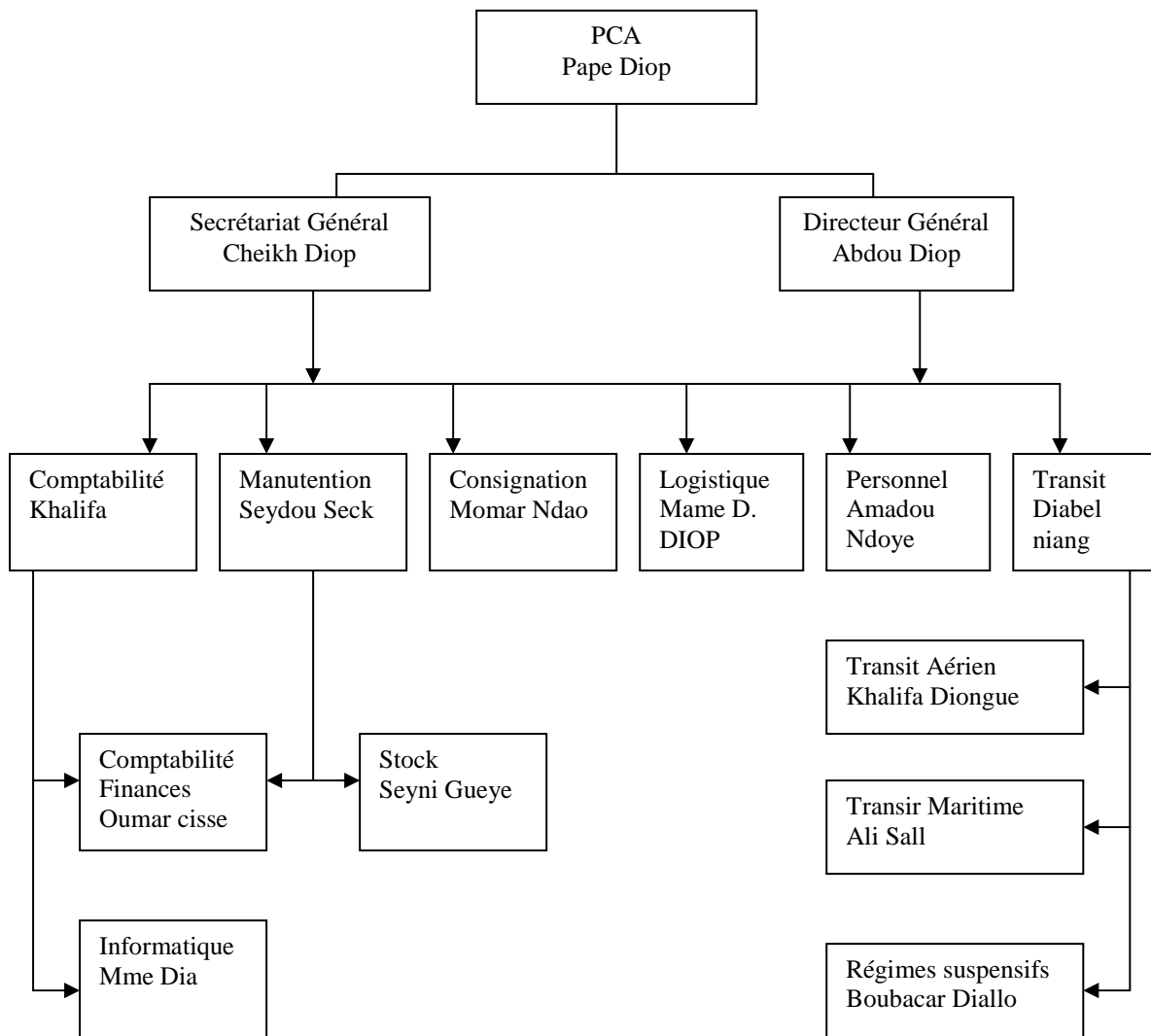


TABLE DES MATIERES :

Introduction.....1

PREMIERE PARTIE : Cadre théorique et méthodologique

Chapitre I : Cadre théorique et conceptuel

A/ Cadre théorique.....	4
1- Problématique.....	4
2- Questions de recherche.....	5
3- Hypothèses de recherche.....	5
4- Objectifs de recherche.....	6
a) Objectif général.....	6
b) Objectifs spécifique.....	6
B/ Définition des concepts du transport.....	7
1- Généralité du transport.....	7
a) Le transport terrestre.....	7
b) Le transport aérien.....	8
2- Le transport maritime.....	9
a) Les conventions régissant le transport maritime.....	11
b) Le moyen de transport : le navire.....	12
c) Les documents de transport par voie maritime.....	12
d) Les auxiliaires de transport.....	15
e) le Port Autonome de Dakar.....	18
<u>Chapitre II : Cadre méthodologique</u>	19

DEUXIEME PARTIE : Cadre analytique

<u>Chapitre I / Environnement économique et le cadre juridique de la</u> transséné.....	21
I / Historique de l'Entreprise.....	21

II / Cadre juridique.....	22
<u>Chapitre II / : Organisation de la Transsene</u>	22
A / Organisation interne.....	22
B / Répartition des différentes domaines d'activité.....	25

TROISIEME PARTIE : Analyse de la consignation d'un vraquier

<u>Chapitre I/ Rôle de l'agent maritime.....</u>	29
1- Le consignataire du navire.....	30
2- Le consignataire de la marchandise.....	31
3- Le cumul des deux fonctions.....	31
4- les activités du consignataire.....	32
5- Relations entre le consignataire et les auxiliaires.....	40
<u>Chapitre II/ Le contrat de consignation.....</u>	44
Section I : La formation du contrat	45
1- Conditions de forme.....	45
2- Le principe du consensualisme.....	46
Section II : Les effets du contrat d'agence.....	48
Section III : La fin du contrat de consignation.....	50
<u>Chapitre II / L'assurance : partage des responsabilités</u>	51
A / Contrat d'assurance.....	52
B / Assurance des marchandises ou facultés.....	56
C / La sécurité dans le transport maritime.....	59
D / L'assurance de la responsabilité.....	61
 Conclusion.....	 62

GLOSSAIRE DES TERMES DE LA CONSIGNATION

Arrival draft: tirant d'eau

Statement of fact: rapport journalier de l'agent maritime

Anchorage: jeter l'ancre

Anchor up: lever l'ancre

First line: première corde jetée pour le lamanage

Nil list :

Crew list : la liste d'équipage

Ship's particular : acte de naissance du navire

Avarnav : avis d'arrivée du navire

Port cleasance : manifeste de sortie

Vaccination list : carnet des vaccinations

Ports of call list : les ports d'escale