

LISTE DES ABRÉVIATIONS

- AELE** : Association Européenne de Libre-échange.
- BAD** : Bon à Délivrer.
- BAE** : Bon à Enlever.
- BMT** : Bejaia Méditerranéen Terminal.
- CMR** : Conteneur Mouvement Request.
- CNRC** : Centre National du Registres de Commerce.
- CCI** : Chambre de Commerce International.
- C.E** : Commerce Extérieur.
- CFR** : Cost and Freight.
- CPT** : Carriage Paid To.
- CIF** : Cost, Insurance and Freight.
- CIP** : Carriage and Insurance Paid To.
- CREDOC** : Crédit Documentaire.
- D/A** : Document contre acceptation.
- DD** : Droit de Douane.
- DAT** : Delivered at Terminal.
- DAP** : Delivered at Place.
- DDP** : Delivered Duty Paid.
- DTS** : Droit de Tirages Spéciaux.
- D/P** : Document contre Paiement.
- EPB** : Entreprise Portuaire de Bejaia.
- EXW** : EX Works.
- EURL** : Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limitée.
- FAS** : Free Alongside Ship.
- FCA** : Free Carrier.
- FMI** : Fonds Monétaire International.
- FOB** : Free Alongside Ship.
- INCOTERMS** : International Commercial Terms.
- IPS** : Inspecteur Principale aux sections.
- IPOC** : Inspecteur Principal des Opérations de Commerce.

JORA : Journal Officiel de la République Algérienne.

Kg : Kilogrammes.

LTM : Lettre de Transport Maritime.

MADTPS : Magasins et Aires de Dépôt Temporaire ou Port Secs.

MTA : Maghrébine de Transport et Auxiliaire.

MSC : Méditerranéen Shipping Company.

PTFN : Prix Total Facturé Net.

RC : Registre de Commerce.

RPS : Frais de la durée de connexion de système.

RUS : Frais de papier de la déclaration.

SARL : Société à Responsabilité Limitée.

SH : Système Harmonisé.

SIGAD : Système d'Information et de Gestion Automatisé des Douanes.

SPA : Société Par Actions.

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée.

UE : Union Européenne.

USD : United State Dollar.

VD : Valeur en Dinar.

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau N° 01</i> : Les exhaustives des incoterms	26
<i>Tableau N° 02</i> : La répartition de l'échantillon selon le secteur d'activité	83
<i>Tableau N° 03</i> : La répartition de l'échantillon selon l'âge de l'entreprise.....	83
<i>Tableau N° 04</i> : La répartition de l'échantillon selon le type de relation avec l'étranger	84
<i>Tableau N° 05</i> : La répartition de l'échantillon selon le type de produit échangé	85
<i>Tableau N° 06</i> : La répartition de l'échantillon selon le motif des échanges avec l'extérieur	86
<i>Tableau N° 07</i> : L'Algérie facilite-elle l'exercice d'opération d'import/export	87
<i>Tableau N° 08</i> : Les raisons entravant l'exercice d'opération import/export	87
<i>Tableau N° 09</i> : La perception des opérateurs économiques sur l'administration des douanes.....	88
<i>Tableau N° 10</i> : Le tarif douanier est perçu tel un régulateur des importations.....	89
<i>Tableau N° 11</i> : Le facteur le plus imposant en matière de C.E est la contrainte de temps que prennent les procédures de dédouanement.....	91
<i>Tableau N° 12</i> : Les opérateurs économiques font-ils recours à un ou plusieurs transitaires	91
<i>Tableau N° 13</i> : Les raisons qui poussent les opérateurs économiques à faire appel à un ou plusieurs transitaires	92
<i>Tableau N° 14</i> : La fréquence de contact des opérateurs économiques avec leurs transitaires	93
<i>Tableau N° 15</i> : la perception des opérateurs économiques à l'égard des transitaires	94
<i>Tableau N° 16</i> : Les critères de choix d'un transitaire ou plusieurs transitaires	95
<i>Tableau N° 17</i> : Les critères auxquels doivent répondre les transitaires pour engendrer la satisfaction des opérateurs économiques	96
<i>Tableau N° 18</i> : Les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire influencent-ils sur sa qualité de service.....	98
<i>Tableau N° 19</i> : Les opérateurs économiques ont-ils déjà eu affaire à un retard lors du dédouanement de leurs marchandises.....	99
<i>Tableau N° 20</i> : Les raisons du retard lors du dédouanement des marchandises	100
<i>Tableau N° 21</i> : La nature des relations qu'entretiennent les opérateurs économiques avec leurs transitaires	101
<i>Tableau N° 22</i> : Une bonne relation avec un transitaire découle de la prestation de service que ce dernier propose.....	102
<i>Tableau N° 23</i> : l'aspect relationnel influence-t-il l'opérateur économique dans son choix de confier la gestion de ses expéditions à tel ou tel transitaire	103
<i>Tableau N° 24</i> : La fidélité des entreprises envers leurs transitaires.....	104
<i>Tableau N° 25</i> : Les entreprises satisfaites par leurs transitaires et celles qui veulent améliorer ces prestations.....	105
<i>Tableau N° 26</i> : Les entreprises qui sont prêtes à entamer une relation gagnant/gagnant avec leurs transitaires	106

LISTE DES FIGURES

<i>Figure N° 01</i> : La répartition de l'échantillon selon le secteur d'activité	83
<i>Figure N° 02</i> : La répartition de l'échantillon selon l'âge de l'entreprise	84
<i>Figure N° 03</i> : La répartition de l'échantillon selon le type de relation avec l'étranger	84
<i>Figure N° 04</i> : La répartition de l'échantillon selon le type de produit échangé.....	85
<i>Figure N° 05</i> : La répartition de l'échantillon selon le motif des échanges avec l'extérieur	86
<i>Figure N° 06</i> : L'Algérie facilite-elle l'exercice d'opération d'import/export.....	87
<i>Figure N° 07</i> : Les raisons entravant l'exercice d'opération import/export	88
<i>Figure N° 08</i> : La perception des opérateurs économiques sur l'administration des douanes	89
<i>Figure N° 09</i> : Le tarif douanier est perçu tel un régulateur des importations.	90
<i>Figure N° 10</i> : Le facteur imposant en matière de C.E est la contrainte de temps que prennent les procédures de dédouanement	91
<i>Figure N° 11</i> : Les opérateurs économiques font-ils recours à un ou plusieurs transitaires	92
<i>Figure N° 12</i> : Les raisons qui poussent les opérateurs économiques à faire appel à un ou plusieurs transitaires	93
<i>Figure N° 13</i> : La fréquence de contact des opérateurs économiques avec leurs transitaires	94
<i>Figure N° 14</i> : la perception des opérateurs économiques à l'égard des transitaires	95
<i>Figure N° 15</i> : Les critères de choix d'un transitaire ou plusieurs transitaires.....	96
<i>Figure N° 16</i> : Les critères auxquels doivent répondre les transitaires pour engendrer la satisfaction des opérateurs économiques	97
<i>Figure N° 17</i> : Les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire influence-t-il sur sa qualité de service.....	98
<i>Figure N° 18</i> : Les opérateurs économiques ont-ils déjà eu affaire à un retard lors du dédouanement de leurs marchandises.....	99
<i>Figure N° 19</i> : Les raisons du retard lors du dédouanement des marchandises	100
<i>Figure N° 20</i> : La nature de relation qu'entretiennent les opérateurs économiques avec leurs transitaires	101
<i>Figure N° 21</i> : Une bonne relation avec un transitaire découle de la prestation de service que ce dernier propose.....	102
<i>Figure N° 22</i> : l'aspect relationnel influence-t-il l'opérateur économique dans son choix de confier la gestion de ses expéditions à tel ou tel transitaire	103
<i>Figure N° 23</i> : La fidélité des entreprises envers leurs transitaires	104
<i>Figure N° 24</i> : Les entreprises satisfaites par leurs transitaires et celles qui veulent améliorer ces prestations.....	105
<i>Figure N° 25</i> : Les entreprises qui sont prêtes à entamer une relation gagnant/gagnant avec leurs transitaires	106

SOMMAIRE

SOMMAIRE

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Concepts et approche documentaire sur le transport maritime international	5
Section 01 : Généralités sur le transport maritime international	6
Section 02 : Les conventions du transport maritime international de marchandises.....	11
Section 03 : Les principaux intervenants, et les différents contrats et document du transport maritime	17
Chapitre II : Le succès du processus d'acheminement du transport maritime international.....	31
Section 01 : Appréciation du profil de l'activité du transitaire	32
Section 02 : Le Rôle des régimes douaniers dans la facilitation du processus de transite des marchandises	47
Section 03 : Comment se déroule le processus de dédouanement ?	53
Chapitre III : Etude de cas pratique	63
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil (Groupe M.T.A)	64
Section 02 : La démarche méthodologique de recherche	67
Section 03 : La description des procédures de dédouanement selon le régime 1025.....	70
Chapitre IV : Analyse détaillée des résultats de l'enquête	82
Section 01 : Résultats de l'enquête description et analyse.....	83
Conclusion générale	109
Bibliographie.....	110
Annexe	113
Tables des matières	142

Introduction

générale

Introduction générale

Le commerce international tend vers la globalisation qui fait que la circulation transfrontalière des marchandises et des facteurs de production entre plusieurs pays du monde, devient de plus en plus libre, ceci est considéré comme une source de prospérité pour les nations. Ce phénomène se traduit par l'aspect d'importation et d'exportation qui peuvent constituer un véritable vecteur de développement.

Ainsi, les échanges internationaux se développent et prennent de l'ampleur jour après jour. Des millions de produits sont acheminés, commandés et vendus par voie aérienne, maritime et terrestre partant des lieux de production jusqu'aux marchés de consommation.

Le transport maritime constitue le principal vecteur et moteur essentiel de la nouvelle économie mondiale pour le transport des personnes et des marchandises, de plus, il contribue à l'accélération des relations commerciales entre les pays du monde.

Le monopole de ce dernier sur les échanges commerciaux internationaux n'a été pas du hasard, les premières histoires de son apparition revenaient à l'époque des géants de la production et de la commercialisation tels que les USA, UE et le JAPAN qui détiennent 80% des échanges mondiaux, ces pays sont séparés par de larges océans ce qui a favorisé le déplacement de ces marchandises par voie maritime. Le développement de ce mode de transport a entraîné une forte multiplication des compagnies maritimes et des agences spécialisées dans le transit des marchandises.

Pour ce faire, ces opérations font appel, la plupart du temps, à des intermédiaires qui prennent en charge toutes les procédures et opérations nécessaires pour que les marchandises puissent atteindre leurs destinations.

Parmi ces intermédiaires, nous trouvons le transitaire qui est une personne physique ou morale mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives, réglementation, gestion administratives et financière...etc.¹

Afin d'avoir un bon déroulement des échanges commerciaux, les Etats mettent en place des mécanismes et des organismes pour mieux gérer et contrôler les transactions, cela avec une présence d'une multitude de textes juridiques dont les conventions internationales

¹ P. Y. NICOLAS, le transitaire et le commissionnaire de transport, édition DMF 1978. P 195.

bilatérales et multilatérales, des lois, des ordonnances, des décrets, des décisions, des règlements.... Parmi les institutions qui interviennent dans ces échanges et qui joue un rôle primordial pour le respect de ces textes juridiques, nous retrouvons les services de douane qui peut être perçue comme une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises, ainsi, elle dispose d'un système de surveillance et de taxation du commerce international.

Concernant l'Algérie, l'évolution du commerce mondial a marqué son passage d'une économie fermée à une économie planifiée en outre l'économie de marché dès les années 90, cela avec l'adoption de lois et règlements qui favorisent l'implantation d'entreprises, facilitant l'entrée et la sortie du monde des affaires, et assurent toutes la sécurité nécessaire aux transactions économiques et financières.

De ce fait, notre objectif à travers cette recherche est double : en premier lieu il s'agit de comprendre le rôle du transitaire dans le transport maritime international de marchandise ainsi que les procédures de dédouanement, en deuxième lieu c'est de mesurer leur qualité de services en matière de rapidité dans le traitement des opérations de dédouanement des marchandises et les perceptions des opérateurs économique à leurs égards.

Afin d'atteindre cet objectif, nous allons essayer de répondre à la question de recherche suivante :

A Quel degré la qualité du service transitaire influe-t-elle sur la fluidité des procédures de dédouanement et quelles sont les perceptions des opérateurs économiques à leur égard ?

Qu'en est-il du cas des acteurs économiques de la commune de Bejaïa ?

Afin de traiter la question principale, diverses questions secondaires peuvent s'imposer :

- 📌 Quels sont les principaux intervenants et contrats dans le transport maritime ?
- 📌 Quelles sont les formalités à suivre pour effectuer le dédouanement des marchandises ?
- 📌 Comment s'effectue les procédures de dédouanement au sein de l'agence de transit M.T.A ?
- 📌 Quels sont les perceptions des opérateurs économiques de la commune de Bejaïa à l'égard de la qualité des services de leurs transitaires dans le processus de dédouanement des marchandises ?



A partir de la problématique posée, nous pouvons formuler les hypothèses suivantes :

- ✚ **Hypothèse 1** : Le transitaire est l'un des principaux intervenants dans la chaîne du transport maritime.
- ✚ **Hypothèse 2** : Divers rôles, activités et responsabilités sont assignés au transitaire.
- ✚ **Hypothèse 3** : Les procédures de dédouanement sont complexes et exigent plusieurs étapes.

Afin de répondre à ces questions nous allons adopter une démarche méthodologique à double approche. La première est d'ordre théorique, élaborée sur la base d'une revue bibliographique utilisant des ouvrages, articles et documents ; comme elle fera, dans la seconde, recours au cadre analytique pour expliquer les procédures de dédouanement par l'accomplissement d'un stage pratique au sein de l'agence transit Maghrébine de transport et auxiliaire (MTA), ainsi qu'une enquête par questionnaire, afin d'analyser les perceptions qu'ont les opérateurs économiques de la commune de Bejaia à l'égard de la qualité des services transitaires dans le processus de dédouanement des marchandises.

L'étude théorique est scindée en deux chapitres. Le premier intitulé « Concepts et approche documentaire sur le transport maritime international » sera divisé en trois sections, la première intitulée « Généralités sur le transport maritime international » va traiter les concepts clés du transport par voie maritime, le deuxième intitulée « Les conventions du transport maritime international de marchandises » va expliquer les différents traités et conventions pour la sécurité de ce dernier, la troisième intitulée « Les principaux intervenants, et les différents contrats et documents du transport maritime » va énumérer les différents intervenants dans le transport et leurs rôles ainsi que les contrats et documents exigibles.

Un deuxième chapitre intitulé « Le succès du processus d'acheminement du transport maritime international » qui sera divisé en trois sections, la première intitulée « du profil de l'activité du transitaire » va expliquer le rôle et les obligations du transit en tant qu'entité, ainsi que l'activité de ce dernier en tant que personne morale, la deuxième intitulée « Rôle des régimes douaniers dans la facilitation du processus de transit des marchandises » va expliquer les différents régimes applicables aux marchandises selon leurs natures, la dernière section de ce chapitre intitulée « Comment se déroule le processus de dédouanement ? » va expliquer les procédures que suit la marchandise pour son dédouanement.

Le dernier chapitre fera l'objet dans ses deux premières sections à savoir la section une et la section deux du troisième chapitre, à la présentation de l'organisme d'accueil, et à la

démarche suivie lors de notre recherche, en ce qui concerne les deux dernière sections, à savoir la section trois et la section quatre, la première est consacrée à la description des procédures de dédouanement tels se réalisent au sein de l'agence transit MTA, et enfin le quatrième chapitre est destiné à l'analyse détaillée des résultats de l'enquête.

Chapitre I

***Concepts et approche
documentaire sur le
transport maritime
international***

Introduction du chapitre

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international. Il est par ailleurs le seul type de transport à être capable d'assurer l'acheminement des marchandises avec un coût réduit et attractif comparé aux autres types d'échanges internationaux.

Ceci, vu qu'il dispose d'un certain nombre de caractéristiques assez spécifiques, s'ajoute à cela de nombreux avantages susceptibles d'encourager l'expansion et le développement du commerce international dans sa globalité régions ou continents.

C'est pour cela que dans ce premier chapitre nous avons opté pour l'étude des grands axes du transport maritime, dans lequel nous allons nous pencher sur son évolution à travers le temps, exposer les différentes conventions signées dans ce domaine ainsi que les intervenants. Ainsi, nous allons aussi faire connaître les multiples contrats et documents obligatoires dans le transport maritime.

Section 01 : Généralités sur le transport maritime international

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux internationaux se développèrent dans le monde avec l'essor du transport. Nous citons en particulier la voie maritime à laquelle la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays, puis celle qui nous intéresse dans ce travail de mémoire.¹

Dans cette première section que nous allons traiter en quatre points importants, nous allons donner quelques définitions du transport maritime, en suite nous allons tracer son historique, et en fin nous irons étaler l'importance d'un tel type de transport en diffusant ses différents avantages pour les opérateurs économiques qui optent pour ce type de transport.

1.1. Définition du transport maritime

Nous entendons par « transport maritime » tout transport des marchandises ou de biens effectué par la mer.

Le transport maritime a réussi à se faire une place très importante dans le commerce international et ceci témoigné par presque la quasi-totalité des flux échangé dans le monde livrer par cette voie.

Ce mode de transport fait appel, en majorité du temps, aux conteneurs, car c'est une technologie qui permet un gain de temps et de sécurité qui ne peut être négligé, de même il réduit le coût de la manutention et des assurances.

Ainsi, le transport maritime, malgré sa lenteur, reste le mode de transport le moins coûteux et le mieux adapté au transport des produits lourds et volumineux tels que les céréales, les hydrocarbures, les fruits...

En effet, le transport maritime est tarifé par les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritimes) qui fixent les règles de tarification².

¹ LE BELEM, acteur du commerce maritime, édition Belize, fiche n°28, 2011.

² BELOTTI. J, le transport international de marchandise, édition Vuibert, Paris, 1992. P. 242.

1.2. Histoire du transport maritime international

Le transport maritime a connu une importante évolution à travers laquelle plusieurs solutions ont été apportées pour remédier les problèmes liés au trafic dangereux et coûteux de l'époque.

Nous allons tracer le parcours historique du transport maritime

1.2.1. Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence de corsaires, qui étaient engagés par le roi de France pour piller les marchandises des bateaux étrangers.

L'un des plus connus n'est autre que Jean Bart, corsaire de Dunkerque travaillant pour le roi de France (Louis XIV), il compte à son actif de nombreux actes de piraterie. Encore, la piraterie n'a pas totalement disparu, comme les pirates du détroit de Malacca, du golfe d'Aden en Somalie.

A terre, les ports étaient également dangereux. En effet, les ports étaient autrefois très peu sécurisés, ce qui permettait un très grand nombre d'infractions. Beaucoup de marchandises furent volées à cette époque, souvent par des personnes pour qui le vol était le seul moyen de survivre.

En plus d'être dangereux, le voyage maritime était également très long : la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent, les routes maritimes n'étaient pas optimisées (on était autrefois obligé de faire d'énormes détours, notamment pour passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique³).

La lenteur et la dangerosité de ce mode de transport ont été pendant longtemps extrêmement coûteux. Mais, des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème.

1.2.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime

Parmi ces solutions on trouve ;

1.2.2.1. La création de canaux : L'invention des canaux développés de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires.

³ <http://energies4.jimbo.com/le-transport-maritime/I-histoire-du-transport-maritime> consulté le 23/03/2016.

Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique.

Il permettait de gagner un temps considérable, neuf (9h) heures contre plusieurs semaines, on peut donc expliquer sa grande utilisation par les cargos. Au vu du nombre élevé des bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès.

Malgré cela, quelques bateaux trop gros nommés les « overpanamax » sont encore incapables de passer et sont obligés de passer par le sud et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le Pacifique depuis l'Atlantique.

1.2.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux : En 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport.

C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renoncent à la force de l'être humain (galériens) et les remplacent par la fameuse machine à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme de type volant.

La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits. Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire : les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.

1.2.2.3. L'invention des conteneurs : Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à une semaine. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

De nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide (30 secondes) notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long est notamment dû à l'invention du conteneur en 1966. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques) garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois.

Au-delà de permettre un temps de déchargement moins long et la conservation des marchandises, l'invention du conteneur a permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols.

Elle révolutionne, également, le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyens de locomotion comme un train.

On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises notamment dans les pays asiatiques qui ont vraiment développé et exploité les conteneurs, les ports européens comme Dunkerque sont très en retard dans ce domaine.

On peut noter que la taille des conteneurs est variables, les plus petits mesurant deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos jours, les plus gros cargos peuvent contenir jusqu'à 20 000 conteneurs (150 000 tonnes environ).⁴

1.3. L'importance du transport maritime

Le transport maritime se retrouve face à des opportunités sans précédent avec le rythme accélérer de la croissance économique mondiale, et du commerce international. Etant l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus rentables et les plus respectueux de l'environnement pour le transport de grosses quantités sur de grandes distances, il a contribué de façons sensibles à la prospérité économique des pays dans le monde.

En fait, ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.). A côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de carton, caisses, palettes et fûts.

Le secteur maritime est d'une importance primordiale et cela grâce à l'efficacité accrue des techniques humaines. Au final, la conteneurisation est considérée comme l'invention qui offre les coûts les plus bas et de nombreux avantages liés à la sécurité de la chaîne du froid, la rapidité, les services et la livraison de port à port.⁵

La marine marchande est la clé de l'économie mondiale, sans laquelle, le commerce d'un continent à l'autre, le transport des matières premières et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossible.

⁴ <http://energies4.jimbo.com/le-transport-maritime/l-histoire-du-transport-maritime/> consulté le 23/03/2016.

⁵ <http://www.lesaint-laurent.com/pages/importanceglobaledutransportmaritime.asp> consulté le 25/03/2016.

1.4. Les avantages du transport maritime

Le transport maritime offre plusieurs avantages par rapport aux autres modes de transport, parmi ces avantages, nous retrouvant⁶ ;

1.4.1. La massification du transport

La croissance des échanges dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

1.4.2. Le moindre coût

Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (coût trente fois inférieure de celui du transport terrestre). S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour des petits lots et des courtes distances. Le transport par conteneurs maritimes est en quelque sorte l'équivalent du transport routier par messagerie.

Le transport maritime ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures (le milieu maritime est à disposition et, contrairement aux autres modes terrestres, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports).

1.4.3. Autres avantages

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisés, le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité :

✚ **Sûreté** : Il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents de personnes. Il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements de marchandises ;

✚ **Moindre pollution** : Il a une faible consommation d'énergie à la tonne-kilomètre ;

✚ **Fiabilité** : Il offre des garanties de régularité.

Le transport maritime a connu un changement total durant les dernières années, cela grâce au progrès technologiques et aux moyens humains mis en œuvres, ce qui a avantage le développement du commerce international qui s'est réparti rapidement sur tous les flots et toutes les régions du monde.

⁶ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Atouts-transport-maritime.htm> consulté le 25/03/2016.

Section 2 : Les conventions du transport maritime international de marchandise

Jusqu'au début du siècle, la mer est une zone de non droit. Au XXème siècle, de nombreux traités et conventions vont être ratifiés pour accroître la sécurité de la vie précisée les droits et les obligations des États. Pour déterminer les lois applicables au contrat de transport par mer, à savoir, tout contrat par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter une marchandise par mer d'un port à un autre.

En effet, les organismes internationaux cherchent à l'échelle mondiale, comme à l'échelle nationale, à optimiser l'intérêt du trafic maritime en assurant le bon fonctionnement de la navigation et l'exploitation des richesses de la mer.

Ce mode de transport en question, est régi par différentes conventions et protocoles qui sont « la convention de Bruxelles du 25 août 1924 » et « la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968 », « les règles de Hambourg » et « les règles de Rotterdam ».

2.1. La convention de Bruxelles de 1924

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signé à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « règle de la Haye », a été ratifiée par 78 États.

Elle s'applique à tous les connaissements émis dans un état contractant, et elle ne tient pas compte de la nationalité du navire, ni de la nationalité des parties, ainsi que la non application de la loi du 18 juin 1966 dans les situations où cette dernière est valable.⁷

2.1.1. Le principe de responsabilité

Cette convention impose seulement aux transporteurs maritime une obligation de diligence raisonnable (due diligence) pour assurer la navigabilité du navire transporteur. Ce dernier est présumé responsable uniquement s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération, ce qui va aggraver le risque en matière de marchandises transportées dans ce dernier cas.

La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonérations, où le transporteur maritime peut être exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultant de ;

⁷J.P. MARCQ, risques et assurance transport et logistique, l'argus de l'assurance, édition 2011.P. 101.

- ✚ L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver ;
- ✚ La faute nautique ;
- ✚ L'incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur) ;
- ✚ Les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- ✚ Les « actes de dieu » (cas de force majeure) (une simple tempête ne suffit pas) ;
- ✚ Les faits de guerre ;
- ✚ La faute du chargeur ;
- ✚ Le vice caché ou lock-out ou arrêts de travail ;
- ✚ La freinte ;
- ✚ L'insuffisance d'emballage ;
- ✚ Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- ✚ L'insuffisance ou imperfection de marques ;
- ✚ Le vice caché échappant à une vigilance raisonnable ;
- ✚ La charge de la preuve incombe au transporteur.

2.1.2. Les limites de responsabilité

La convention de Bruxelles originelle prévoit une indemnisation de **823.97 DTS** ⁸ par colis pour les marchandises emballées, et par unité pour les marchandises en vrac.

En ce qui concerne les pays qui ont ratifié les protocoles de modification de la convention de Bruxelles (les protocoles de Visby du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979), les limites de responsabilité applicables sont les suivantes :

- ✚ **2DTS** par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.
- ✚ **666.67 DTS** par colis ou unité

La limite la plus élevée étant applicable, le transporteur ne peut pas bénéficier de ces limites en cas de faute intentionnelle et de faute inexcusable ou de fraude.

2.1.3. Les délais de réclamation

En cas de dommage apparents, les réserves doivent être effectuées au moment de la livraison.

En cas de dommages non-apparents, les réserves doivent être adressées dans les trois (03) jours de la livraison ou une lettre recommandée n'est pas nécessaire.

⁸ DTS (droits de tirage spéciaux) calculé à partir des dollars, deutschemark, yen, livre sterling et franc. Un DTS vaut environ 7,50 €

Il est toujours possible de rechercher la responsabilité du transporteur sans avoir adressé la lettre de réserve. Mais il faut prouver que les dommages existaient lors de la livraison car il y a présomption de bonne arrivée, ajouté à cela il est à noter que le délai de prescription est fixé à un an.

2.2. Les règles de Hambourg

Sous l'influence de l'évolution des échanges économiques internationaux, les justices ont adaptés le régime de responsabilité du transporteur maritime en rédigeant les règles de **Hambourg**. Celle-ci est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 avec la 20^{ème} signature nécessaire à leur mise en application.⁹

L'origine de cette évolution nous vient des Etats Unies qui jusqu'à la dernière guerre mondiale était, avant tout, un pays de chargeur. Sous leur pression, le congrès vota le 13 février 1893 le « Harter act » pour mettre fin au régime de la liberté contractuelle totale aboutissant à l'exonération totale de la responsabilité des transporteurs maritimes. Les Dominions Britanniques, essentiellement le Canada et l'Australie, également pays de chargeurs promulguèrent des lois semblables.

Ils réussirent à influencer les travaux préparatoires de la convention de Bruxelles de 1924 sur la responsabilité des transports et les connaissements.

La convention de Bruxelles sur les connaissements, s'est largement inspirée du « Harter act » en reconnaissant un rôle aux banquiers en tant qu'organismes de crédits. Désormais le connaissement devient un titre négociable, représentatif de la marchandise et transmissible. Cette reconnaissance implique que le transporteur ne puisse s'exonérer de sa responsabilité dans toutes les situations.

En outre, la convention de Bruxelles 1924 a repris certaines dispositions du Harter act. Dans son texte, elle distingue les facteurs nautiques des fautes commerciales, ou l'armateur n'est pas présumé responsable des fautes nautiques s'il respecte son obligation de diligence. Mais, est présumé responsable des fautes commerciales et ne peut s'en exonérer.

Les règles de la Haye ont été revues par le protocole signé en février 1968 sous le nom de règles de Visby. Ces règles retiennent les nouvelles unités de chargement (notion de colis, palettes...) et modifient la monnaie de référence servant au calcul de la limitation de responsabilité.

⁹ MARCQ. JP, op cit, P. 102. P 104.

Parallèlement, la fin des années 60 marque l'affrontement entre trois (03) grands groupes de pays : les pays en voie de développement, les pays de l'Europe de l'Est conduits par la Russie et les pays développés capitalistes.

Ces oppositions ne sont pas cristallisées au sein de la CNUDCI pour faire apparaître une volonté évidente des deux premiers groupes de remettre en cause les anciennes dispositions.

Finalement un compromis est intervenu lors de la conférence de Hambourg de 1978 sur trois (03) principes importants qui sont les suivants :

- ✚ Le fondement de la responsabilité du transport maritime ;
- ✚ Les limites de responsabilité ;
- ✚ La déchéance du droit du transporteur à limiter sa responsabilité.

Parmi les principales règles de Hambourg en trouve ci-dessus ;

2.2.1. Le domaine d'application dans le temps et l'espace {art.4}

Elles s'appliquent à tout document de transport (art.1^{er} § 6) et non seulement au connaissement maritime. Il met fin au sectionnement du transport maritime « plan à plan ». Dorénavant, la responsabilité du transporteur s'étend sur toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

2.2.2. Le fondement de la responsabilité {art.5}

Le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises et du retard à la livraison à moins qu'il ne prouve qu'il a pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement être tenu de perdre pour l'évènement.

Du fait qu'aucun cas d'exonération de responsabilité n'ait été retenu, la faute n'est pas un cas d'exonération. Deux (02) exceptions sont néanmoins prévues :

- ✚ L'incendie où la victime doit prouver la faute ou la négligence du transporteur ;
- ✚ L'avarie commune {art.24}, qui permet au destinataire de refuser sa contribution si une faute du transporteur est établie ou si celui-ci ne peut s'exonérer.

2.2.3. Les limites de responsabilité

La majoration prévue par les règles de Visby a été réduite et elles sont fixées à **2,5 DTS** par kg et **835 DTS** par colis ou paquet (pour les membres du FMI). Ces limites constituent une lente progression qui ne change pas fondamentalement les chocs.

Toutefois, sont expressément cités dans le texte, les comportements du transporteur susceptibles de faire sauter les limitations à savoir : la faute intentionnelle, la faute inexcusable.

2.2.4. La notion de transporteur substitué {art.10}

Le texte instaure une action directe de l'ayant droit sur la marchandise à l'encontre du transporteur que s'est substitué contractuellement le commissionnaire de transport avec lequel il avait initialement conclu un accord. En conséquence, l'ayant droit possède une double action contre chacun des deux (02) transporteurs, sans cumul des limitations bien entendu, et ceci constitue une innovation et une évolution importante et positive.

2.2.5. La procédure des réserves

Conservation du droit du réceptionnaire et services contre le transporteur {art.19}

Il y a ici extension des droits de l'ayant droit dans la mesure où :

- ✚ En cas de dommages non apparents : le délai pour émettre des réserves a été porté à 15 jours,
- ✚ La prescription de l'action est passée à 2 ans.

Innovation en ce qui concerne les lettres de garanties {art.6}

- ✚ Elles ne sont pas opposables au tiers,
- ✚ Elles entraînent déchéance du droit du transporteur à opposer ses limitations si une intention frauduleuse de sa part est établie.

2.2.6. La compétence des juridictions judiciaires ou arbitrales

Le texte innove en énumérant les différentes juridictions devant lesquelles l'action peut être engagée, cette liste intégrant même la juridiction du lieu de la saisie du navire dans la mesure où ce lieu se situe sur le territoire d'un état adhérent à la convention.

Les règles sont identiques pour les actions devant les juridictions judiciaires ou arbitrales.

2.2.7. Les dispositions du droit public international dans la convention

Les dispositions de l'article 31 expliquent la réticence des pays occidentaux à adhérer à ce texte en ce sens qu'elles prévoient que l'Etat contactant devra dénoncer la convention de 1924 en matière de connaissance.

2.3. Les règles de Rotterdam

L'assemblée générale des nations unies a adopté le 11 septembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectuée entièrement ou partiellement par mer », cette convention signée le 23 septembre 2009, rééquilibre les rapports entre chargeurs et transporteurs et modernise leurs relations en introduisant la reconnaissance des documents électroniques.

Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les prés-opérations et post-opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaires.¹⁰

Les points en faveur du chargeur sont :

- ✚ La faute nautique ne peut plus être systématiquement invoquée ;
- ✚ Les limites d'indemnisation sont rehaussées à 875 **DTS** par colis et 3 **DTS** par kg ;
- ✚ Le délai de prospection porté à 2 ans.

Ainsi, Grâce aux différentes règles et conventions international régit sur le transport maritime, ce dernier n'a fait que progresser et aider le commerce international à se développer d'avantages pour permettre l'évolution de l'économie mondiale.

¹⁰ J.P. MARCQ, op cit, P. 45. 47

Section 03 : principaux intervenants, et les différents contrats et document du transport maritime

Pour que les marchandises échangées dans une opération de transport maritime arrivent en bon état, toute opération commerciale, qu'elle soit à l'importation ou à l'exportation, fait appel à divers intervenants dans le but de faciliter le trafic maritime et d'éviter les pertes de temps.

Afin de bien expliquer cette opération commerciale, nous allons présenter les principaux intervenants et les différents contrats et documents du transport maritime.

3.1. Les principaux intervenants

Pour l'accomplissement d'un processus d'acheminement d'une opération d'échange du transport maritime, de nombreuses entités professionnelles sont invités à intervenir chacune dans son domaine pour faire de cette opération un succès.

Voici alors ces principaux intervenants comme ce qui suit :

3.1.1. Le transitaire

Le transitaire est l'homme essentiel du commerce international, il est défini également comme le « logisticien » des opérations « tout en tout ».

Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur, il intervient dans la chaîne du transport en tant que mandataire et il agit au compte du chargeur à l'embarquement, et au compte du réceptionnaire au débarquement. Et en tant que commissionnaire de transport, il a pour mission l'organisation du transport de bout en bout, et à la maîtrise totale des opérations.¹¹

3.1.2. Le consignataire

Le consignataire est le plus important intervenant dans le transport maritime, car il joue un rôle très important vis-à-vis de l'armement.

Dans le cas où l'armateur n'est pas représenté par une succursale direct dans le port, il doit déléguer ses pouvoirs aux consignataires, et dans ce cas ce dernier devient l'interlocuteur du navire.

¹¹ P. Y. NICOLAS, le transitaire et le commissionnaire de transport, édition DMF 1978. P 195.

Il existe deux (02) types de consignataires qu'il ne faut pas confondre, même si il en existe un cumul de rôles entre eux : ¹²

2.1.2.1. Le consignataire du navire ou de la coque : Il se charge d'effectuer au port les opérations que le capitaine du navire s'abstient d'effectuer lui-même.

Il est chargé d'accomplir les tâches suivantes :

- ✚ La réception et la livraison des marchandises ;
- ✚ La conduite administrative du navire à quai ;
- ✚ La mise en relation avec la police de la frontière (douane) ;
- ✚ S'acquitter des frais et droit, et autres charges occasionnées par l'escale du navire ;
- ✚ Il traite avec les acconiers...

2.1.2.2. Le consignataire de la cargaison : Il a pour mission ;

- ✚ De s'occuper de la réception de la marchandise à l'exportation ;
- ✚ D'organiser le chargement et le déchargement du navire ;
- ✚ De remettre la marchandise au destinataire ;
- ✚ De Taxer et signer le connaissement ;
- ✚ De rédiger le manifeste de la cargaison et le remettre aux services de douane pour l'intermédiaire de courtier maritime ;
- ✚ De constater les réserves d'avarie ;
- ✚ Joue un rôle dans la maintenance, la répartition, et les problèmes d'équipages ;

2.1.3. Le manutentionnaire (l'acconier)

C'est un entrepreneur de manutention portuaire, il prend en charge les opérations de chargement et de déchargement en employant de la main d'œuvre, des dockers, ajoutant la réception, la livraison, le gardiennage, l'extra portage et l'allotissement des marchandises.¹³

En réalité, les entrepreneurs de manutention portuaire sont des mandataires qui travaillent sois :

- ✚ Pour les armateurs en cas d'une ligne régulière ;
- ✚ Pour les chargeurs en cas de tramping où le transport se fait par cargaison complète ;

Il est responsable des dommages dans les opérations de manutention proprement dites.

¹² Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr. NEFFOUS Mouhamed Mankour, 1998. P 36

¹³ Décret n°97-614 du Octobre, 1997, « relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire portuaire et de consignataire maritime ».

2.1.4. Le courtier maritime

Le courtier maritime est considéré comme toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente, des contrats d'affrètements et de transports maritimes, et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.

Le mandat de courtage maritime doit être établi par écrit et définit clairement les droits et les obligations du courtier.¹⁴

2.1.5. L'assurance

Les marchandises transportées par voie maritime doivent être assurées par l'importateur et l'exportateur afin d'éviter tous conflits concernant les pertes, les vols, les incendies,...etc.

Dans l'assurance maritime, on distingue deux (02) type d'assurance :

- ✚ Une assurance qui s'applique aux navires « assurance corps ».
- ✚ Une assurance qui s'applique aux marchandises « assurance sur faculté ».

2.1.6. La douane

À côté de l'assurance maritime qui constitue une source de financement pour l'importateur et l'exportateur, l'administration des douanes joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux.

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

En effet, toutes opérations à l'importation ou à l'exportation passent impérativement par une procédure douanière, qui d'après l'article 75 du code de douane, stipule que : « toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant en douane indique le régime douanier assignés aux marchandises et de communiquer les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins de contrôle douanier

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

- ✚ Vérifier les marchandises et les documents y afférent ;
- ✚ Percevoir les droits et taxes ;
- ✚ Relever et verbaliser les infractions ;

¹⁴ Article 631 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

- ✚ Contrôler l'exécution des engagements et des obligations ;
- ✚ Favoriser les échanges commerciaux¹⁵ ;

2.1.7. Le transporteur

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifié (EX : le port), de plus, il est chargé de mettre le navire en état de navigabilité, en outre, l'armer, l'équiper et l'approvisionner.

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, et d'apporter les soins et l'attention nécessaires aux chargements et aux déchargements et la manutention de cette dernière.

Il est responsable de la marchandise du moment de l'embarquement jusqu'au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.¹⁶

Mais sa responsabilité est dégagée lorsque les risques aborder sont liés à la mer, cas de force majeure, guerre, grève, un défaut au niveau de la marchandise...

2.1.8. Le chargeur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissement. Son rôle consiste à :

- ✚ Préparer la marchandise ;
- ✚ Prospector un navire ;
- ✚ Déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.¹⁷

2.2. Les différents contrats et documents du transport maritime

Les documents liés au transport maritime permettent d'assurer le suivi logistique de l'opération, depuis le magasin de l'expéditeur jusqu'au destinataire, il permet de classifier la responsabilité de chaque acteur et de définir le contrat de transport.

¹⁵ Code des douanes 2ème édition. 1998.

¹⁶ Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.

¹⁷ http://www.memoireonline.com/08/09/2638/M_la-politique-maritime-algerienne-apres-la-liberalisation-du-commerce-exterieur9.html consulté le 25/03/2016

2.2.1. Les contrats du transport maritime

C'est la branche du droit relative à l'étude et à l'analyse sur le plan juridique, des mécanismes qui assurent et qui organisent les déplacements des mobiles ainsi que les conséquences qui en découlent.

Parmi ces contrats, ont trouvés :

2.2.1.1. Contrat de transport de marchandise : Le contrat de transport de marchandise est une convention par laquelle un transporteur professionnel s'engage à ramener une quantité de marchandise appartenant à un client qui conclue d'un endroit à un autre, en contre partie d'une rémunération du service accompli. Et ce, selon un mode de transport déterminé, dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

Les caractéristiques de ce contrat de transport se résume comme suit ;

✚ Le contrat de transport :

- Est un contrat consensuel ;
- Qui porte sur un envoi ;
- Qui fait intervenir au moins trois personnes (l'expéditeur, le transporteur et le destinataire).

✚ Le transporteur est tenu à une obligation de résultat :

- Concrètement, cela signifie qu'en cas d'anomalie, le transporteur est automatiquement responsable ;
- Le donneur d'ordre n'est pas tenu de prouver que l'anomalie est due au transport ;
- Cette obligation de garantie du transporteur au regard des marchandises ne commence qu'au moment où il les prend en charge ;
- Il est impératif de distinguer entre la conclusion du contrat et le commencement d'exécution effective du contrat de transport ;
- L'échange des consentements ne fait pas démarrer la prise en charge de la marchandise.¹⁸

2.2.1.2. Contrat d'affrètement : Le contrat d'affrètement s'entend sur une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant une rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer à temps ou coque nue.

Les obligations, les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties du contrat librement négocié.

Toutefois, les parties ne peuvent insérer au contrat d'affrètement des stipulations contraires aux principes généraux du droit en vigueur.

¹⁸ VENTURELLI. N et MIANI. P, « transport logistique », 8ème édition, édition le génie des glaciers, Chambéry, 2010. P 8.

A défaut de stipulation des parties au contrat d'affrètement d'un navire, ce contrat est régi par les dispositions du présent titre.¹⁹

Plusieurs types d'affrètement peuvent exister ;

A. L'affrètement au voyage : Pour le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret.

Le contrat d'affrètement au voyage est résilié sans préjudice de part ni d'autre si, avant le départ du navire et sans qu'il y ait une faute de l'une ou de l'autre partie :

- ✚ Le navire a été perdu ou après un accident il est devenu irréparable ;
- ✚ Le navire a été réquisitionné ou arrêté par les autorités locale du port d'escale ;
- ✚ Une interdiction de commercer a été décidée par le pays pour lequel le contrat est destiné ;
- ✚ Tout autre événement de force majeure rend impossible l'exécution du voyage.²⁰

B. L'affrètement à temps : Pour le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour une période déterminé et l'affréteur à en payer le fret.

Le contrat d'affrètement à temps est résilié si le navire a disparu, a coulé, a été détruit ou il est devenu irréparable. Dans ce cas, le fret est dû jusqu'au jour où le sinistre s'est produit, y compris le jour du sinistre. En cas de disparition du navire, le fret est dû jusqu'au jour où sont parvenus les dernières nouvelles du navire.²¹

C. L'affrètement coque-nue : Dans le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur pour une période déterminé et l'affréteur à en payer le loyer.²²

2.2.1.3. Contrat de consignation : On distingue deux types :

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

Le contrat de consignation du navire est résilié ou dénoncé dans les délais convenus.

¹⁹ Article 540 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

²⁰ Article 650 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

²¹ Article 695 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

²² Article 723 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

Toutefois, pour un motif grave, chacune des parties peut mettre immédiatement fin au contrat.

L'exercice des fonctions de consignataire du navire par toute personne sur le territoire algérien est soumis à une autorisation.

Toute action découlant du contrat de la consignation du navire est prescrite par deux ans à compter de jour de l'exigibilité de la créance.²³

B. Le consignataire de la cargaison : Il est considéré comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le contrat de consignataire de la cargaison est résilié ou dénoncé dans les mêmes conditions que le contrat de consignation du navire.

Les fonctions de consignataire de la cargaison sur le territoire algérien sont exercées dans les mêmes conditions que celle définies pour le consignataire du navire.

Toute action découlant du contrat de consignation de la marchandise est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.²⁴

2.2.1.4. Contrat d'assurance : Un contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser le souscripteur d'assurance des sinistres maritimes résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenus dans le contrat.

Un contrat d'assurance maritime peut, de façon expresse ou par usage commercial, être étendu de façon à protéger l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou de découler sur tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer.²⁵

2.2.2. Les documents du transport maritime

Les documents du transport occupent une place centrale dans le commerce international aussi bien pour l'exportateur que pour l'importateur. Les documents qui couvrent le transport maritime sont présentés dans les points suivants :

2.2.2.1. Le connaissance maritime : Le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison.²⁶

²³ Article 609 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

²⁴ Article 621 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

²⁵ <http://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/m040f.php> consulté le 27/03/2016.

²⁶ Article 621 de l'ordonnance n°98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime.

Le connaissement maritime consiste en un reçu du transporteur et constitue la meilleure preuve du contrat de transport qui, bien souvent, se trouve être conclu oralement. Lors de la remise des marchandises au transporteur, le connaissement remis au chargeur (ou son mandataire) fera état des marchandises remises ainsi que de leurs conditions apparentes. En ce sens, il facilitera l'établissement de l'endroit du dommage au regard du transfert des risques.

Enfin, il est aussi un véhicule transférant les droits et obligations de parties, puisqu'à l'image des lettres de crédit, il peut être endossé.

2.2.2.2. Lettre du transport maritime (LTM) : La lettre du transport maritime est rédigée dans la langue anglaise (sea way bill), et n'est pas qu'un document servant de preuve du contrat de transport. Ce document est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et la compagnie maritime.

On y trouve des mentions comme : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur, ou encore le nom et l'adresse du destinataire.

Contrairement au connaissement, la LTM n'est pas un titre de détention de la marchandise et c'est un titre non négociable.²⁷

2.2.2.3. Document de transport multimodal : La particularité de ce document de transport est qu'il implique l'utilisation d'au moins deux modes de transport différents. Le document de transport multimodal est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et le commissionnaire de transport.²⁸

Dans ce document figure les éléments suivants :

- ✚ Le lieu de la première prise en charge de la marchandise, ainsi que le lieu de destination ;
- ✚ Le port d'embarquement, le port de destination ;
- ✚ La compagnie maritime ;
- ✚ Le nom du transitaire
- ✚ L'expéditeur, et le destinataire.

Le document de transport multimodal est un titre à la fois négociable et transférable à un tiers par endossement.

2.2.2.4. Charte partie : C'est un acte constituant un contrat conclu de gré à gré entre un fréteur et un affréteur, dans lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire. Les conditions du contrat d'affrètement portent soit sur le parcours « au voyage », sur la durée « à temps », soit sur le navire seul « coque nue ».²⁹

²⁷ <http://www.glosaire.international.com/pages/tous-les-termes/lettre-de-transport-maritime-ltm.html> consulté le 26/03/2016

²⁸ http://www.esandis.com/export-import/documents_de_transport_multimodal.html consulté le 26/03/2016

²⁹ <http://fr.wikipedia.org/wiki/charte-partie> consulté le 26/03/2016

2.3. Les Incoterms (international commercial terms)

Les transactions commerciales sont matérialisées par des contrats, lesquels reprennent les arrangements et les accords passés entre l'acheteur et le fournisseur. Souvent la partie qui accorde le contrat ne possède pas une connaissance précise sur les pratiques commerciales utilisées dans le pays de leurs contractants, et cela provoque des malentendus et des litiges entre eux. Pour éviter ces problèmes, la chambre de commerce internationale (CCI) a publié pour la première fois en 1936, une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux internationaux. C'est ainsi qu'il a mis en place une solution internationale représentée par une série de directive universelles appelées « incoterms », dans le but d'harmoniser les pratiques commerciales internationales et d'éviter les différends éventuels.

Le transport de marchandise d'un pays à un autre dans le cadre d'un transfert international impose certains risques tel que la possibilité de perte des marchandises en transit, les avaries, la non livraison, les frais de transport, d'entrepôts et l'assurance constitue une partie non négligeable des frais d'exportation, il importe que les deux parties sachent précisément qui est responsable de quoi et qui paye quoi, c'est ainsi que le contrat de vente a fait l'objet d'unification du droit afin de sécuriser juridiquement ces opérations et limiter les interprétations à travers les incoterms qui sont renouvelés chaque dix ans.

Nous nous intéressons aux « incoterms³⁰2010 » en particulier ;

2.3.1. Définition des incoterms

Les incoterms servent à déterminer, dans le cadre d'un contrat international d'achat de marchandises, les obligations réciproques exigées du vendeur et de l'acheteur et définies sur un triple plan des risques, frais, et document³¹. Un mauvais choix d'incoterms peut faire supporter au vendeur ou à l'acheteur des frais en plus tels que les frais de transport, et surtout encourir le risque d'avarie et de perte pendant la durée de transport.

Chaque incoterms définit une division des coûts, du risque, et de la responsabilité à supporter, soit par l'acheteur ou le vendeur³². Entre autre, leurs objectifs restent de réduire les malentendus entre exportateurs et importateurs en clarifiant qui des deux parties doit assumer ;

³⁰ LEGRAND. Ghislaine, Martini. Hubert. (1993), « Management des opérations du commerce international », Edition Dunod, Paris, P 9.

³¹ CHEVALIER. D. (1995), « Pratique de l'import », Edition Foucher, Paris, P. 85.

³² <http://gcb sourcing.com/Fr/Blog/transport-et-douane/transport/quest-ce-quun-incoterm/> consulté le 27/03/2016.

- ✚ Le coût du transport d'un point à un autre ;
- ✚ Le risque de perte si le transport n'a pas eu lieu ;
- ✚ Le risque de perte ou de dommage des marchandises pendant le transit.

2.3.1.1. Les 11 incoterms 2010 : Sont classées en deux groupes :

✚ Le premier groupe regroupe tous les modes de transport : EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP

✚ Le deuxième groupe concerne uniquement le transport par voie maritime ou fluvial : FAS, FOB, CFR, CIF

Le tableau suivant résume l'ensemble des incoterms et leurs significations en deux langues, en anglais et en français.

Tableau N° 01 : Les exhaustives des incoterms

Sigles	Incoterms en Anglais	Incoterms en Français
CFR	Cost and Freight (named port of destination)	Coût et fret (port de destination convenu)
CPT	Carriage Paid To (named place of destination)	Coût payé jusqu'à (lieu de destination convenu)
CIF	Cost, Insurance and Freight (named port of destination)	Coût, assurance et fret (port de destination convenu)
CIP	Carriage and Insurance Paid To (named place of destination)	Port payé et assurance comprise, jusqu'à (point de destination convenu)
DDP	Delivered Duty Paid (named place of destination)	Rendu droits acquittés (lieu de destination convenu)
DAT	Delivered at Terminal (named place of destination)	Livré au terminal (lieu de destination convenu)
DAP	Delivered at Place (named place of destination)	Livré au lieu choisi (lieu de destination convenu)
EXW	EX Works (named place)	Usine (lieu convenu)
FCA	Free Carrier (named place)	Franco transporteur (lieu convenu)
FAS	Free Alongside Ship (named port of shipment)	Franco le long du navire (port d'embarquement convenu)
FOB	Free On Board (named port of shipment)	Franco bord (port d'embarquement convenu)

Source : MARCQ. JP « risques et assurance transport et logistique », édition l'argus de l'assurance, Paris, 2011. P. 80.

Nous allons ainsi essayer d'expliquer d'avantage chaque incoterm par rapport au groupe auquel ce dernier appartient, comme suit³³ :

A) Le premier groupe : regroupe tous les modes de transport et qui sont : EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.

- **EXW (A l'usine ou lieu convenu) :** Ici l'unique responsabilité du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur au niveau de son établissement. Le vendeur donc n'est pas responsable du dédouanement à l'exportation, ni du chargement de la marchandise au véhicule fourni par l'acheteur, sauf convention contraire. L'acheteur supporte tous les frais

³³ DONALD DAILY. M. « Logistique et transport international de marchandises », Edition L'Harmattan, Paris, 2013, P.48

et risques inhérents liés au transport de leur marchandise, de ce point au lieu de destination. Ce terme représente l'obligation minimum pour le vendeur.

• **FCA : Franco-transporteur (lieu convenu) :** Ici l'acheteur choisit lui-même le mode de transport et le transporteur, vu qu'il est tenu du paiement des frais de transport principal. Le vendeur par contre, remplit ses obligations lorsqu'il délivre définitivement les marchandises au transporteur désigné par cet acheteur au point convenu. Si ce point n'est pas précisé, le vendeur a le choix d'envoyer la marchandise au point qui lui convient le mieux « lieu de délivrance ». Le transfert des frais et des risques intervient au moment où le transporteur « prend en charge » la marchandise. Le chargement dans les locaux du vendeur s'entend à ses frais et risques.

• **CPT : Port payé jusqu'à (lieu de destination convenu) :** C'est le vendeur qui choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. Cependant, les risques d'avarie à la marchandise ou de sa perte, ainsi que de l'augmentation des coûts en cours de transport, sont transférés à l'acheteur lorsque la marchandise est remise au premier transporteur. Concernant le chargement, déchargement et dédouanement il a les mêmes caractéristiques que le « franco-transporteur ».³⁴

• **CIP : Port payé et assurance comprise jusqu'à (point de destination convenue) :** Ce terme est identique au précédent avec en plus, pour le vendeur, l'obligation de fournir une assurance transport contre les risques d'avarie à la marchandise ou de sa perte pendant le transport. Il est conseillé à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord sur l'étendue de cette assurance. Le vendeur conclut le contrat de transport, paye le transport et le prime d'assurance.

• **DAT : Livré au terminal (lieu de destination convenu) :** Le vendeur livre la marchandise et la met à la disposition de l'acheteur lorsque cette dernière est déchargées du moyen de transport et déposée à un terminal appelé au port ou lieu de destination désigné. Un « Terminal » comprend quai, entrepôt, parc à conteneurs ou par route, rail ou air terminal. Les deux parties doivent convenir du terminal du taux de transfert des risques du vendeur à l'acheteur de la marchandise.³⁵

• **DAP : Livré au lieu choisi (lieu de destination convenu) :** Incoterm multimodales qui prévoit que le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, en assumant les couts et les risques jusqu'au point de livraison. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur les moyens de transport,

³⁴ LEGRAND. G et MARTINI. H, op.cit. P 14.

³⁵ <http://www.kalgin.net.nz/incoterms.html> Consulté le 30/03/2016.

sans être déchargées. L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits de taxes dus en raison de l'importation.³⁶

• **DDP : Rendu droit acquittés (lieu de destination convenu) :** A l'inverse du terme « à l'usine », cet incoterm, lorsqu'il est suivi par des mots désignant l'établissement de l'acheteur, dénote l'autre extrême, l'obligation maximum du vendeur. C'est le vendeur qui fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des risques et des frais se fait à la livraison chez l'acheteur, ou sur site. Sauf stipulation contraire, le déchargement est à la charge de l'acheteur.

B) Le deuxième groupe : Concerne uniquement le transport par voie maritime ou fluvial et qui sont : FAS, FOB, CFR, CIF.

• **FAS : Franco le long du navire (port d'embarquement convenu) :** D'après ce terme, les obligations du vendeur sont remplies lorsque la marchandise a été placée le long du navire sur le quai ou dans des allèges. Cela signifie que l'acheteur doit, à partir de ce moment, supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage aux marchandises. Dédouaner la marchandise à l'exportation et c'est l'acheteur qui désigne le navire et paye le fret maritime.

• **FOB : Franco bord (port d'embarquement convenu) :** La marchandise doit être placée à bord du navire par le vendeur au port d'embarquement comme désigné dans le contrat de vente. C'est l'acheteur qui choisit le navire et payer le fret maritime. Le transfert des frais et de risque entre vendeur et acheteur se fait lorsque la marchandise passe le « bord navire », ou les formalités d'exportation incombent au vendeur.

• **CFR : Coût et fret (port de destination convenus) :** Ici c'est le vendeur qui choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu. Le chargement sur navire et les formalités d'exportation sont à la charge du vendeur, qui se charge à son tour de transférer tout risque de perte ou de dommage aux marchandises, ainsi que toute augmentation des frais à l'acheteur lorsque la marchandise passe le « bord du navire » au port d'embarquement.

• **CIF : Coût, assurance et fret (port de destination convenu) :** L'incoterm possède les mêmes caractéristiques que le CFR, avec l'obligation supplémentaire pour le vendeur de fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage aux marchandises en cours de transport maritime.

³⁶ <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/delivered-at-place-dap-rendu-au-lieu-de-destination.html>
Consulté le 30/032016.

2.3.2. L'utilité et le rôle des incoterms

Le rôle des incoterms 2010 est de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur au cours d'un contrat du commerce international (ou national). Plus précisément, cela signifie qu'ils définissent à quel moment la marchandise passe de la charge du vendeur à celle de l'acheteur. Par ailleurs, être responsable des biens sous-entend « assumer la logistique, le choix des transports, les frais engendrés (douane, assurance) et tous les risques tels que les détériorations, les pertes ou les vols ». Donc, les incoterms 2010 définissent, sans aucune ambiguïté possible quand et qui doit assumer l'assurance de transport de marchandises.

On peut distinguer trois principaux rôles ;

2.3.2.1. Premier rôle : Dans le cadre d'un contrat de commerce national ou international ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement, de transport, de type de transport, d'assurance et de livraison. Donc, il s'agit de faire une répartition équitable des frais de transport.

2.3.2.2. Deuxième rôle : C'est de déterminer le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. Le lieu de transfert de risque correspondant également au lieu de livraison de la marchandise.

2.3.2.3. Troisième rôle : Il concerne la fourniture des documents et des informations. Qui d'entre le vendeur et de l'acheteur doit fournir les documents nécessaires, et cette fonction devient déterminante pour affronter la sureté.

2.3.3. Les limites des incoterms

Les inconvénients des incoterms est d'abord le fait qu'ils ne règlent pas les questions de transfert de propriété des marchandises, et sont régies par les réglementations juridiques selon les pays. Ils ne traitent pas non plus les problèmes de ruptures des contrats, ni de ceux liés aux délais de livraison.

Les incoterms n'ont aucun caractère obligatoire du moment que les parties contractantes peuvent délibérément décider et négocier des obligations réciproques.³⁷

Les intervenants dans la chaîne de transport maritime international jouissent d'une importance capitale, à chacun son rôle et sa spécialité, dont ils doivent en permanence veiller aux respects des contrats et documents du transport maritime, ainsi chaque intervenants doit appliquer et respecter ses engagements pour la bonne réalisation de ces dernières.

³⁷ S, Haddad, les règles du commerce international, Alger, avril 2011, P. 11.

Conclusion du chapitre

Nous dirons que le transport maritime est le transport le moins consommateur d'énergie et plus économique que le transport ferroviaire et routier. Il est devenu un vecteur essentiel dans la nouvelle économie mondiale grâce à la multiplication des mouvements internationaux effectués, ainsi que la transformation de la structure des échanges réalisés par le progrès technologiques apporté au domaine du transport ces dernières décennies.

Pour la bonne réalisation d'une opération de commerce international (importation et exportation) les intervenants du transport maritime doivent veiller au respect de l'exécution du contrat, et cela par l'utilisation des divers documents établis entre chaque intermédiaire de l'opération.

L'utilisation des incoterms régis par la chambre de commerce international « CCI », permet de déterminer avec précision les obligations respectives des deux parties (importateur et exportateur), ainsi que les coûts de l'opération de livraison des marchandises, et cela permet de bénéficier d'une sécurité juridique internationale.

Introduction du chapitre

Nous l'avons bien dit dans le chapitre précédent que le transport maritime reste le mode de transport de marchandises le plus utilisé dans le monde, et l'acheminement de son processus est basé sur l'intervention de plusieurs acteurs importants, dont principalement le « transitaire ».

Le propre de ces opérations d'échanges internationaux est qu'elles sont complexes et très longues, pour cela nous retrouvons différents processus, parmi les opérations de dédouanement.

Dans ce chapitre deux, nous allons essayer d'exposer les différentes composantes de ce processus d'acheminement du transport maritime international, nous retrouvons notamment « le transit » en tant que personne morale, puis « le transitaire » en tant que personne physique et voir ses différentes missions et rôles. Mais nous allons surtout voir son importance dans le domaine de transport maritime ainsi que la manière dont se déroulent les opérations de dédouanement.

Section 01 : Appréciation du profil de l'activité du transitaire

Une opération du commerce international est généralement réalisée par voie maritime, vu les avantages qu'elle procure, parmi ses différents intervenants, on trouve le transitaire, qui est un acteur essentiel à la réalisation de cette dernière.

Donc dans cette section, nous allons voir ce que c'est le transit en tant que personne morale, et l'activité du transitaire en tant que personne physique tout en montrant ses rôles et ses obligations dans l'exercice de son activité.

1.1. Généralités sur l'activité du transit

L'activité du transit est un processus indissociable dans l'exercice du commerce extérieur, ce qui nous a valu de traiter ce premier point complètement consacré à ce dernier.

Pour ce, nous allons définir le transit, et expliquer son rôle ainsi que ces différents régimes.

1.1.1. Définition du transit

Le transit est un mode de transport assuré par le même véhicule à travers un Etat entre deux points donnés (lieu de chargement et lieu de déchargement) localisés dans un autre Etat ou d'autres Etats. C'est aussi le passage des marchandises ou des voyageurs à travers un lieu ou un pays situé sur leur itinéraire. C'est surtout, la possibilité de faire traverser à des marchandises, un pays autre que leur pays de destination sans payer les droits de douane.³⁸

1.1.2. Rôle du transit

Le transit est une procédure qui permet la circulation des marchandises ou des personnes et cela ;

✚ En suspension des droits et taxes de toute nature dont les marchandises seraient passibles.

✚ En suspension des mesures des politiques économiques qui leur seraient applicables (contingentement...).

³⁸ LE PAN DE LIGNY. Gérard (1987), « Guide commercial de l'exportation », 6ème édition, Edition Dunod, Paris, P.38

Toutefois, certaines mesures restent applicables, notamment le contrôle de la destination finale (surtout pour les produits sensibles comme les armes...), le contrôle sanitaire... en contrepartie de ces facilités de circulation, les droits et taxes et le respect des engagements pris pour le transport (délais, destination...) doivent être garantis par l'engagement d'une personne appelée caution. Cette personne s'engage à régler le paiement des droits et taxes en jeu dans tous les pays traversés par la marchandise lors de son transport.

1.1.3. Les régimes de transit

Le transit est régi selon un régime douanier, et il en existe quatre types qui sont les suivants ;

1.1.3.1. Le régime national : Est un régime qui consiste à importer des produits d'un pays tiers. Ces derniers circulent ensuite sous transit sur le territoire jusqu'au lieu du destinataire.

Suspension des droits de douane et de la TVA pour les marchandises circulant sur le territoire national. Ce régime convient à tous les modes de transport.

1.1.3.2. Le transit communautaire : Est un régime qui a pour but de réglementer les opérations au sein de la communauté. Le transit communautaire permet d'importer de la marchandise d'un pays tiers et de les faire circuler sous transit dans la communauté. Ce régime convient à tous les types de transport.

1.1.3.3. Le transit commun : il a le même principe que le transit communautaire, mais il transite les marchandises entre l'Union Européenne et les pays de l'AELE seulement (Association Européenne de libre-échange).

1.1.3.4. Le transit international : Ce type de régime concerne les opérations qui ont lieu au moins entre deux pays. Le transit international est apparu avec le transport ferroviaire puis s'est élargi au type de transport aérien et enfin par route.

1.2. Cadre conceptuel du transitaire

Le terme de transitaire est souvent employé comme terme générique des spécialistes de la logistique. Ils peuvent intervenir dans toutes les étapes de la chaîne logistique : prise en charge de la marchandise à l'usine, pré-acheminement, passage portuaire ou aéroportuaire, opérations de dédouanement, transport principal, post-acheminement jusqu'au destinataire.

1.2.1. Définition du profil du transitaire

Le transitaire est l'un des intermédiaires qui organise le transport maritime, en prenant en charge pour le compte de l'entreprise exportatrice ou importatrice des opérations liées à la logistique (transport, stockage).

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il intervient en amont et en aval des chaînes de transport, il peut être également le commissionnaire en douane, prépose des compagnies d'assurances, (dans le cadre de polices tiers chargeurs), transporteur, déménageur, surveillant maritime... etc.

Les définitions ne manquent pas pour qualifier les rôles, aussi complexes et variés, que peut assurer le transitaire, il est « architecte » du transport, selon l'organisation internationale des transitaires la FIATA.³⁹

1.2.2. Les obligations des acteurs définis dans un contrat de transit

1.2.2.1. Obligations du transitaire dans le cadre du transit : Le transitaire, quel que soit le mode de transport (mer, air, route), conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage). Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter leur clientèle de tarifs de groupage intéressants par comparaison avec le coût des envois isolés. Les activités du transitaire recouvrent de très multiples facettes. Il s'engage sur la bonne fin de l'opération du transport sur les délais, établit et signe les lettres de transport, et couvre les assurances des marchandises. Le transitaire est bien placé pour renseigner les exportateurs et importateurs sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises, les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements, les crédits documentaires, etc. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entreposages nécessaires et remet des propositions selon l'Incoterm retenu. Le choix du transitaire dépend de la nature de l'activité.

Tout dépend également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisée et de sa valeur. Les critères de choix sont donc l'efficacité, la fiabilité, la rapidité, la sécurité et le coût, et pour pouvoir choisir celui qui procure le meilleur rapport qualité/prix, les opérateurs ont intérêt à consulter les publicités que les transitaires font paraître dans les journaux et à demander des informations auprès des clients des transitaires.

On peut également s'adresser aux organismes de promotion des exportations, aux chambres de commerce et aux organisations professionnelles dans son propre pays.

³⁹ Guide des transports internationaux de marchandises, 1994, P. 87, voir FIATA, P. 173

1.2.2.2. Les obligations du transitaire tirées du mandat : Les obligations du transitaire, en qualité de mandataire, sont considérables par rapport à celles du mandant.

A. Les obligations du mandataire : En dépit de la diversité de leur dénomination et de leur rôle, ces auxiliaires sont des mandataires. Ils représentent leur donneur d'ordre. Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci. La qualification de mandat a parfois été discutée, en raison de l'accomplissement d'actes matériels par l'intermédiaire. Tel est le cas du transitaire chargé d'assurer le transbordement de la marchandise. Il effectue au nom et pour le compte de son client les actes juridiques nécessaires à cette opération mais peut également effectuer lui-même les opérations matérielles, qu'il s'agisse du déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise d'un véhicule à l'autre.⁴⁰

A cet égard, il est tenu de diverses obligations vis-à-vis de son donneur d'ordre :

B. Devoir d'information : La jurisprudence fait peser sur les différents mandataires un devoir d'information et de conseil, et c'est le cas du commissionnaire en douanes qui est tenu d'informer son mandant des formalités liées aux conditions d'importation ou d'exportation de la marchandise, attirer son attention sur les documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise.

Cette obligation ne présente aucune particularité, vu que la jurisprudence l'admet à l'égard de tous les professionnels. Elle est soumise aux limites classiques :

D'une part, le mandant doit communiquer l'information qu'il connaît, dans la mesure où elle relève des compétences de sa fonction. Et au besoin d'informer il doit lui-même s'informer, même s'il ne serait jamais responsable de ne pas donner d'informations étrangères à sa mission, Tel est le cas lorsque le transitaire n'a pas fourni au donneur d'ordre des informations concernant la législation douanière du pays de destination, sa responsabilité ne peut être retenue.

D'autre part, les compétences du client viennent limiter le devoir de conseil du mandataire. Le mandant ne peut reporter sur lui les conséquences de sa propre négligence. Ainsi, le transitaire n'a pas à conseiller la souscription d'une assurance au mandant professionnel ; Le mandataire n'est pas tenu de convaincre son mandant, qui reste maître de sa décision. Par exemple, le consignataire du navire, qui a informé le transporteur mandant des inconvénients du port de déroutement, n'est pas responsable si celui-ci persiste dans son choix.

⁴⁰ www.esandis.com, consulté le 12 avril 2016.

C. Obligation d'accomplir les ordres du mandant : Le mandataire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandant aux prestataires concernés. Il n'est pas garant de leur exécution, mais engage sa responsabilité s'il n'accomplit pas sa mission. Quoique l'obligation ne se porte que sur les moyens, mais la faute est présumée. Elle consistera notamment en toute erreur ou retard du mandataire dans l'exécution de sa prestation.

Par exemple : commet une faute du commissionnaire en douane qui établit une déclaration inexacte, du consignataire de la cargaison ou du transit.

L'obligation étant de moyens, la responsabilité est lourde uniquement si le mandataire avait la possibilité de constater les dommages, d'un transitaire qui remet les marchandises à un autre transporteur que celui désigné. Il en est de même pour le mandataire qui ne veille pas à la rédaction des documents de transport. Le mandataire doit ainsi accomplir de sa propre tâche avec autant d'initiative nécessaire à l'accomplissement d'ordres du mandant, ou recourir à des instructions supplémentaires.

Le commissionnaire en douanes doit ainsi réaliser l'ensemble des formalités douanières requises pour l'exécution de l'opération demandée dans les normes. Et le rôle du mandataire n'est pas de se substituer au mandant, mais seulement de le représenter. Les mandats des auxiliaires de transport sont des mandats spéciaux, définissant précisément leur mission, ou le mandataire sera alors responsable s'il outrepassé ses instructions.

En voici d'autres exemples de fautes : comment un commissionnaire en douanes qui dédouane la marchandise sans instruction, un transitaire qui signe un connaissement acceptant le chargement en pontée alors que celui-ci n'a pas été autorisé.

Le mandataire ne peut par principe effectuer une transaction ou une reconnaissance de responsabilité au nom de son mandant car un tel acte requiert un mandat spécifique.

Exemple : un commissionnaire en douanes ne peut effectuer une soumission contentieuse. C'est un acte par lequel le soumissionnaire reconnaît l'infraction et s'engage irrévocablement à exécuter les conditions qu'opèrera l'administration pour liquider le contentieux.

D. Obligation de rendre compte : Tout mandataire doit rendre compte de sa mission, car c'est une obligation qui comporte deux composantes, soit, au titre de son obligation de rendre compte, mais aussi, le mandataire est tenu d'informer le mandant de l'exécution de sa mission et de ses suites.

Il devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre et solliciter éventuellement de nouvelles instructions. Il doit engager sa responsabilité de mandataire qui ne se conformerait pas à cette exigence, c'est le cas du commissionnaire en douane qui

n'informerait pas le mandant de la vente prochaine de ses marchandises placées en dépôt du transitaire qui n'informerait pas le mandant du retard à l'arrivée du véhicule. Il résulte du mandat que le mandataire ne peut rien conserver de ce qui lui a été remis par le tiers avec lequel il est en relation en vertu de son mandat. Il doit, notamment, restituer les documents et les sommes qu'il a reçus dans le cadre de sa procuration.

A défaut, outre sa responsabilité contractuelle à l'égard de son mandant, il engagerait également sa responsabilité pénale, sur le fondement du délit d'abus de confiance. L'obligation de restitution se révèle particulièrement importante pour le commissionnaire en douane. Il est par exemple tenu de remettre à son client les bons de sortie que lui délivre la Douane lors de la réexpédition de marchandises bénéficiant de l'admission temporaire.

1.2.2.3. Les obligations du mandant : Il convient de voir en quoi le mandant s'oblige à l'égard du mandataire et éventuellement à l'égard des tiers.

A. A l'égard du mandataire : Le mandat des auxiliaires de transport étant à titre onéreux, le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire. Cette obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique, car seul le commissionnaire en douanes peut être subrogé dans le privilège de la Douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui. Selon (l'art. 44) du Code de douanes : « Toute personne physique ou morale qui a acquitté pour un tiers des droits, des amendes, des taxes de toute nature dont la Douane assure le recouvrement, est subrogée au privilège de la Douane, quelles que soient les modalités de recouvrement observées par elle à l'égard de ce tiers ». En revanche, il ne bénéficie du privilège du commissionnaire que lorsqu'il accomplit les opérations douanières en son nom propre, non en tant que mandataire.

Le mandant doit, autre-part, rembourser au mandataire les sommes que celui-ci a exposées et les pertes qu'il a subies sans faute de sa part, ainsi que fournir des informations exactes au transitaire pour l'exécution du mandat.

B. A l'égard des tiers : Le mandant doit exécuter les engagements conclus par le mandataire en son nom, tant que les choses se passent comme s'il les avait conclus lui-même. Le mandant n'est pas, en principe, tenu par les actes excédant le mandat, à moins qu'il ne les ait ratifiés. La jurisprudence retient néanmoins le mandat apparent, considérant que le mandant est engagé à l'égard des tiers lorsque l'acte du mandataire était apparemment légitime.

1.2.3. Les différents rôles tenus par le transitaire

Le transitaire joue un rôle très important dans les échanges internationaux, il prend en charge pour le compte de l'entreprise exportatrice ou importatrice les opérations de transport,

dédouanement, stockage des marchandises en attente de l'embarquement et l'acheminement vers leurs destination finale.

Mais puisque ce dernier joue le rôle du commissionnaire en marchandises, la palette de ses prestations est beaucoup plus importante, donc on peut les divisés en deux catégories (activités et fonctions).⁴¹

1.2.3.1. Les activités du transitaire : Les activités du transitaire sont très diverses mais dans l'acception la plus large, elles peuvent être principalement divisées en quatre catégories :

A. Activités « matière grise » : Le transitaire va informer le client sur les routes les plus adaptées, sur la conception globale du transport et réserver le fret.

B. Activités physiques à l'exportation et à l'importation : A l'exportation, le transitaire va procéder à des activités de messageries, d'emballement, de fournitures (conteneurs, etc.). A l'importation, il reçoit l'avis d'arrivée adressé au destinataire et prend en charge la marchandise auprès de la compagnie (maritime ou aérienne). Il va procéder aux opérations de manutention, de dégroupage, de stockage, de déclaration en douane, au post-acheminement par voie de surface et éventuellement de livraison à domicile.

C. Activités administratives : Nous classons dans cette catégorie toutes les formalités administratives et commerciales, les formalités douanières et assurances accomplies par le transitaire.

D. Activités financières : Cela consiste pour le transitaire à payer le fret et couvrir les risques d'exportation. Mais il faut dire que toutes ces activités sont rarement exercées en totalité par un même intermédiaire.

1.2.3.2. Les fonctions du transitaire : Le transitaire est l'un des principaux intervenants du transport maritime, mais il peut également assurer les différentes fonctions des autres intervenants⁴² ;

A. Le transitaire en tant que commissionnaire en douane : Dans un premier temps, nous allons voir comment cette profession est réglementée. Ensuite, voir ce que fait cet intermédiaire de transport.

A.1. La réglementation de cette fonction : Le commissionnaire est considéré comme le transitaire, sa fonction est d'effectuer les formalités de douane qui concerne principalement la déclaration des marchandises en détail. L'activité des commissionnaires est reconnue officiellement par le code des douanes (article 78 bis), les commissionnaires en douane

⁴¹ EL KAMEL EL KHALIFA. Mohamed. (1994), « Guide des transport internationaux de marchandises, Edition Dahleb, Alger, P. 87.

⁴² J .M .Benamar, « technique du commerce international », 1995, P. 62

peuvent agir par leurs propres noms et pour leurs propres compte détenteur de marchandises ou bien comme mandataire et pour le compte du détenteur.

A.2. Les formalités effectuées par le commissionnaire en douane : On distingue trois fonctions qui sont les suivantes⁴³ :

- **La conduite des marchandises :** Dès leur introduction sur le territoire douanier de la communauté, les marchandises même sous un régime de transit sont soumises à la surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôle de la part des services douaniers. Les marchandises doivent être sous surveillance pour déterminer leur statut douanier et conduites sans délais par le transitaire. Dans le cadre des importations par voie maritime, les marchandises qui constituent la cargaison d'un navire doivent être inscrites sur un document appelé « manifeste », signé par le capitaine, et que ce dernier doit tenir à la disposition du service des Douanes.

- **Présentation en douane des marchandises :** Dès leur arrivée au bureau de douane ou autres lieux qui leur sont assignés dans le cadre des règles relatives à la conduite en douane, les marchandises doivent être présentées en douane par la personne qui a introduit les marchandises dans le territoire douanier communautaire, ou le cas échéant par celle qui a pris en charge le transport après introduction de la marchandise (art. 40, Code des douanes).

Dès qu'elles ont été présentées en douane, les marchandises peuvent sous l'autorisation des services de Douane, faire l'objet d'examen ou de prélèvements d'échantillons en vue de faciliter leur assignation ultérieure à une destination douanière définitive.

- **Mise en douane des marchandises :** La mise en douane a pour objet de permettre au service des Douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement. Elle consiste en l'obligation du dépôt d'une déclaration dite « déclaration sommaire », par la personne qui a présenté les marchandises en douane. Cette déclaration doit être déposée dès l'accomplissement des formalités de présentation, le service des Douanes ayant toutefois la possibilité d'octroyer un délai supplémentaire de dépôt expirant au plus tard le premier jour ouvrable suivant celui de la présentation des marchandises.

La déclaration sommaire doit être établie sur un formulaire spécial, les autorités douanières pouvant toutefois accepter que soit utilisé comme déclaration tout document

⁴³ Article 2 du décret exécutif n° 99-197 du 16 août 1999 fixant les conditions et les modalités d'exercice de la profession de commissionnaire en douane, J.O.R.A n° 56 du 18 août 1999, P. 23.

commercial ou administratif contenant les énonciations nécessaires à l'identification des marchandises.

B. Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison : Cette dénomination est apparue suite aux difficultés auxquelles le transporteur maritime est confronté, lorsqu'il s'agit de mettre fin au contrat de transport maritime en délivrant les marchandises au port de destination à leurs ayants droit.

A l'arrivée du navire au port, les ayants droit à la marchandise ne sont plus à même d'effectuer seuls l'ensemble des opérations que nécessite le passage de leur marchandise dans un port. Il leur faut obligatoirement se faire assister par un intermédiaire de transport maritime, en l'occurrence le consignataire de la cargaison dont la profession consiste justement à maîtriser l'ensemble de ces difficultés (droit de port, frais de douane, règlementations diverses ...) et permettre, en véritable professionnel, d'éviter aux ayants droit à la marchandise les nombreux écueils administratifs, commerciaux, juridiques lors du passage de sa marchandise dans un port étranger.⁴⁴

B.1. Notion et statut juridique du consignataire de marchandise : La notion de consignataire ressortit beaucoup plus à une situation juridique assumée par des entreprises diverses, qu'il s'agisse de transitaire ou de consignataire de navire (agent maritime), voire entrepreneur de manutention. Concrètement, la catégorie de consignataire de la marchandise ne correspond pas à une véritable profession. Il n'existe pas d'entreprise dont l'activité ne se limiterait qu'à celle de consignataire de la marchandise.

B.2. Le rôle du consignataire de marchandises : C'est la personne qui va recevoir des mains du chef d'agence ou du consignataire du navire, voir directement du capitaine, tout ou partie de la cargaison dont il va prendre livraison pour le compte du destinataire

Pour le chargement comme pour le déchargement, l'intervention du consignataire est d'une importance considérable. Au chargement, le consignataire doit protéger les droits du destinataire (constat d'avarie s'il y a lieu) ; il doit s'assurer de la mise à bord des marchandises, procéder au contrôle correspondant à l'aide des documents en sa possession, et signer le connaissement une fois le chargement effectué. Quant au déchargement, il appartiendra à l'entreprise désignée comme consignataire de la cargaison de prendre toute mesure pour assurer la bonne réception de la marchandise concernée. C'est lui qui réceptionnera la marchandise pour le compte du destinataire. Mais l'obligation la plus

⁴⁴ P. PESTEL DEBORD, « le rôle de l'agent consignataire du navire en France », Annales IMTM, 1984, P. 160.

importante du consignataire de la cargaison est de vérifier le bon état de la marchandise et de formuler les réserves que commande cet état, dans les conditions et délais prévus par la loi.

Le consignataire de la cargaison est celui qui va s'occuper de la réception des marchandises. Tels sont les documents nécessaires au transitaire pour l'accomplissement de sa mission :

- **Le contrat de transport** : Le connaissement maritime, la lettre de transport aérien ou la lettre de voiture CMR.
- **Les documents justificatifs du prix** : La facture commerciale, la facture consulaire ou le certificat d'origine.
- **Les documents justificatifs du poids et de la qualité** : Le certificat de poids, la liste de colisage, le certificat d'agrèage, le certificat de qualité, les certificats d'inspection et d'assurance. Les juges ont estimés, à l'occasion de certains arrêts rendus, que la responsabilité du transitaire ne peut être recherchée lorsqu'il n'a pas vérifié les documents douaniers requis avant l'expédition de la marchandise, ou lorsque les factures n'ont pas été traduites, en l'absence des certificats d'origine ou pour des indications incomplètes, ou encore lorsque les documents avaient toute l'apparence d'être sincères. De même, il n'a pas à vérifier si le vendeur est le véritable propriétaire de la marchandise car il n'est pas lié au contrat de vente.

C. Le transitaire en tant que logisticien : Si le terme d'entreposage est utilisé depuis bien plus longtemps que celui de la logistique, ces deux activités sont étroitement liées, l'entreposage étant déjà un embryon de logistique et la logistique ne pouvant se faire sans offrir une capacité d'entreposage. Bien souvent le terme de logistique est utilisé abusivement et ne tient compte que d'un ou de quelques éléments de cet ensemble.

Le domaine de la logistique appartient à la chaîne d'approvisionnement, soit pour la production d'un bien ou de sa distribution. Dans la logique du transitaire, le terme « logistique » s'entend comme une « prestation intégrée », si elle n'est que partie d'une chaîne d'approvisionnement ou de distribution intégrale, si elle fait partie d'une gestion globale d'un processus d'entreprise. Il faut donc considérer la logistique comme un tout stratégique où les notions d'entreposage et de transport ne sont qu'une partie d'une prestation globale. Dans le terme de logistique on trouve aujourd'hui : La prise en charge d'un produit à la fin de la chaîne de production, le conditionnement, le stockage, la préparation de commande, la distribution, et la facturation.

D'autres prestations peuvent être ajoutées à cette liste. La logistique est un métier en mutation et bien qu'elle soit connue depuis plus de quarante ans, ce n'est que ces dernières années qu'elle a pris une importance considérable. Les transitaires font depuis plusieurs années des

efforts considérables pour adapter leur outil informatique et pour proposer aux entreprises industrielles des solutions répondant à leurs attentes et exigences. Pour autant qu'ils soient considérés comme un véritable partenaire, ils seront prêts à s'investir, voire à s'identifier à leurs clients.

Le transitaire peut exercer une influence déterminante sur la création de la valeur ajoutée dont le profite le producteur, la logistique industrielle désigne deux parties :

- ✚ La logistique physique qui concerne les transports et distributions, magasinages et manutentions.
- ✚ La logistique de gestion qui organise et gère les flux.⁴⁵

D. Le transitaire en tant qu'agent de manutention : Le chargeur ou le destinataire ne sont pas équipés pour garder une marchandise à quai en attendant la venue du navire ou en attendant l'achèvement des formalités douanière ou autres à l'arrivée. Or, le déplacement d'une marchandise nécessite des prestations de manutention, visant au chargement ou au déchargement des véhicules ou au stockage.

Ces prestations peuvent être accomplies en vertu de contrats distincts du contrat de transport, soit qu'elles sont confiées à des entreprises spécialisées, par exemple, entreprises de manutention maritime ou aéroportuaire ou de manutention de charges exceptionnelles, nécessitant des engins de levage, soit que les parties à l'opération de transport aient entendu dissocier ses différentes phases en concluant autant de contrats.

Au cours de sa mission, le transitaire va donc faire appel à une autre entreprise pour prendre en charge la manutention sur instruction de son mandant, ou alors il va s'occuper lui-même de cette opération. Il est prévu que l'entreprise de manutention sera chargée d'accomplir les opérations de garde pendant le chargement ou le déchargement :

- ✚ Si l'entreprise agit pour le compte du transporteur, celui-ci reste responsable à l'égard du propriétaire de la marchandise.
- ✚ Si l'entreprise agit pour le compte du chargeur ou du réceptionnaire, le transporteur se trouve libéré de ses obligations ou de sa responsabilité par l'intervention de l'entreprise agissant en cette qualité.

Lorsque le transitaire intervient lui-même pour les opérations de manutention, il va principalement s'occuper du chargement, du déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôts. Il va manipuler la marchandise. En plus de ces actes matériels, le manutentionnaire va également assurer un rôle à caractère secondaire, de portée juridique,

⁴⁵ J. M. Benamar, op.cit, P. 68.

telles que la réception, la reconnaissance et la garde des marchandises à terre à l'embarquement ou au débarquement.

Pour ce qui est du statut du manutentionnaire, celui-ci est juridiquement qualifié de mandataire, il agit pour le compte de celui qui a requis ses services, et il peut à ce titre être le mandataire du transporteur, du chargeur ou du destinataire. Le plus souvent, c'est le transporteur qui a recours au manutentionnaire. Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a requis ses services.

1.2.4. Les responsabilités du transitaire

Les transitaires interviennent de plusieurs façons, dans différentes missions, et par là, ils sont responsables de différentes formalités et services, que ce soit à l'égard du mandant ou à l'égard des tiers.

1.2.4.1. Les responsabilités du transitaire à l'égard de son mandant : Pour chacun des types de transitaire choisi, on peut associer un risque différent comme tous types de transport, un transitaire sera responsable des services qu'il fournit, et ce, même s'il sous-traite une partie du transport. Puisque le transitaire peut avoir plusieurs activités (consignataire, manutentionnaire, logisticien...etc.) donc sa responsabilité varie en fonction du rôle qu'il exerce.⁴⁶

A. Dans le cadre du mandat : Le mandataire doit conseiller son donneur d'ordre en particulier s'il y a eu des avaries, ce dernier doit émettre des réserves dans les formes prévues pour préserver les recours de son mandant, mais là, s'arrête son obligation de diligence. La preuve de la faute du mandataire incombe au mandant.

Le transitaire, n'est responsable vis-à-vis de son mandant que lorsqu'il commet une faute personnelle dans l'accomplissement de son mandat. Cela peut consister en la violation de ses obligations générales ou particulières. Trois conditions doivent être réunies pour rendre le consignataire responsable d'une faute ;

- Il doit s'agir d'une faute à caractère personnel.
- Elle doit être prévue.
- Elle n'est retenue que si elle est en relation directe avec le dommage.

B. Dans le cadre de ses autres missions : Le transitaire peut intervenir par différentes manières, il est responsable à chaque intervention de certaines responsabilités :

⁴⁶ EL KAMEL EL KHALIFA. Mohamed, op cit, P. 87.

B.1. En tant que commissionnaire : Le commissionnaire de transport à un régime original de responsabilité dont les principes sont fixés respectivement par les articles 97 à 99 du Code de Commerce. Aux termes de ces textes, le commissionnaire est garant de l'arrivée des marchandises dans les délais prévus, des avaries ou pertes et des faits des commissionnaires intermédiaires auxquels il adresse les marchandises. Il en résulte qu'il est tenu d'une obligation de résultat.

Cette dernière a pour corollaire la présomption de responsabilité (responsabilité de plein droit) qui pèse sur le commissionnaire, débiteur d'une obligation de résultat et tenu d'indemniser l'expéditeur et son assureur subrogé de l'ensemble des dommages subis par la cargaison au cours du transport qu'il s'était engagé à soigner. Il fait écran entre le client et les différents intervenants. Il s'agit d'une responsabilité particulièrement lourde qui est la contre partie de la grande liberté dont jouit le commissionnaire dans l'exécution de ses obligations. En effet, dès qu'un dommage ou un retard est constaté à destination, le commettant n'a pas à prouver une faute quelconque du commissionnaire, sa responsabilité est présumée.

B.2. En tant que consignataire de la marchandise : En tant que mandataire, il est responsable de toute faute qu'il commet, tel est le cas du consignataire, qui en exécutant les instructions de son commettant, risque d'être en infraction qui entraîne pour lui une condamnation pénale.

Il ne saurait réclamer à son mandant des dommages et intérêts, le délit ainsi réprimé étant un fait personnel au consignataire qui aurait pu l'éviter en faisant preuve de plus de prudence. Le consignataire n'a droit à être dédommagé que des démarches, pertes de temps et soins anormaux qu'ont occasionné les expéditions défectueuses qui lui ont été faites par son commettant, abstraction faite de tout ce qui a trait au délit.

D'autre part, en tant que gardien de la marchandise pour le compte du destinataire, il répond de plein droit des dommages occasionnés par la garde de la marchandise, sauf s'il démontre que les dommages proviennent d'un cas exceptionnellement prévu par la loi (cas de force majeure).

1.2.4.2. Responsabilités du transitaire à l'égard des tiers : Nous allons parler de la responsabilité du transitaire vis-à-vis de sa clientèle et des tiers, ainsi qu'à l'administration.

A. Responsabilité contractuelle vis-à-vis de sa clientèle : Le transitaire est un intermédiaire chargé d'assurer la continuité entre deux transports distincts dans le cadre des instructions de son mandant. La mission de transit ne constitue ni une mise sur le marché, ni une opération d'importation. Le transit, n'impliquant aucune commercialisation, n'est donc pas susceptible

de porter atteinte à l'objet spécifique du droit aux marques et de la propriété intellectuelle. Par conséquent le transitaire n'est pas responsable des marchandises contrefaites.

Le commissionnaire en douanes ne prend pas la marchandise en charge et n'assume pas d'obligation à son égard. Il en résulte que dans le cas où le commissionnaire causerait un dommage aux marchandises, il répondrait de celui-ci sur le terrain de la responsabilité délictuelle. Aucune disposition spécifique ne règle en revanche la responsabilité du transitaire. Il est admis qu'il prend les marchandises en charge, celles-ci étant sous sa garde entre le moment où il les reçoit du premier transporteur et celui où il les remet au suivant.

Toutefois, il n'est tenu dans la garde des marchandises que d'une obligation de moyens, de sorte qu'il ne sera responsable que pour faute prouvée. Il ne répond pas par exemple, d'une destruction des marchandises par un sinistre d'origine inconnue. Il faut que le mandant établisse que le sinistre est d'origine inconnue. Il faut que le mandant établisse que le sinistre lui est imputable.

B. Responsabilité civile envers les tiers : Le mandataire est personnellement responsable envers les tiers des dommages qu'il cause, même s'ils résultent des instructions de son mandant. Le mandataire dispose alors d'une action en garantie contre lui. En tant que mandataire, le transitaire ne peut voir sa responsabilité engagée que s'il a commis une faute, cette faute pour être établie doit satisfaire à deux impératifs principaux.

La faute doit être personnelle et elle doit être prouvée. Ainsi, on ne peut dire qu'il a commis une faute que s'il n'a pas déployé une diligence raisonnable alors qu'il en avait les moyens. Cette diligence raisonnable dépendra des opérations et obligations qui rentrent dans l'exercice normal et habituel de ses fonctions. L'usage peut jouer un rôle non négligeable dans leur détermination. Le transitaire commettrait donc une faute s'il méconnaissait les instructions qu'il a reçues de son mandant.

C. Responsabilité vis-à-vis de l'administration : Le transitaire agissant au titre de commissionnaire en douane, est responsable tant sur le plan pénal que sur le plan civil de l'administration.

C.1. Responsabilité pénale en cas de fausses déclarations du mandant : L'article 307 du Code des douanes dispose que « les commissionnaires en douane agréés sont responsables des opérations en douane effectuées par leur soins. Les peines d'emprisonnement édictées par le présent code ne leur sont applicables qu'en cas de faute personnelle ». L'obligation de vigilance mise par le Code des douanes à la charge des commissionnaires et transitaires conduit à porter à leur compte toutes les irrégularités découvertes dans les déclarations en

douane, et cela, indépendamment des circonstances dans lesquelles ils ont été appelés à intervenir.

Il n'est pas certain que la philosophie générale qui anime le nouveau code pénal permette de maintenir ces solutions davantage inspirées par le souci de protéger les intérêts du trésor que par une véritable politique de répression. Il est vrai que le code des douanes prévoit que les peines d'emprisonnement ne seront prononcées qu'en cas de faute personnelle du commissionnaire.⁴⁷

Le commissionnaire en douane ne peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant sa bonne foi, sauf s'il prouve l'existence d'un cas de force majeure, d'une erreur invincible, soit que les conditions de l'infraction ne sont pas remplies.

C.2. Responsabilité civile vis-à-vis de l'administration : La responsabilité civile du commissionnaire en douane est fondée sur le lien d'autorité que le commissionnaire en douane a envers ses employés, celui que l'on entend en droit commun.

Rien ne s'oppose à une application des règles ordinaires de la responsabilité dans le domaine douanier. Mais ces règles connaissant certaines limites considérées comme incompatibles avec les exigences propres du droit douanier, le code des douanes a été conduit à mettre en œuvre, parallèlement au droit commun, un régime dérogatoire. Mais ici, le régime dérogatoire ne nous concerne pas puisqu'il s'agit du droit d'action de l'administration contre les propriétaires des marchandises lorsque le lien d'autorité est difficile à établir.

L'application du droit commun suppose en revanche que le préposé ait agi dans l'exercice de ses fonctions ou tout au moins à l'occasion de l'exercice de ses fonctions. Cette règle est rigoureusement entendue à deux points de vue. Tout d'abord, il importe peu que l'acte délictueux lui-même soit étranger auxdites fonctions. Il suffit que l'exercice des fonctions ait permis son exécution. Dès lors, le commettant ne saurait être exonéré pour la raison que l'infraction de son préposé a été commise à son insu ou contrairement à ses instructions.

Ce que l'on reproche précisément au commettant, c'est d'avoir failli au devoir de surveillance qui lui incombait. Il s'ensuit que la responsabilité du commettant est engagée aussi bien pour des faits strictement personnels du préposé que pour des inexactitudes dans les déclarations qu'il était chargé de rédiger.

⁴⁷ Code des douanes Algérien, 2^{ème} édition. 1998.

Le transitaire est une source d'information pour tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et aux échanges sur le plan mondial.

Ils défendent les intérêts de leurs mandants tout en ayant des responsabilités à ne pas enfreindre, ainsi le transitaire a des fonctions et joue des rôles très importants concernant le dédouanement des marchandises, soit à l'importation ou à l'exportation.

Section 2 : Le Rôle des régimes douaniers dans la facilitation du processus de transit des marchandises

Les fondements économiques des régimes douaniers s'articulent autour d'un principe fondamental qui est le paiement différé des droits et taxes. Cette règle, a priori, va à contrario avec l'autre principe en matière douanière conditionnant tout enlèvement de marchandises au paiement immédiat.

Cette dernière règle s'impose à l'administration des douanes du fait même de la nature juridique du droit de douane, autrement dit, que la contre-valeur de la marchandise ou sa présence physique est l'assurance de recouvrement des droits dus.

C'est pourquoi le receveur douanier exige un certain nombre de conditions, parfois contraignantes avant toute libération de marchandises sous sa garde. Le droit douanier avait depuis 1960, deux intérêts majeurs entre partagés entre le souci de l'entreprise a disposé rapidement de sa marchandise, et celui du receveur qui ne doit pas perdre la garde ou la garantie de recouvrement des droits dus.⁴⁸

2.1. Les caractéristiques des régimes douaniers

Les caractéristiques des régimes douaniers sont nombreuses et variés, ce qui nous a valu de traiter ce premier point complètement consacré à ces dernières.

Pour ce, nous allons présenter trois modes les plus importants soit l'exterritorialité, la suspension des droit et taxes, et enfin l'engagement cautionnées.

2.1.1. L'exterritorialité

Nous voulons préciser que toutes les marchandises importées ou exportées sous un régime économique douanier sont supposées, par l'administration des douanes, séjourner en dehors du territoire douanier national de leurs provenances ou de leurs destinations.

Le but de cette fiction administrative est d'exonérer ces marchandises des droits de douane (DD) et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).⁴⁹

⁴⁸ BOURI. C. (2003), « La logistique du commerce extérieur en Algérie, Théorie et pratique », 1ère édition, Edition EDIK, P. 221.

⁴⁹ BOURI. C, op cite, P. 221.

2.1.2. La suspension des droits et taxes

Les marchandises importées sous un régime économique douanier, et qui doivent être réexportées soit en l'état ou après avoir subies des transformations, bénéficient d'une suspension des droits et taxes à l'importation et à l'exportation.⁵⁰

2.1.3. Le cautionnement (engagement cautionné)

Les articles 116 et 117 du code des douanes obligent les opérations économiques bénéficiant des régimes douaniers d'engager une caution ou une consignation garantissant les droits et taxes suspendues au cas où l'opérateur ne respecterait pas les engagements souscrits par les régimes douaniers. Ces derniers permettent le stockage, la transformation, l'utilisation ou la circulation des marchandises importées ou exportées, en suspension des droits des douanes, des taxes intérieures de consommation, ainsi que tous droits et taxes et mesures de prohibition de caractère économique dont elles sont passibles.⁵¹

2.2. Les différents régimes douaniers

Il existe plusieurs régimes douaniers pour assurer le dédouanement des marchandises en transit, et nous retrouvons principalement le régime de transport d'un point à l'autre du territoire douanier avec emprunt de la mer, le régime de transit sous douane ou encore le régime de l'entrepôt des douanes, et d'autres encore que nous allons traiter dans ce deuxième point.

2.2.1. Le régime de transport d'un point à l'autre du territoire douanier avec emprunt de la mer

Dans ce type de régime, les marchandises produites sur le territoire douanier, ainsi que celles qui ont été régulièrement dédouanées lors de leur importation, sont dispensées des droits et taxes lorsqu'elles sont transportées par voie de mer d'un point à un autre du territoire douanier.

⁵⁰ BOURI. C, op.cit, P. 221.

⁵¹ Article 115 du code des douanes.

2.2.2. Le régime de transit sous douane

Le transit sous douane sert à gagner du temps sur l'opération de transport en réduisant les attentes aux différents bureaux de douane. Il évite également les ruptures de charge et autorise le dédouanement dans un bureau proche de l'entreprise.

C'est un régime de contrôle administratif sur l'acheminement des marchandises entre deux ou plusieurs pays, ou, entre deux localités d'un même pays lorsque ces marchandises sont sous douane. En contrepartie, les marchandises font l'objet d'une suspension des droits et taxes, prohibition et autres mesures économiques, fiscales ou douanières. Dans certain cas, elles restent néanmoins soumises à des mesures sanitaires.⁵²

2.2.3. Le régime de l'entrepôt des douanes

L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasiner des marchandises sous surveillances douanière dans des locaux agréés par l'administration des douanes, en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique.⁵³

Les marchandises peuvent séjourner en entrepôt pour un délai d'une année, sauf propagation accordée par l'administration des douanes.⁵⁴

Ce régime permet d'accueillir sur le territoire national des marchandises étrangères, et ce en⁵⁵ ;

- ✚ Facilitant les négociations ;
- ✚ Permettant d'avoir un volume d'activité a des entreprises Algériennes de prestations de services liées à l'entrepôt, assurance, transport...etc. ;
- ✚ Faisant des achats en grande quantité des produits dans les meilleurs délais et au moindre coût.

Ainsi, il existe trois catégories d'entrepôt des douanes à savoir : l'entrepôt public, l'entrepôt privé et l'entrepôt industriel.

2.2.3.1. L'entrepôt public : L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers désirant entreposer des marchandises de toutes les natures à l'exception de celles qui sont exclues par

⁵² PAVEAU. J, DUPHIL. F, avec la collaboration de BARELIER. A, DUBOIN. J, GERVAIS. F, KUHN. G, LEMAIRE. J-P, LEVY. C, PAVEAU. M. (2013) «Exporter, pratique du commerce international », 24ème édition, Edition Foucher, Malakoff, P. 222.

⁵³ Article 129 du code des douanes.

⁵⁴ Article 132 et 133 du code des douanes.

⁵⁵ DELMAS. J et CIE. (1987), « douane et exportation, guide pratique des procédures douanières », Direction générale de douanes et produits indirectes, Collection française, Paris, P. 132.

application des dispositions de l'article 116 du code des douanes. Toutefois, l'entrepôt public reste spécial du moment qu'il est destiné au stockage des marchandises⁵⁶ ;

- ✚ Dont la présence dans l'entrepôt public présente des dangers ou est susceptible d'altérer la qualité des autres marchandises ;
- ✚ Dont la conservation exige des installations spéciales.

Toute personne ayant le droit de disposer des marchandises en entrepôts public est autorisée a⁵⁷ ;

- ✚ les examiner ;
- ✚ en prélever des échantillons dans les conditions admises par l'administration des douanes ;
- ✚ effectuer les opérations nécessaires pour leur conservation.

Après autorisation de l'administration des douanes, les marchandises en entrepôt peuvent faire l'objet de manipulations usuelles destinées à améliorer leur présentation, leur qualité marchande, ou à les conditionner pour le transport, en faisant la division ou la réunion des colis, le tri, l'assortiment des marchandises et le changement d'emballage. Ces opérations sont effectuées sous contrôle de l'administration des douanes.

2.2.3.2. L'entrepôt privé : L'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale pour un usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé.

L'entrepôt privé est dit spécial car il est destiné au stockage des marchandises dont la conservation exige des installations particulières⁵⁸.

2.2.3.3. L'entrepôt industriel : L'entrepôt industriel est un établissement placé sous le contrôle de l'administration des douanes, où les entreprises sont autorisées à procéder à l'entreposage des marchandises destinées à la production pour leur exportation. Ceci, avec la suspension des droits et taxes⁵⁹. Ce régime présente un double intérêt qui est⁶⁰ ;

- ✚ L'intérêt administratif, résidant dans le fait que l'entrepôt industriel a deux fonctions (le stockage et la transformation) ;
- ✚ L'intérêt économique, qui consiste dans le fait que l'entrepôt industriel permet à son utilisateur d'intervenir en fonction de l'offre et de la demande sur les marchés nationaux et internationaux, pour bénéficier de la suspension des droits et taxes à l'importation.

⁵⁶ Article 138 du code des douanes.

⁵⁷ Article 146 du code des douanes.

⁵⁸ Article 154 du code des douanes.

⁵⁹ Article 160 du code des douanes.

⁶⁰ KSOURI. I. (2010), « Les techniques douanières et fiscales », Edition Alger-Livres, Alger, P. 23-25.

2.2.4. Le régime d'usine exercée

Ce régime permet aux unités économiques à caractère industriel d'avoir un avantage douanier ou fiscal. Les établissements sont considérés sous le régime d'usine exercés, qui procèdent aux opérations suivantes ⁶¹:

- ✚ Le traitement ou le raffinage des huiles brutes de pétrole ou de minéraux, des gaz de pétrole et d'autres hydrocarbures gazeux pour obtenir des produits pétroliers et assimilés. Il est passibles des taxes intérieurs de consommation et de toute autres taxe ou redevance ;
- ✚ La production des produits pétroliers et assimilés, également passibles des taxes intérieurs de consommation et de toute autre taxe ou redevance ;
- ✚ La fabrication de produits chimiques et assimilés, dérivés du pétrole.

2.2.5. Le réapprovisionnement en franchise

Ce régime douanier permet d'importer, en exonération totale ou partielle (franchise) des droits et taxes à l'importation, les marchandises équivalentes par leurs espaces, leurs qualités et leurs caractéristiques techniques à celle qui sont prise sur le marché intérieurs, ont été utilisées pour obtenir des produits préalablement exportés à titre définitif⁶². Le bénéfice du régime du réapprovisionnement en franchise est réservé⁶³ :

- ✚ Aux fabricants, aux exportateurs et propriétaires des produits exportés, établis sur le territoire douanier ;
- ✚ Aux matières premières, aux produits semi finis, les parties et pièces détachés équivalentes à celles qui, sans avoir été transformées, ont été néanmoins incorporées dans les produits exportés.

2.2.6. L'admission temporaire

Le régime d'admission temporaire permet d'introduire dans le territoire douanier, en exonération total ou partielle des droits et taxes d'importation, des marchandises non communautaires en vue de les utiliser temporairement à diverses fins telles : Présentations sur des foires, réalisation de travaux, à l'issue de délai de séjour autorisé (24 mois maximum), les marchandises doivent être réexportées en l'état.

L'exonération totale des droits et taxes est réservée à certaines catégories de marchandises comme : les matériels destinés à être présentés dans une exposition et les

⁶¹ BOURI. C, op.cit, P. 224.

⁶² Article 186 du code des douanes.

⁶³ KSOURI. I, op.cit, P. 236.

matériels pédagogique, éducatif, scientifiques, ainsi des marchandises importées pour essai...etc.

2.2.7. L'exportation temporaire

C'est un régime douanier qui permet d'exporter temporairement des marchandises qui se trouvent sur le territoire douanier en vue d'une prestation, d'un emploi, d'une ouvraison, d'une transformation, d'une réparation ou d'une exposition dans une foire ou autre manifestation analogue.

Le régime douanier qui permet l'exportation temporaire, sans application des mesures de prohibition à caractère économique et dans un but défini, de marchandises destinées à être réimportées, dans un délai déterminé⁶⁴ :

- ✚ Soit en l'état, sans avoir subi de modification, exception faite, de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait ;
- ✚ Soit dans le cadre du perfectionnement passif, après avoir subi une transformation, une ouvraison, un complément de main d'œuvre ou une réparation.

La personne qui exporte temporairement les marchandises, doit déposer une demande préalable auprès de l'administration des douanes, précisant la nature de l'usage de l'ouvraison ou de la transformation que ces marchandises doivent subir à l'étranger⁶⁵.

2.2.8. Le régime des magasins centraux d'approvisionnement

Ce type de régime permet le stockage des marchandises sous surveillance douanières avec la suspension des droits et taxes. Des marchandises appartenant à des fournisseurs étrangers liés à un opérateur public national par un contrat de création de magasins d'approvisionnement. Les délais de séjour des marchandises est fixé de deux ans renouvelables⁶⁶.

Ainsi à travers ce qu'on a pu voir lors de cette section, nous saisissons que toutes marchandises importées doivent être soumises à des dispositions législatives et réglementaires, à savoir : fiscales, économiques, politiques, sanitaires et commerciales, que le corps de l'administration des douanes est chargé de les faire respecter

⁶⁴ Article 193 du code des douanes.

⁶⁵ Article 194 du code des douanes.

⁶⁶ BOURI. C, op.cit, P. 225

Section 03 : Comment se déroule le processus de dédouanement ?

Selon l'article (5-f) du code des douanes, le contrôle douanier est un ensemble des mesures prises en vue d'assurer l'observation des lois et règlements en vigueur que l'administration des douanes est chargée d'appliquer, surveiller le territoire douanier et lutter contre la fraude. La procédure de dédouanement est un ensemble de mesures prises par l'administration douanière en vue de la mise en œuvre du contrôle douanier, lequel repose sur un dispositif légal et réglementaire.

Dans cette troisième section, nous allons procéder à l'exposition des différentes étapes et procédure de ce processus de dédouanement, dans un premier point nous allons parler des formalités de dédouanement, en suite de l'enlèvement des marchandises.

3.1. Les formalités du dédouanement

Les formalités du dédouanement, dont les supports administratif sont relatifs à la déclaration en détail que doit déposer le propriétaire des marchandises ou son représentant habilité. Cette déclaration est traitée par les services des douanes selon qu'un circuit comprenant plusieurs étapes de procédures à savoir : la recevabilité, l'enregistrement, la vérification, la liquidation des droits et taxes, l'acquiescement des droit et taxes et enfin l'enlèvement des marchandises.

3.1.1. La déclaration en détail

La déclaration en détail constitue l'acte par lequel le redevable manifeste sa volonté de placer sa marchandise sous un régime douanier d'importation ou d'exportation, et s'engage à accomplir les obligations découlant du régime déclaré.⁶⁷

Selon l'article 75 du code des douanes, la déclaration en détail est « l'acte fait dans les formes prescrites par le code des douanes, par lequel le déclarant en douane indique le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier ».

Ainsi, cette opération permet de contrôler les marchandises importées ou exportées, de déterminer le régime douanier, de fournir les indications utiles au calcul des droits et taxes,

⁶⁷ BERR. J-Claude, TREMEAU. Henri. (2006), « Le droit douanier », 6ème édition, Edition Economica, P. 177.

d'appliquer les mesures de prohibition et de constituer la base statistique de commerce extérieur⁶⁸.

3.1.1.1. Les modalités d'établissement de la déclaration en détail : Toutes les marchandises importées ou exportées, ou qui changent de régime douanier, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La franchise des droits et taxes ne peut constituer une dispense de la souscription d'une déclaration.⁶⁹

La déclaration en douane peut être écrite ou verbale⁷⁰, selon la nature et/ou la valeur des marchandises, et/ou le caractère de l'opération à savoir commerciale ou industriel. La déclaration écrite donc peut être en détail, ou simplifiée.

La déclaration doit être signée et déposée par le propriétaire de la marchandise, le commissionnaire en douane, ou encore et à défaut le transporteur dans le bureau de douane habilité à cet effet dans un délai n'excédant pas (21) jours à compter de la date d'enregistrement du document par lequel a été autorisé le déchargement ou la circulation des marchandises.

La forme de la déclaration en détail est unique à toutes les opérations, elle doit être déposée en cinq exemplaires :

- ✚ Un exemplaire douane ;
- ✚ Un exemplaire déclarant ;
- ✚ Un exemplaire banque ;
- ✚ Un exemplaire retour ;
- ✚ Un exemplaire statistique.

La déclaration en détail doit être rédigé sur des imprimés fournis par l'administration des douanes, lisiblement sans rature, ni surcharge par procédé dactylographique ou automatisé et ne comporte qu'un expéditeur et un seul destinataire.

3.1.2. L'introduction du contenu de la note en détail dans le SIGAD

Le contenu de la note en détail est introduit par le déclarant en douane dans le SIGAD (le Système d'Information et de Gestion Automatisé des Douanes), soit :

- ✚ Dans leurs propres locaux, s'ils sont connectés au SIGAD.
- ✚ Dans les bureaux des douanes desservis par le SIGAD.

⁶⁸ GUYOMAR. Abder, MARIN. Etienne. (1995), « Commerce International », Edition Sirey, Paris, P. 135.

⁶⁹ Circulaire n°67/DGB/CAB/D.110 du 10 septembre 1999, relative aux procédures de dédouanement.

⁷⁰ L'exemple de la déclaration verbale : objets et effets personnels des voyageurs.

Au moment de la saisie des éléments de la déclaration (note en détail) dans le SIGAD, le déclarant a trois possibilités :

- ✚ La validation de la déclaration en détail ;
- ✚ L'annulation de la déclaration en détail ;
- ✚ Le stockage en mémoire pendant vingt-quatre (24) heures aux fins de rectification ou de complément.

3.1.2.1. La validation automatisée de la déclaration : La validation automatisée de la déclaration entraîne :

- ✚ Son enregistrement et son horodatage ;
- ✚ Son affectation à inspecteur vérificateur ;
- ✚ Son édition.

La liquidation de la déclaration se fait de la même manière pour ce qui est du SIGAD, et de la déclaration manuelle.

Une fois que la déclaration en détail est éditée par le SIGAD, elle doit être signée par le déclarant et annexée des documents exigibles sous peine de refus d'accès au SIGAD.

Pour le dédouanement à distance, les déclarations éditées dans les locaux du déclarant, doivent être signées et déposées dans les bureaux des douanes territorialement compétant dans un délai ne dépassant pas les trois (03) heures.

Conformément aux dispositions de l'article 12 de la décision n° 09 du 03 février 1999, déterminant les conditions et modalités de dédouanement des marchandises par le système informatisé et de gestion automatisée des douanes (SIGAD), et ce dernier assure ;

- ✚ La recevabilité des déclarations ;
- ✚ La liquidation des droits et taxes exigibles ;
- ✚ L'exigibilité des documents annexés à la déclaration ;
- ✚ La sélection des déclarations admises en circuit de contrôle, ou en circuit dit conforme ;
- ✚ La gestion des crédits d'enlèvement.

3.1.2.2. L'annulation de la déclaration : L'annulation d'une déclaration en détail déposée et enregistré est possible lorsque le déclarant en douane apporte la preuve que les marchandises aient été déclarées en détail par erreur, ou que cette déclaration ne soit plus justifiée.

Le cas d'annulation de la déclaration en détail est aux termes de la décision N° 08 du 03 février 1999 déterminant les modalités d'application de l'article 89 bis du code des douanes.

A cet effet, l'annulation de la déclaration peut être autorisée, si le déclarant justifie que les marchandises sont :

- ✚ Déclarées sous un régime douanier inappropriés ;

- ✚ Manifestées mais non débarquées ;
- ✚ Irrémédiablement perdues par suite d'accident ou cas de force majeure dûment établie ;
- ✚ Non conforme à la commande ;
- ✚ Déclarées impropres à la consommation ;
- ✚ Vendues aux enchères publiques.

3.1.2.3. Le stockage en mémoire de la déclaration : Dans le cas de stockage en mémoire, et ce pour divers raison (manque de document,...etc.). Cette opération vient compléter la déclaration anticipée, en offrant la possibilité de préparer le, dédouanement avant l'arrivée des marchandises, et avant l'ouverture des bureaux des douanes dans le cas d'un dédouanement à distance.

En cas de validation des données constituant la déclaration, la responsabilité du déclarant est engagée, car sur le plan juridique la validation a la même valeur qu'une signature, le déclarant est sensé avoir pris connaissance des éléments déclarés ainsi que des conséquences qui peuvent en découler.

3.1.3. Le contrôle de la déclaration en douane

Il s'agit, d'une part, du contrôle de la recevabilité des déclarations qui débouche sur la formalité de l'enregistrement. D'autre part, du contrôle documentaire de la déclaration et de la vérification éventuelle des marchandises ainsi que le règlement des litiges nés encours de vérification.⁷¹

3.1.3.1. Le contrôle de la recevabilité et d'enregistrement de la déclaration : Dès son dépôt auprès de l'IPS⁷², la déclaration fait l'objet d'un contrôle formel de recevabilité qui consiste à s'assurer⁷³ ;

A. Dans la forme : - De l'utilisation du cadre adéquat au régime choisi ;

- Du libellé relatif à la désignation des marchandises dans les cases prévues ;
- De l'existence de la date et de la conformité de la signature manuscrite ;

B. Dans le fond : - De l'habilitation du déclarant (propriétaire ou transitaire) ;

- La validité de la signature par rapport au spécimen déposé par le commissionnaire en douane ;
- L'indication des noms, profession et adresse du destinataire et de l'expéditeur ;

C. Des mentions obligatoires : Le contrôle des mentions obligatoire porte sur :

⁷¹ BERR. J-Claude, TREMEAU. Henri, op.cit, P. 205.

⁷² IPS : Service de navigation qui enregistre, vise et gère les manifestes.

⁷³ www.annugate.com/legislation/Proceddouan.php, consulté le 22avril 2016.

- Le tarif : espèce, origine, provenance, quantités, valeur, régime emballages...etc. ;
- La satisfaction aux conditions d'exercice du commerce extérieur et des changes ;
- Les prohibitions tarifaires, sanitaires...etc.

En gros, l'IPS doit s'assurer que tous les documents nécessaires exigés au transit des marchandises sont annexés à la déclaration de façon complète et régulière, et réglementés.

A l'issu de ce contrôle, le service douanier (IPS) procède soit à l'enregistrement de la déclaration, si cette dernière est valable dans les normes, sinon, elle sera immédiatement restituées au déclarant, avec indication du motif du rejet pour régularisation.

Entre autre, c'est la date d'enregistrement qui est prise en considération pour la fixation des droits à percevoir ainsi que pour la détermination de toutes autres mesures réglementaires applicables aux marchandises. Pour cela, l'enregistrement porte sur l'affectation d'un numéro d'ordre à la déclaration et le report de ce numéro sur les pièces y annexées⁷⁴.

3.1.3.2. Le contrôle consécutif à l'enregistrement de la déclaration : Il s'agit d'une part, de contrôler le bien fondé des énonciations et des documents annexés par un contrôle sur pièce après recevabilité de la déclaration par le service de l'IPOC. D'autre part, à la reconnaissance physique des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail. A cet effet, l'inspecteur vérificateur doit procéder à l'examinassions de plusieurs pièces telles que la facture, l'espèce tarifaire, la licence d'importation, l'origine et la provenance des marchandises.

3.1.3.3. La vérification des marchandises : Une fois l'enregistrement de la déclaration détaillée, les agents des douanes procèdent, lorsqu'ils jugent utile de le faire, à la vérification de tout ou une partie des marchandises déclarées⁷⁵. Cependant, le circulaire n°67/DGD/CAB/D.110 du 10 septembre 1999 relatif aux procédures de dédouanement dispose que « compte tenu des circonstances particulières actuelles, les agents vérificateurs devront impérativement et sous peine d'en répondre personnellement et périodiquement en cas d'existence de marchandises de fraude, et de procéder à une visite systématique des marchandises et des moyens de transport ».

La vérification des marchandises déclarées ne peut être faite que dans les magasins et aires de dépôt temporaire (MADTPS), sauf cas d'exception que les circonstances justifient, des marchandises a manipulation difficile ou dangereuse, ou alors, des vérifications

⁷⁴ BERR. J-Claude, TREMEAU. Henri, op.cit, P. 206.

⁷⁵ Article 192 du code des douanes.

nécessitant des appareils ou des installations appropriées. Dans ces cas, l'IPOC⁷⁶ peut autoriser, sur demande écrite du déclarant avec engagement de supporter les frais résultant de ces opérations, la visite des marchandises dans les locaux de l'établissement du destinataire ou de l'expéditeur, où la vérification se fait en la présence obligatoire du déclarant.

Au cas où le déclarant ne se présente lors de la procédure de vérification, malgré avoir été notifié par l'administration des douanes par envoi recommandé avec accusé de réception. Dépassée le délai de huit jours, le receveur des douanes demande au président du tribunal, dans le ressort duquel est situé le bureau de douane, de lui désigner d'office une personne pour le représenter et assister à la vérification de cette marchandise⁷⁷.

Hormis le cas où les agents de douane suspectent une irrégularité envers laquelle ils ont l'obligation de procéder à une vérification intégrale avec soumission du déclarant mentionnant son accord à l'importation, la vérification porte sur une partie des marchandises désignées dans la déclaration (vérification par épreuve), où le douanier peut être amené à prélever des échantillons qui sont limités aux quantités de marchandises strictement indispensables et qui doivent être restitué au déclarant⁷⁸.

Au terme de la vérification, un certificat de visite est établi au verso de la déclaration indiquant d'une manière concise, claire et précise le détail de l'opération et ses résultats, composé du certificat de reconnaissance du service et du certificat de la visite proprement dite.

3.1.3.4. Le règlement des litiges nés en cours de vérification : Dans le cas où le service des douanes constatent des irrégularités dans les déclarations des opérateurs concernant leurs marchandises au transit, une notification doit être faite au déclarant, en même temps qu'il est demandé la reconnaissance de cette non déclaration, en lui faisant approuver les résultats de cette vérification par les termes : « j'accepte la reconnaissance du service et les suites contentieuse éventuelles ». Dans le cas où le déclarant conteste la reconnaissance des services de la douane, deux cas sont à considérer ;

A. Lorsque la contestation porte sur des éléments matériels vérifiable tels que le poids, le volume ou lorsque le litige est relatif à une question de droit (interprétation d'un texte législatif ou réglementaire par exemple), l'affaire donne lieu à la rédaction d'un procès-verbal de saisie et se poursuit selon les règles de droit commun du contentieux douanier répressif ;

⁷⁶ IPOC : Inspecteur principal des opérations de commerce.

⁷⁷ Article 95 du code des douanes.

⁷⁸ Article 96 du code des douanes.

B. En revanche, lorsque la contestation porte sur l'espèce, l'origine ou la valeur des marchandises, la loi a estimée qu'en raison de la complexité des règles opposées au redevable, il serait arbitraire de s'en tenir à la seule interprétation de l'administration des douanes. Le litige est, dans ce cas, soumis à l'arbitrage d'une autorité indépendante du service des douanes, à savoir « la commission nationale de recours » prévue par l'article 13 du code des douanes.

3.1.4. La liquidation et l'acquittement des droit et taxes

Le principe général en matière de liquidation et d'acquittement des droits et taxes, est relatif au paiement effectué avant tout enlèvement de marchandise. A cet effet, le montant à acquitter est déterminé par le résultat de la vérification compléter par le résultat du recours engagé par le propriétaire des marchandises.

Concernant les déclarations admises conforme sur document, le montant des droit et taxes à payer est celui déterminé par les énonciations de la déclaration. Et lorsque l'importateur ne demande pas le bénéfice de la « clause transitoire » conformément aux dispositions de l'article 07 du code des douanes, les taux et tarifs applicables dans le calcul de ces droits et taxes, sont ceux en vigueur à la date de l'enregistrement de la déclaration.

Néanmoins, et dans le cas ou « le bon à enlever » n'a pas été délivré, le déclarant peut en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, bénéficier de l'application de ce nouveau taux conformément aux dispositions de l'article 103 toujours du code des douanes.

Par ailleurs, et conformément aux dispositions des articles 108 et 109 bis du code des douanes, il est cité que pour l'enlèvement des marchandises, le déclarant peut à défaut de paiement au comptant des droit et taxes présenter, soit ;

- ✚ Des obligations cautionnées par une institution financière nationale à quatre (04) mois d'échéance, lorsque la somme à payer après chaque décompte dépasse les cinq mille (5000) DA ;
- ✚ Une soumission annuelle cautionnée de crédit d'enlèvement.

Les deux types de crédits donnent lieu au paiement d'un intérêt de crédit à hauteur de 15 % par an, allégé d'une remise de 1 à 3 % pour le premier et de 1 % pour le second.

3.2. L'enlèvement des marchandises

Une fois que les droits et taxes sont acquittés, les services des douanes autorisent l'enlèvement des marchandises dans un délai de quinze (15) jours, qui suivent l'obtention de

la main levée, sous peine d'une amende. Une fois ce délai dépassé, et à compter de deux mois et dix jours sans que l'importateur ne se présente, la marchandise devient la propriété de la douane et sera soumise à la vente aux enchères publiques.

Les administrations et les organismes publics, les collectivités territoriales, ou encore les établissements publics à caractère administratif peuvent, conformément aux dispositions de l'article 110 du code des douanes, à défaut de paiement du montant des droits et taxes au comptant, procéder à l'enlèvement de leurs marchandises sous réserve de présenter aux services des douanes un engagement de paiement ultérieur des droits et taxes dans un délai n'excédant pas trois (03) mois.

Ainsi, avant l'introduction de toutes marchandises sur le territoire national, ces dernières doivent impérativement passer par les procédures de dédouanement, définies comme étant les mesures d'ordre législatif et réglementaire mises en place en vue d'assurer une correcte perception des droits et taxes.

Conclusion du chapitre

Nous pouvons dire que le transitaire reste l'intervenant le plus déterminant parmi les autres dans les opérations du processus de transport maritime, car il empreinte tous les rôles des différents intervenants.

Les opérations de dédouanements sont d'une importance capitale au sein du port, car plus elles se font rapidement et efficacement, plus sa accentue les opérations d'importation et d'exportation, et cela grâce au travail du transitaire qui reste déterminant.

Ainsi, et par nature nous nous reconnaisant que le succès du processus de transport maritime est lié intimement à la qualité des services du transitaire.

Chapitre II

Le succès du

processus

d'acheminement du

transport maritime

international

Chapitre III

Etude de cas

pratique

Introduction

Dans le commerce extérieur, la plupart des opérateurs économiques, si ce n'est pas tous, sauf le cas des grandes entreprises qui créent leurs propres département de transit, font appel à des professionnels afin d'intervenir pour leurs opérations d'import ou d'export.

Donc afin d'enrichir notre travail et mettre en application nos connaissances théoriques, nous avons jugé utile de présenter un cas pratique, dont ce dernier comporte la présentation de l'organisme d'accueil, qui est le groupe M.T.A « Maghrébine de transport et auxiliaire », et la description des procédures de dédouanement au sein de cette dernière, suivi de la méthodologie de recherche pour la réalisation de notre étude, et en dernier lieu à l'étude faite par questionnaire afin d'évaluer la qualité des services transitaires au niveau de la daïra de Bejaia à l'égard des opérateurs économiques.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil

Dans cette section, nous allons présenter l'organisme d'accueil où nous avons effectué un stage pratique d'un mois, qui nous a été d'un apport considérable pour mieux comprendre, voir et cerner de près les objectifs de notre recherche.

1.1. L'historique de M.T.A

Maghrébine de transport et auxiliaire est une entreprise économique, issue de la société nationale de transit et magasins généraux (SONATMAG) créée en 1970, aujourd'hui devenu SPA et racheté par la compagnie MSC. Enregistre un chiffre d'affaires en croissance constante.

Elle compte un effectif de plus de 1000 personnes et possède plusieurs réseaux sur le territoire national et cela pour bien exercer les activités suivantes :

- ✚ La gestion des ports secs.
- ✚ Le transit dans les ports, aéroports et frontières algériennes.
- ✚ Le transport maritime.
- ✚ Le transport routier.
- ✚ Le transport exceptionnel et hors gabarit.
- ✚ Le stockage des marchandises en formule sous douane ou en libre.
- ✚ La consignation des navires.
- ✚ L'affrètement des navires et d'aéronefs.
- ✚ La manutention.
- ✚ l'entreposage.
- ✚ Le groupage et dégroupage des marchandises.
- ✚ L'agrèage quantitatif et qualitatif des marchandises.

M.T.A exerce ses activités à travers tous les ports commerciaux du pays à savoir : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia, Mostaganem, Djen-Djen, Ghazaouet.

Cette palette d'activités est assurée par les moyens suivants :

- ✚ 04 agences prestataires de services ;
- ✚ 03 ports secs ;
- ✚ 200 camions avec remorques ;

- ✚ des engins de manutention et de levage de différentes capacités et de dernière génération ;
- ✚ D'importantes surfaces d'entreposage en libre et sous douane ;
- ✚ 100 véhicules de dispatchings et de liaisons.

1.2. Présentation de la direction régionale MTA

Le directeur régional jouit d'une autonomie de gestion de la région et possède une délégation de pouvoirs de la direction générale sur les activités des agences placées sous son autorité, il a pour mission principale les tâches suivantes :

- ✚ Participe à la définition de la politique générale de l'entreprise et assure le suivi et l'exécution au niveau régional ;
- ✚ Applique la politique de la gestion financière, commerciale, administrative de la région ;
- ✚ Assure la mise en œuvre de la politique arrêtée pour les agences ;
- ✚ Oriente et contrôle les activités dévolues aux agences au niveau de la région.
- ✚ Consolide les informations et statistiques nécessaires aux études à l'élaboration des plans et rapports d'activités périodique de la direction régionale.

La direction régionale se compose d'un assistant commercial, d'un assistant d'administration et comptabilité qui ont chacun leurs missions.

1.3. Agence maritime

Cette agence est dirigée par un directeur dont les principales missions sont :

- ✚ Met en œuvre et suit les plans et les programmes fixés pour l'agence.
- ✚ Coordonne les actions commerciales engagées au niveau de l'agence conformément aux orientations arrêtées par la direction régionale.
- ✚ prospecte le marché, négocie les contrats, élabore les offres de prix et se propose toutes actions en matière d'organisation et de développement des relations commerciales à entretenir avec les autres directeurs d'agences.
- ✚ Evalue la situation d'activité périodique et propose les actions nécessaires.

1.4. Agence transit et transport

Cette agence est dirigée par un directeur dont les principales missions sont :

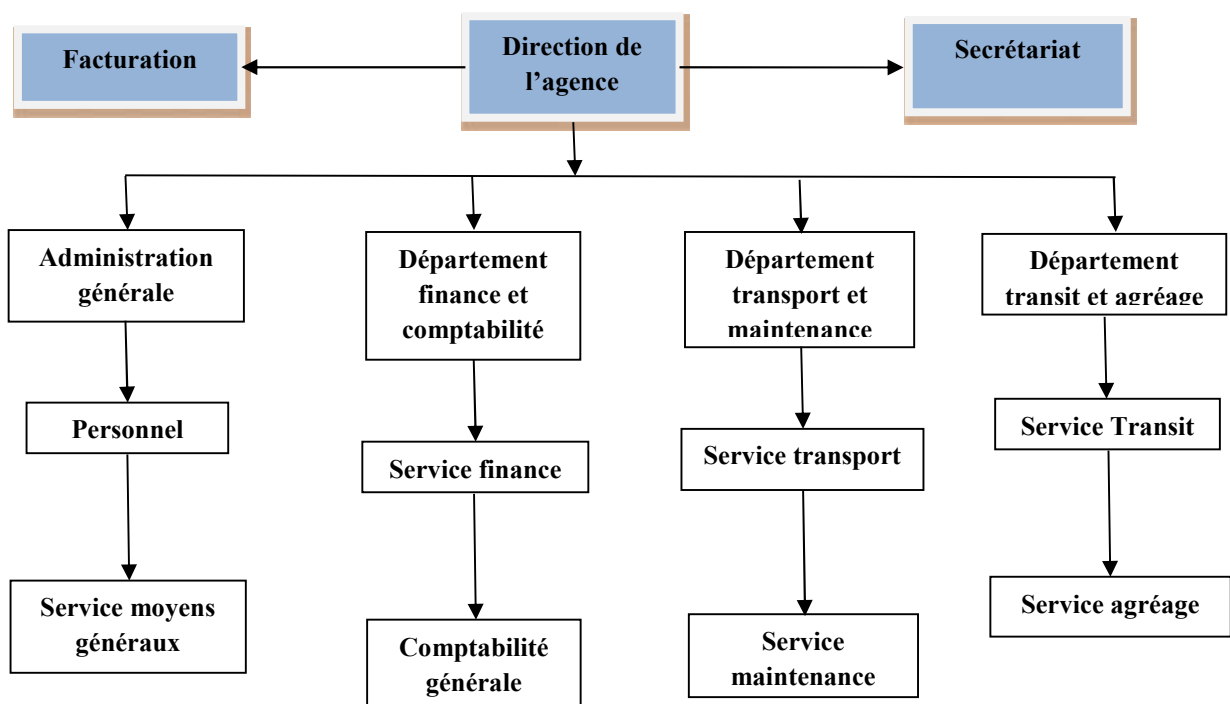
- ✚ Met en œuvre et suit les plans et programmes fixés pour l'agence ;

- ✚ Coordonne les actions commerciales engagées au niveau de l'agence conformément à l'orientation arrêtée par la direction régionale ;
- ✚ Prospecte le marché, négocie les contrats élabore les offres de prix et propose toutes actions en matière d'organisation et de développement des relations commerciales à entretenir avec les autres directeurs d'agences ;
- ✚ Représente l'agence auprès de la direction régionale dans le domaine commercial, financier, administratif ou toute activité de développement de l'agence de la direction régionale.

1.5. Présentation de l'agence ATT

A partir de l'année 1992, l'agence MTA s'est spécialisée dans le transport maritime en créant une agence de consignation des navires. Cette création a fait que l'agence mère MTA comporte deux agences : une agence de transport et de transit ATT, et une agence de consignation qui sont implantées au niveau du port de Bejaia, l'agence de transport et de transit comporte trois activités opérationnelles principales : l'activité de transport, l'activité de transit et l'activité d'agrèage. Ainsi que trois services : le service maintenance, le service finance et le service des moyens généraux.

1.6. Organigramme de l'agence ATT :



Source : document interne de M.T.A

Section 02 : La démarche méthodologique de l'étude sur le terrain

Dans cette section, nous allons présenter la méthodologie suivie lors de notre enquête sur le terrain, d'où cette dernière a été élaborée en suivant l'acheminement suivant :

- ✚ La définition de la problématique de recherche ;
- ✚ La collecte de données ;
- ✚ Période et lieu de l'étude sur le terrain ;
- ✚ Le traitement des données.

2.1. Présentation de l'étude sur le terrain

Notre étude sur le terrain s'est faite en suivant deux étapes : la première étape est un stage pratique effectué au sein de l'agence du groupe M.T.A (Maghrébine de Transport et Auxiliaire), où nous avons essayé de comprendre de façon concise les étapes à suivre pour le dédouanement d'une marchandise importée. Dans notre cas nous avons choisi un produit non dangereux d'origine de Belgique « la polyéthylène », la deuxième étape, correspond à une enquête par questionnaire portant sur la perception des opérateurs économiques de la qualité des services transitaires au niveau de la commune de Bejaia.

2.2. La population de l'enquête et l'échantillon d'étude

2.2.1. La population de l'enquête : La population de l'enquête est définie comme « l'ensemble des objets possédant les informations désirées pour répondre aux objectifs d'une étude »¹

Suivant notre recherche, nous avons ciblé les différents opérateurs économiques au niveau de la commune de Bejaia, exerçant une activité d'importation ou d'exportation, et faisant recours au transitaire afin de lui accomplir toutes les formalités nécessaires au dédouanement. Pour ce faire, nous avons ciblé 20 opérateurs économiques dans différents secteurs d'activités.

2.2.2. L'échantillon d'étude : Un échantillon est un sous-ensemble d'éléments (individus ou objets) extraits d'une population de référence qu'ils sont censés représenter. L'échantillon est le nom donné à l'opération permettant d'effectuer cette sélection.

¹ GIANNELON.J-L, VERNETTE.E. (1998), « Etude de marché », Edition Vuibert, P. 152.

Concernant notre enquête, la taille de notre échantillon² est de 20 opérateurs économiques. Ce choix se justifie par le fait que la limite de temps nous a pas permis d'élargir d'avantage notre échantillon.

2.3. Le questionnaire d'enquête

C'est un document qui constitue « une suite de questions, programmées selon un ordre et une logique prédéfinis par laquelle un enquêteur sollicite l'avis, le jugement de l'interviewé »³. Nous distinguons dans un questionnaire, des questions ouvertes et des questions fermées.

Concernant notre questionnaire, nous avons procédé à l'utilisation de ces deux formes, dont la majorité des questions sont à choix multiples, ou l'interviewé à l'embarras du choix, aussi comme il peut ajouter sa propre appréciation via la case Autre.

2.3.1. Les questions ouvertes : « Une question ouverte est celle dont la formulation laisse au répondant toute latitude pour construire librement sa réponse et la donner avec ces propres mots »⁴.

2.3.2. Les questions fermées : « Une question fermée est celle dont la formulation contient les modalités de réponse attendues entre lesquelles le répondant doit impérativement choisir sa réponse à bus de ville »⁵.

2.3.3. La conception du questionnaire : Nous avons réparti notre questionnaire en trois axes différents, cela dans l'objectif de nous permettre de récolter les informations nécessaires et en cohérence avec les objectifs de notre recherche, à savoir : une fiche signalétique, des questions sur les échanges et relation avec l'extérieur ainsi que sur les formalités de dédouanement et la qualité des services transitaires.

2.3.4. Le mode d'administration : Nous avons opté pour deux (02) modes d'administration de questionnaire : « le face-à face », et la voie électronique « e-mail ». Ces derniers

² CAUMONT. Daniel. (2007), Les étude de marché, comment concevoir, réaliser et analyser une étude, Edition Dunod, P. 51.

³ GAUTHY. Sinechat, VAUDERMEN. (2005), Etude de marché, méthode et outils, De Boeck université Bruxelles, P. 427.

⁴ CAUMONT. Daniel, op.cit., P. 86.

⁵ CAUMONT. Daniel, op.cit., P. 87.

comportent un certain nombre d'avantages non négligeables à savoir : crédibilité, fiabilité et rapidité d'obtention des réponses.

Concernant notre enquête, nous avons distribué (25) questionnaires, et nous n'avons pu récupérer que (20) dont (03) par e-mail à cause de la non disponibilité des enquêtés, concernant les (17) autres, nous avons pris le soin de les adresser en face à face et aussi avec l'aide de certains proches aux opérateurs économiques.

2.4. L'analyse des résultats

Les informations collectées à travers notre stage au sein du groupe M.T.A, seront analysées comparativement au cadre théorique, par contre, les réponses obtenues par le biais de notre enquête, seront analysées et interprétées qualitativement avec l'aide des tableaux, qui nous aiderons à mieux mettre en évidence les résultats obtenus lors de nos entretiens, tout cela dans le but de décrire les perceptions qu'ont les opérateurs économiques à l'égard de la qualité des services que leur offrent les transitaires.

Section 03 : La description des procédures de dédouanement selon le régime 1025

Afin de mieux comprendre en profondeur le processus de dédouanement, nous allons essayer de décrire les procédures à suivre pour le dédouanement d'un produit importé dont sa nature et non dangereuse « polyéthylène », dont il est assujéti à un régime dit mise à la consommation dans le cadre des accords d'associations avec l'Union Européenne.

Les étapes primordiales de dédouanement du produit « polyéthylène » se résument comme suite :

3.1. L'étape préliminaire de dédouanement

Il est à noter que avant de procéder au dédouanement, l'opérateur économique (le mandant) doit signer un document appelé le mandat (annexe n° 02) dans lequel il engage le transitaire d'intervenir légalement pour son propre compte.

A cette effet, l'opérateur économique doit fournir la facture pro-forma à son mandataire pour lui établir la lettre d'engagement, cette dernière consiste à fournir les caractéristiques concernant la marchandise (classe, code, poids,...) et les informations concernant l'importateur (société X), le transitaire, ainsi que le fournisseur (nom et prénom ou raison sociale). Le transitaire, a ce rôle d'établir la lettre d'engagement en trois exemplaires et la signer par les trois parties concernées à savoir l'opérateur économique, la compagnie de consignation et la capitainerie d'EPB avant l'arrivée de la marchandise afin de ne pas retarder les opérations commerciales.

Par la suite, dès que le navire accoste au port, la compagnie maritime va établir un avis d'arrivée à l'importateur pour qu'il récupère son pli cartable (document concernant sa marchandise) et puis le remettre à son transitaire pour la vérification de ces documents, ainsi à la constitution du dossier de dédouanement de ce produit.

Durant ce temps, la marchandise sera entreposé au niveau des magasins et aires de dépôt temporaire ou port secs (MADTPS), pour une durée ne dépassant pas les 21 jours.

3.2. La constitution du dossier de dédouanement

Le dossier de dédouanement du produit « Polyéthylène » contient les documents suivants :

3.2.1. Le registre de commerce (RC) (annexe n° 03) : C'est une pièce obligatoire pour chaque entreprise, délivré par le centre national de registre de commerce (CNRC) dont il doit mentionner les renseignements suivants :

- ✚ La dénomination ou la raison sociale de la société X ;
- ✚ Le secteur d'activité, et le capital social de cette société ;
- ✚ Le nom du gérant et ses associés ainsi que leurs nationalités ;
- ✚ La date de début d'activité de la société.

3.2.2. La carte d'immatriculation fiscale (annexe n° 04) : Délivrée par la direction générale des impôts, cette carte porte le numéro qui possède quinze (15) chiffres de l'immatriculation fiscale de la société X et les renseignements qui traitent le registre de commerce, elle a pour effet d'identifier l'opérateur économique.

3.2.3. La facture d'achat domiciliée (annexe n° 05) : Ce document est établi par le fournisseur (BOREALIS AG) au profit de la société X, elle traite les renseignements relatifs à la marchandise, comme le code produit, quantité, prix unitaire, et le prix TTC, la facture est libellé en dollars (EUR) ainsi l'incoterms utilisé qui est le CFR (coût et fret).

Elle est domiciliée par la banque comme suit :

16	25	01	2016	01	10	00088	EUR
-----------	-----------	-----------	-------------	-----------	-----------	--------------	------------

16) La wilaya où est situé la banque domiciliataire (Crédit Agricole CIB Algérie) ;

25) Le numéro d'ordre de la banque domiciliataire ;

01) Le numéro d'ordre de l'agence de la banque domiciliataire ;

2016) L'année de domiciliation ;

01) Le trimestre dans lequel la domiciliation a été faite ;

10) Le mode de paiement ;

00088) Le numéro d'ordre des dossiers ouverts durant le trimestre ;

EUR) La monnaie de facturation.

3.2.4. Le certificat d'origine (annexe n° 06) : Ce document est établi par la chambre de commerce du pays d'origine du produit, il permet d'identifier l'origine de la marchandise. Il certifie que le produit « polyéthylène » importé par la société X est d'origine d'Autriche.

3.2.5. Le certificat de circulation (annexe n° 07) : Ce document autorise l'acheminement de cette marchandise de d'Autriche vers l'Algérie, plus exactement au port de Bejaia. Il est délivré par les pays avec lesquelles l'Algérie a signé des accords commerciaux. Comme les accords d'association avec l'Union Européenne (EUR1).

3.2.6. Le certificat de conformité (annexe n° 08) : Ce document est établi par le fournisseur « BOREALIS » dans l'objectif d'affirmer la conformité de la marchandise.

3.2.7. La liste de colisage (annexe n° 09) : Elle est rédigée par l'expéditeur, ce document permet au destinataire, à la douane et au transporteur de connaître d'une manière très précise le contenu de chaque colis.

Le contenu de ce document concernant le produit importé se résume comme suit :

- ✚ Le nom ou le siège social du fournisseur : BOREALIS ;
- ✚ Le nom ou le siège social de l'importateur : société X ;
- ✚ La référence de la facture commerciale : 880087584 DU : 07/03/2016 ;
- ✚ Le port de chargement : Rothenburg ;
- ✚ Le port de déchargement : Bejaia port ;
- ✚ La nature de produit : Polyéthylène ;
- ✚ Le nombre de sacs : 7920 ;
- ✚ Le nombre de palettes : 80 ;
- ✚ Le poids net = 80 000 Kg, poids brut = 83 200Kg.

3.2.8. Le connaissement (annexe n° 10) : C'est le document de base dans le transport maritime, car c'est une preuve de contrat de transport conclu entre la société X et la compagnie maritime MSC. Il est établi par la compagnie de consignation au port d'embarquement dont il mentionne le nom de l'importateur, les caractéristiques de la marchandise, le nombre et le numéro des conteneurs, le nom de la banque en cas d'une vente documentaire (l'endossement).

Dans le cas de l'agence transit MTA, le connaissement n'est pas endossé par la banque domiciliataire, donc il est établi à l'ordre de l'importateur (le destinataire) car ce dernier s'engage à payer le montant du fret.

3.2.9. L'avis d'arrivée (annexe n° 11) : Ce document est délivré par la compagnie maritime pour aviser le client (société X) dès l'arrivée du navire. Ce dernier contient toutes les informations concernant le produit « Polyéthylène ».

3.2.10. La demande de franchise des droits de douane (annexe n° 12) : Elle est demandée par la société X, qui doit être accompagnée par le certificat de circulation des marchandises (annexe n° 07) pour que ce dernier soit exonéré des charges des droits de douane.

Cette demande comporte la désignation commerciale de la marchandise « Polyéthylène », la sous position tarifaire « 39 01 20 00 », le poids net « 80 000 Kg » et la nature du contrat de vente « CFR = 136.000,00 Euro », dont sa validité est égale à six mois.

3.2.11. Les facture de prestation : Les honoraires des prestataires de service sont présentés comme suit :

3.2.11.1. La prestation de consignataire MSCA : A l'échange, le transitaire remet un dossier au consignataire en contrepartie du bon à délivrer. Ce dossier contient les documents suivants :

- ✚ L'original et une copie du chèque bancaire délivrer à l'ordre du consignataire qui porte le montant du fret et les autres frais qui sont indiqués dans l'avis d'arrivée ;
- ✚ Une copie de l'avis d'arrivée (annexe n° 11) ;
- ✚ Une copie de connaissance (annexe n° 10) ;
- ✚ Une copie du mandat (annexe n° 02) ;

Après règlement, le consignataire atteste ce dernier par une facture (annexe n° 13) et établit un bon à délivrer (annexe n° 14) qui est un document nécessaire pour les formalités d'enlèvement prouvant que le détenteur est en règle avec l'agent maritime (MSCA).

3.2.11.2. La prestation de l'EPB : La facture de prestation de l'EPB est devisée selon les services qu'elle offre : facture d'entreposage et de gardiennage (**annexe n° 15**).

3.2.11.3. La prestation de BMT (Bejaia Mediterranean Terminal) : Les rémunérations de BMT sont faites à partir des services qu'elle a effectués comme les manipulations des conteneurs...etc. (**annexe n° 16**).

3.2.11.4. La prestation du transitaire : Dès l'arrivée de la marchandises importée à sa destination, le transitaire établi une facture qui porte tous les frais des services qu'il a effectué à savoir l'ouverture du dossier, les commissions et honoraires à la charge de l'opérateur économique ; ce dossier est établi en quatre (04) copie pour chaque document, afin d'élaborer les procédures de dédouanement du produit importé « polyéthylène », dans le cas ou le cas où

le déclarant trouve un manque de document concernant le produit importé, il procède à une déclaration dite « permis d'examiner » auprès de l'inspecteur principal des douanes, pour un prélèvement des échantillon afin de produire des document manquants.

3.3. La préparation, saisie et dépôt de la déclaration en douane

3.3.1. La préparation de la déclaration en douane : La déclaration en douane représente l'acte juridique, par lequel le déclarant indique le régime douanier (l'espèce tarifaire) à assigner à la marchandise, cela afin d'identifier la marchandise déclarée pour l'application des droit et taxes sur cette dernière.

Concernant notre produit « polyéthylène », son classement tarifaire est « 3901 » plus exactement la sous position tarifaire « 39 01 20 00 » où indique le droit de douane (5%), ainsi que la TVA (17%) approprié à ce produit, à partir de là le déclarant procède à l'établissement de la grille de saisie.

3.3.2. L'établissement de la grille de saisie (annexe n° 17) : C'est une étape importante car elle contient des informations en détails sur l'opération, cette dernière se divise en deux partie : une partie fixe et l'autre variable.

3.3.2.1. La partie fixe contient les informations suivantes :

A. L'identité du déclarant qui est comme suite :

- Le nom ou le siège social : SARL M.T.A ;
- La date et le numéro d'agrément : 1992/92031
- Le code et libellé de régime : 1025/accord d'association avec l'union européenne ;
- Le nombre d'article : 1 ;
- Numéro du répertoire : 26 ;
- Le mode de paiement de l'opérateur : paiement immédiat ;
- L'identité de l'importateur et de fournisseur (le nom ou le siège social) ;
- Le mode de contrat : CFR ;
- Le mode de financement : ligne de crédit (L/C) ;
- Le type de l'opération : production ;
- La relation acheteur/vendeur : indépendante ;

B. L'identification des marchandises qui contient les points suivants :

- La marque de la marchandise : polyéthylène ;
- Le nombre de colis : 80 ;

- Le poids net : 80 000 ;
- Le poids brut : 204 989 ;
- La domiciliation bancaire : 16/25/01/2016/01/00088/EUR ;

C. Le mode de transport et le numéro d'enregistrement des marchandises :

- Le type de manifeste : maritime ;
- Le bureau de douane : 79 ;
- Le numéro de gros : 796

D. Le coût facturé :

- PTFN (prix total facturé net) : 131.200,00 EURO ;
- Autre frais : 4800,00 EURO ;
- Le fret : inclus dans le PTFN ;

3.3.2.2. La partie variable contient les informations suivantes :

- Le nombre d'article : 1 ;
- La sous position tarifaire de produit : 39 01 20 00 ;
- La désignation commerciale : 04 conteneurs contenant polyéthylène ;
- Le prix unitaire : 1,64 EURO ;
- L'unité de facturation : Kg ;
- La quantité facturée : 80.000 ;
- L'origine de produit/code pays : Autriche / 504 ;
- La quantité complémentaire : 83.200 ;
- **Les documents joints sont codifié comme suit :**
 - **610** : L'original de la facture d'achat domiciliée (annexe n° 05) ;
 - **620** : Une copie de registre de commerce (annexe n° 03) ;
 - **646** : La grille de saisie (annexe n° 17) ;
 - **648** : Une copie de connaissance (annexe n° 10) ;
 - **655** : Une copie de la carte d'immatriculation fiscale (annexe n° 04) ;
 - **667** : l'original du certificat de circulation EUR1 (annexe n° 07) ;
 - **659** : L'original du certificat de contrôle de la conformité et de la qualité des produits importées (annexe n° 06) ;
 - **903** : Une copie de la demande de franchise des droits de douane (annexe n° 12) ;

Une fois la grille de saisie établit, le déclarant saisit, et procède à la validation de la déclaration en douane (D10) dans le SIGAD, d'où une orientation automatique sera faite vers l'un des trois circuits de dédouanement à savoir le circuit (vert, rouge, ou orange) ainsi qu'à la

désignation de l'inspecteur vérificateur, si y'a lieu le passage au scanner, ce dernier imprime la déclaration signée et revêtue du cachet du transitaire pour la transmettre au service des douanes (annexe n° 18). Faut noter que dans le cas d'erreur dans le (D10) le déclarant est appeler à payer une amende qui sera fixé par le service des recettes des douanes selon la réglementation en vigueur.

3.3.3. Le dépôt de la déclaration en douane : Le dépôt de la déclaration en douane (D10) se fait au niveau du bureau de douane, dont le délai ne doit pas dépasser les vingt et un jours (21) à compter de son horodatage (validation).

Cette dernière permet l'obtention du bon à enlever (B à E) au moment de son dépôt et qui doit être accompagnée par les documents codifié joints cité ci-dessus, ainsi que l'établissement du circuit de dédouanement emprunté.

3.4. Le circuit de dédouanement

Lorsque le dossier de dédouanement est complet, il sera passé aux différents services des recettes douanières de Bejaia, pour permettre un bon déroulement de cette procédure selon l'ordre chronologique suivant :

3.4.1. La recevabilité de la déclaration : Le receveur de douane procède à deux types de contrôle qui se présente ainsi :

- **Le contrôle formel de la déclaration :** permet la vérification de l'existence des documents nécessaires qui accompagnent la déclaration.
- **Le contrôle des documents :** permet le contrôle des énonciations dans les documents relatifs au produit importé « polyéthylène ».

3.4.2. L'enregistrement de la déclaration : Cette opération affecte un numéro à la déclaration qui permet son identification, et qui est établi le jour même de la déclaration.

3.4.3. La vérification de la déclaration : Elle se fait au niveau de l'inspection principale de contrôle des opérations commerciales (IPCOC) de Bejaia par la méthode de cotation aléatoire du système informatisé qui désigne la nature du circuit qui empreinte le produit (vert, orange, rouge), dont leurs signification est présentés ainsi :

- **Circuit vert :** le bon à enlever est délivré automatiquement.

- **Circuit orange** : c'est un contrôle documentaire, par lequel l'inspecteur liquide la déclaration sur la base des documents fournis. En cas de doute flagrant, l'inspecteur peut exceptionnellement faire une visite avant la délivrance du bon à enlever.

- **Circuit rouge** : le bon à enlever n'est délivré qu'après inspection physique de la marchandise sous douane.

Concernant notre marchandise, elle est orienter vers le circuit rouge, mais étant donné que la marchandise est connue au niveau de la douane de Bejaia, et en se référant à notre D10, on remarque que la marchandise n'est pas passée au scanner, c'est-à-dire à l'inspection physique donc le bon à enlever est délivré au moment même du dépôt.

3.5. La liquidation et l'acquittement des droits et taxes

Le bon à enlever n'est délivré qu'une fois la consignation des droit et taxes exigible au titre de l'opération et la présentation de la quittance (annexe n° 19) qui porte le montant des droits et taxes consignés. A cette effet le montant des droits et taxes du produit « polyéthylène » est calculer comme suit :

Le montant d'achat CFR en Euro figurant dans la facture commerciale est de 136.000,00 EUR
Le cours du jour est de 122,78170 dinar pour un Euro (1EUR=122,78170 DA).

Le calcul de la valeur en dinar (CFR, montant d'achat + fret)

$$\text{Valeur en dinar (VD)} = (\text{montant d'achat CFR}) \times (\text{le cours du jour})$$

$$\text{VD} = (136.000,00) \times (122,78170) ; \implies \text{VD} = 16.698.311,00 \text{ DA.}$$

Le calcul du montant des douanes (DD)

Le produit est d'origine Autrichien (accord d'association d'échange avec l'UE) donc la société X bénéficie d'un tarif préférentiel, dont les droits de douanes sont nulle c'est-à-dire une exonération des droits de douane (0%).

$$\text{Le montant des DD} = 16.698.311,00 \times 0\% ; \implies \text{Montant des DD} = 0,00 \text{ DA.}$$

Le calcul du montant de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA = 17%)

$$\text{Le montant de la TVA} = (\text{VD} + \text{DD}) \times \text{TVA}$$

Le montant de la TVA = $(16.698.311,00 + 0,00) \times 17\%$; \implies Le montant de la TVA = 2.838.712,87DA, ajouté à cela les frais de la durée de connexion de système (RPS = 200,00DA) et les frais de papier de la déclaration (RUS =70,00DA).

$$\text{Droit et taxes} = \text{DD} + \text{Le montant de la TVA} + \text{RPS} + \text{RUS}$$

$$\text{Droit et taxes} = 0,00 + 2.838.712,87 + 200,00 + 70,00 ; \implies \text{Droit} = 2.838.982,00\text{DA.}$$

Le montant total des droits et taxes de la société X qui est de 2.838.982,00 DA s'affiche sur le D10 et qui doit être acquitté, afin de lui permettre l'enlèvement des marchandises.

3.6. L'enlèvement des marchandises

Dès l'acquittement des droits et taxes, l'inspecteur vérificateur délivre un bon à enlever (annexe n° 19), mentionné du numéro de la quittance, la date de sa délivrance, la quantité et la nature de la marchandise autorisée à l'enlèvement.

De là vient la préparation de trois (03) dossiers pour les remettre auprès des différents services afin de procéder à l'enlèvement des marchandises qui sont présentés comme suit :

3.6.1. Le premier dossier est destiné à la douane, il contient les documents suivants

- L'original du bon à enlever (annexe n° 19) ;
- L'original du D10 (exemplaire retour) (annexe n° 18) ;
- Facture d'achat domiciliée (annexe n° 05) ;
- L'original du bon à délivrer (annexe n° 14) ;
- Une copie de connaissement (annexe n° 10) ;
- Une copie de l'engagement ;

Ajouté à cela une copie du bon à délivrer pour l'apurement « cachet + N° : D10 et date + N° gros/article.

Ensuite le déclarant prépare le deuxième dossier qui est destiné au service de chargement des conteneurs de BMT pour établir le CMR (conteneur mouvement request), qui est une demande de manipulation des conteneurs pour leurs enlèvements.

3.6.2. Le deuxième dossier destiné à BMT, il contient les documents suivants

- Une copie du bon à délivré apuré ;
- Une copie du connaissement (annexe n° 10) ;
- Un bon de chargement délivré par le transitaire ;
- Une copie de la mise à quai (annexe n° 20).

L'engagement de restitution (annexe n° 21), est un document établi par le transitaire pour la restitution des conteneurs après l'enlèvement des quatre (04) conteneurs et leur chargement sur les camions, le pointeur de la BMT délivre un bon de sortie en quatre (04) exemplaires :

- Rouge pour BMT (archive) ;
- Jaune pour le chauffeur ;
- Bleu pour l'ECOR⁶ ;
- Blanc pour la sortie du port.

3.6.3. Le troisième dossier est destiné à la sortie de port, il contient les documents suivants :

- Une copie de connaissance (annexe n° 10) ;
- Une copie de la facture d'achat domiciliée (annexe n° 05) ;
- Une copie du D10 (annexe n° 18) ;
- Une copie du bon à enlever (annexe n° 19) ;
- Le bon de sortie (exemplaire blanc).

Ce service a pour rôle de vérifier si c'est la bonne marchandise qui doit sortir, et c'est à ce moment que le destinataire (l'importateur) prend possession de sa marchandise et restitue les conteneurs après déchargement à l'entrepôt des conteneurs vide désigné par BMT.

3.7. Résumés de notre stage au sein de l'agence M.T.A

Les principaux résultats de notre stage pratique se résument comme suit :

- ✚ Le transitaire ne peut intervenir pour le compte de l'opérateur économique sans la signature du mandat ;
- ✚ La douane exige une multitude de documents pour le dédouanement à savoir : le connaissance, la facture d'achat domiciliée, le certificat d'origine...etc.) ;
- ✚ La déclaration en détail est une étape importante dans le dédouanement car elle indique le régime douanier à assigner aux marchandises ;
- ✚ L'enlèvement des marchandises n'est autorisé qu'une fois les droits et taxes sont acquittés.

En collusion avec ce qu'on a avancé dans la section quatre (04) du deuxième chapitre, on a constaté que les procédures de dédouanement au sein de l'agence de transit MTA sont conformes à la réalité et suivent cet acheminement :

⁶ Service ECOR : C'est un service douanier chargé d'effectuer le dénombrement des colis embarqués ou débarqués.

- ✚ La constitution du dossier de dédouanement ;
- ✚ La déclaration des marchandises en douane ;
- ✚ La liquidation et l'acquittement des droits et taxes ;
- ✚ L'enlèvement des marchandises ;

Dans la section qui suit, nous allons essayer d'analyser les perceptions qu'ont les opérateurs économiques sur la qualité des services transitaires au niveau de la daïra de Bejaia, et d'interpréter les résultats obtenus lors de notre enquête par questionnaire.

Conclusion du chapitre

A travers ce chapitre, nous avons pu présenter le groupe M.T.A plus précisément son agence de transit, suivie de la méthodologie que nous avons suivie lors de notre étude sur le terrain à savoir un stage pratique au sein de l'agence transit MTA, où nous avons eu l'opportunité de mieux comprendre en profondeur les étapes que suit la marchandise, à savoir de la constitution du dossier de dédouanement jusqu'à l'acquittement des droits et taxes et son enlèvement.

Dans le chapitre qui suit, nous allons essayer d'analyser les perceptions des opérateurs économiques sur la qualité des services transitaires au niveau de la commune de Bejaia, et d'interpréter les résultats obtenus lors de notre enquête par questionnaire.

Chapitre IV

Analyse

détaillée des

résultats de

l'enquête

Introduction du chapitre

Au cours de ce dernier chapitre, consacré uniquement pour le traitement de réponses obtenues à l'aide du questionnaire destiné aux opérateurs économiques des deux secteurs distincts, à savoir le secteur des services et le secteur de l'industrie. Nous avons procédé à l'analyse et l'interprétation des résultats obtenus lors du dépouillement des questionnaires, afin de pouvoir répondre à la problématique de notre travail et apporter des réponses aux questions posées.

Section 01 : Résultats de l'enquête : description et analyse

Dans cette dernière section, nous allons analyser et interpréter les résultats que nous avons obtenus lors de notre enquête de terrain par questionnaire. Pour le traitement de ces derniers, nous avons opté pour des représentations graphiques et des tableaux, ainsi qu'à l'analyse qualitative et détaillés de ces derniers.

1.1. Selon l'axe N° 01 : La fiche signalétique

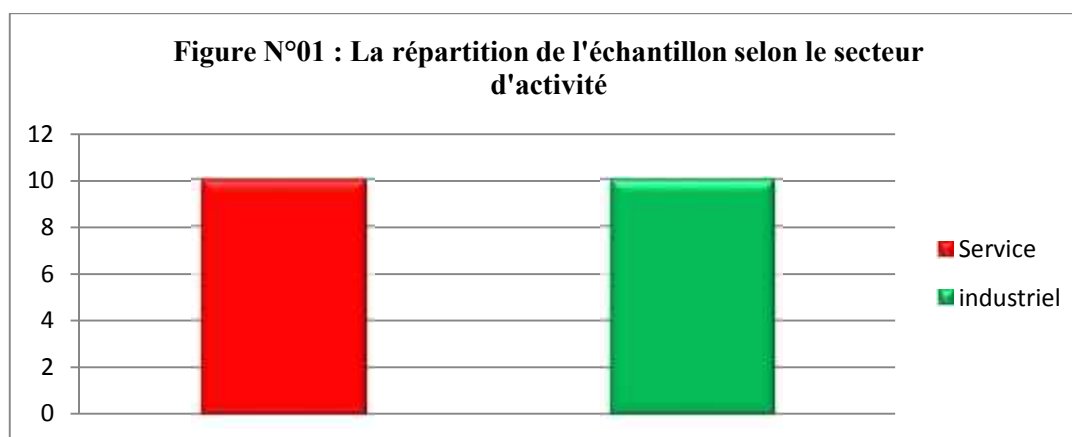
L'objectif à travers cet axe est de collecter des informations sur les entreprises questionnées.

1.1.1. La répartition de l'échantillon selon le secteur d'activité

Tableau N° 02 : la répartition de l'échantillon selon le secteur d'activité

Secteur d'activité	Effectif	%
Service (commerciale)	10	50
Industriel	10	50
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q1)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q1)

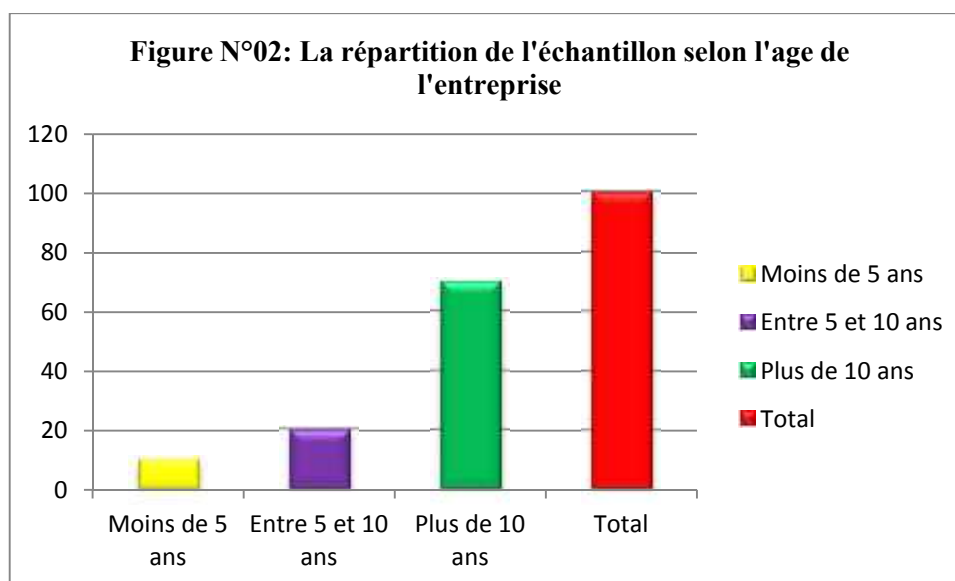
Notre échantillon est composé de dix (10) entreprises à caractère commercial, entre autre activant dans le secteur des services, et dix (10) autres entreprises à caractère industriel.

1.1.2. La répartition de l'échantillon selon l'âge de l'entreprise

Tableau N° 03 : La répartition de l'échantillon selon l'âge de l'entreprise

Date de création	Effectif	%
Moins de 5 ans	2	10
Entre 5 et 10 ans	4	20
Plus de 10 ans	14	70
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q2)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016(Q2)

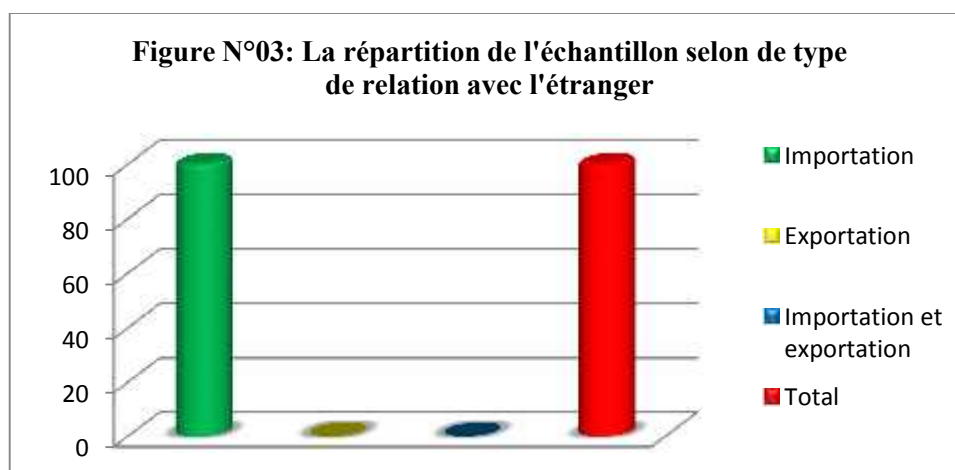
La plupart des entreprises que nous avons interrogées dépassent les 10 ans d'existence, dont elles sont représentées par 14 entreprises, 04 entreprises ont un âge entre 5 et 10 ans, et enfin seulement 02 entreprises ont moins de 5 ans d'existence.

1.1.3. La répartition de l'échantillon selon le type de relation avec l'étranger

Tableau N° 04 : La répartition de l'échantillon selon le type de relation avec l'étranger

Type de relation	Effectif	%
Importation	20	100
Exportation	0	0
Importation et exportation	0	0
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016 (Q3)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q3)

A travers les résultats que nous avons obtenus, la totalité des entreprises de notre échantillon sont des entreprises importatrices, aucune entreprise ne procède à l'exportation,

cela reflète exactement la situation du commerce extérieur Algérien, en effet les exportations en Algérie sont détenus à près de 95 % par le secteur des hydrocarbures, ce qui explique que les exportations dans le secteur hors hydrocarbures sont très faibles.

1.1.4. La répartition de l'échantillon selon le type de produit échangé

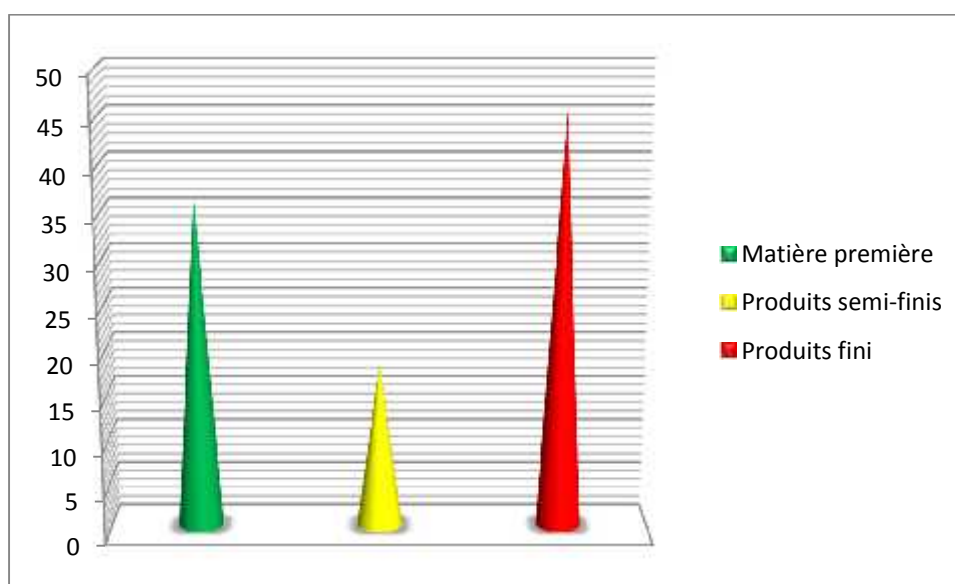
Cette question a pour but de connaître le type de produit que les entreprises questionnées échangent avec les marchés extérieurs.

Tableau N° 05 : La répartition de l'échantillon selon le type de produit échangé

Type de produits échangé	Nombre	%
Matière première	8	36,36
Produits semi-finis	4	18,18
Produits fini	10	45,45
Total	22	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q5)

Figure N°04 : La répartition de l'échantillon selon le type de produit échangé



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q5)

Nous constatons que sur les vingt (20) entreprises interrogées, dix (10) d'entre elles échangent des produits finis avec les marchés extérieurs, par contre, pour les dix (10) entreprises restantes, huit (08) d'entre elles échangent des matières premières dont deux (02) entreprises dans ces huit (08) dernières échangent des matières premières et des produits semi-finis, enfin seulement deux (02) entreprises qui échangent des produits semi-finis avec les marchés extérieurs, cela justifie les résultats issus de la première question, à savoir que notre échantillon est constitué à parts égales d'entreprises industrielles et commerciales.

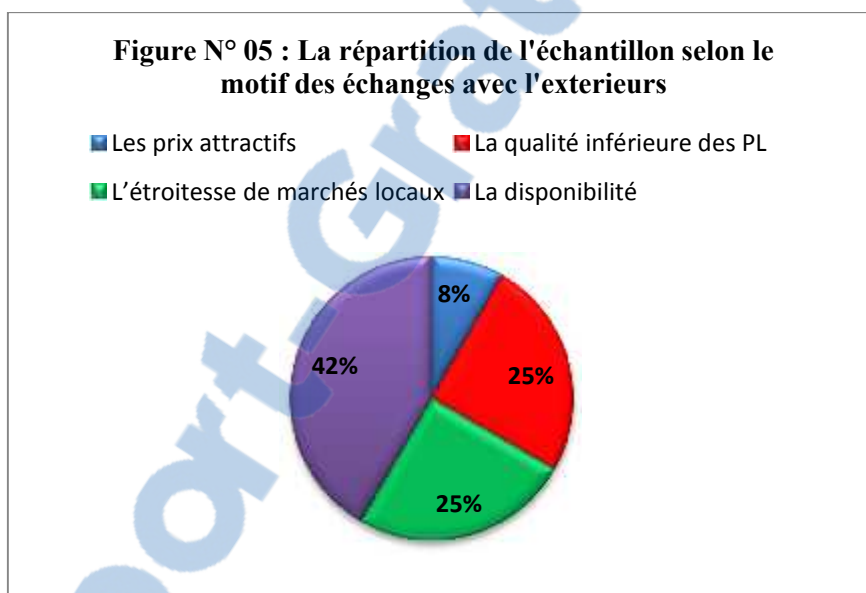
1.1.5. La répartition de l'échantillon selon le motif des échanges avec l'extérieur

Cette question nous permet de connaître les raisons qui poussent les opérateurs économiques à échanger avec l'extérieur.

Tableau N° 06 : La répartition de l'échantillon selon le motif des échanges avec l'extérieur

Raison	Nombre	%
Les prix attractifs	2	8
La qualité inférieure des produits locaux	6	25
L'étroitesse des marchés locaux	6	25
L'indisponibilité	10	42
Total	24	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q6)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q6)

La moitié des entreprises questionnées soit 50 % de l'échantillon, affirment que l'étroitesse des marchés locaux ainsi que la qualité inférieure de ses produits est la raison principale des échanges avec l'extérieur, néanmoins 42 % des entreprises sondées affirment que la cause de ces échanges est dû à l'indisponibilité des produits dans nos marchés locaux, tandis que seulement 8% d'entreprise questionnées à savoir deux (02) entreprises ont préféré donner leurs avis en disant que le motif de ces échanges correspond aux prix attractifs des produits importés à ceux de nos produits locaux.

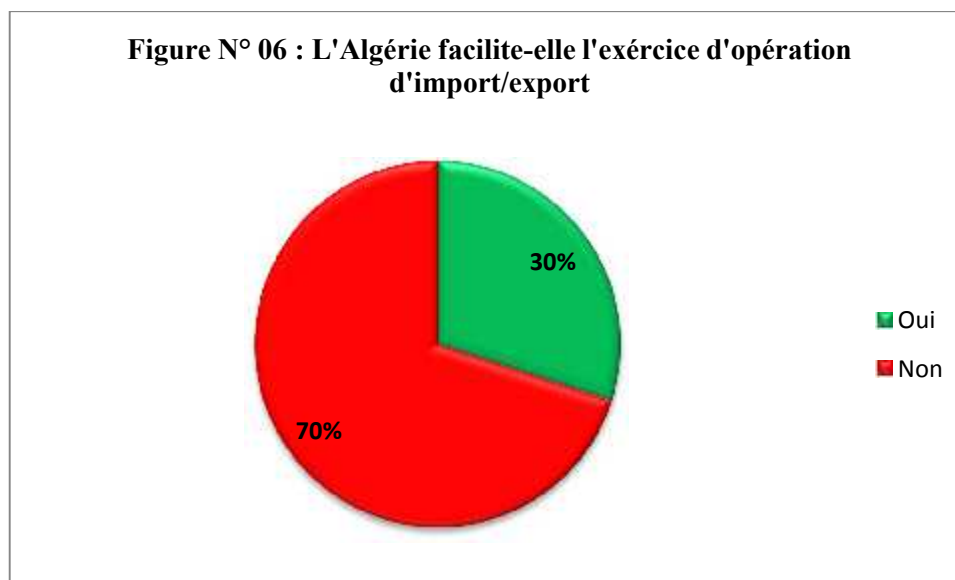
1.1.6. L'Algérie facilite-elle l'exercice d'opération d'import/export

L'objectif à travers cette question est de connaître l'avis des entreprises vis-à-vis de l'exercice d'opération import/export en Algérie.

Tableau N° 07 : L'Algérie facilite-elle l'exercice d'opération d'import/export

Réponse	Effectif	%
Oui	6	30
Non	14	70
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q7)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q7)

D'après les résultats de notre enquête, nous n'avons constaté qu'une minorité des entreprises questionnées qui disent que l'Algérie facilite les opérations d'import/export ce qui représentent 30% de l'échantillon. Tandis que la plupart des entreprises interrogées, soit 70% disent que l'Algérie ne facilite pas les opérations import/export.

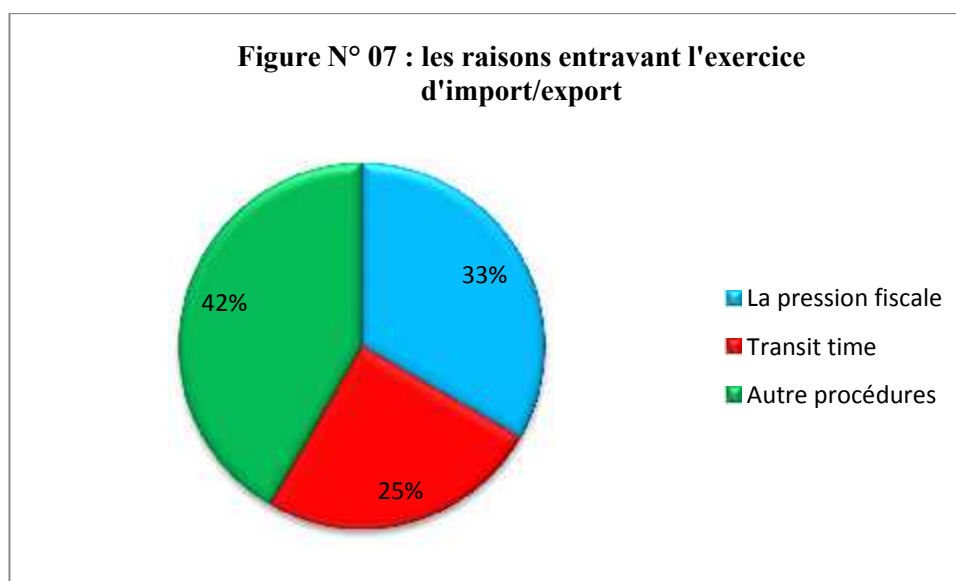
Cela s'explique par les raisons que nous allons citer ci-dessous.

1.1.6.1. Les raison entravant l'exercice d'import/export

Tableau N° 08 : Les raisons entravant l'exercice d'import/export

Raison	Nombre	%
La pression fiscale	8	33,33
Transit time	6	25
Autres procédures	10	41,67
Total	24	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q8)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q8)

Concernant l'avis des quatorze (14) entreprises qui ont répondu « non » à la question précédente, on trouve que 42% de ces entreprises affirment que le motif est dû aux autres procédures administratives, néanmoins 33% d'entre elles affirment que la pression fiscale des autorités douanières rend difficile l'exercice d'import/export, enfin 25% des entreprises restantes jugent que le transit time, c'est-à-dire le temps que prennent les procédures de dédouanement ralentit la facilité d'exercer l'opération d'import/export en Algérie.

1.2. L'axe N° 02 : Les formalités de dédouanement et la qualité des services transitaires

L'objectif à travers cet axe est d'analyser les perceptions des opérateurs économiques vis-à-vis des procédures de dédouanement, ainsi que de leurs prestations en termes de qualité de service.

1.2.1. La perception des opérateurs économiques sur l'administration des douanes

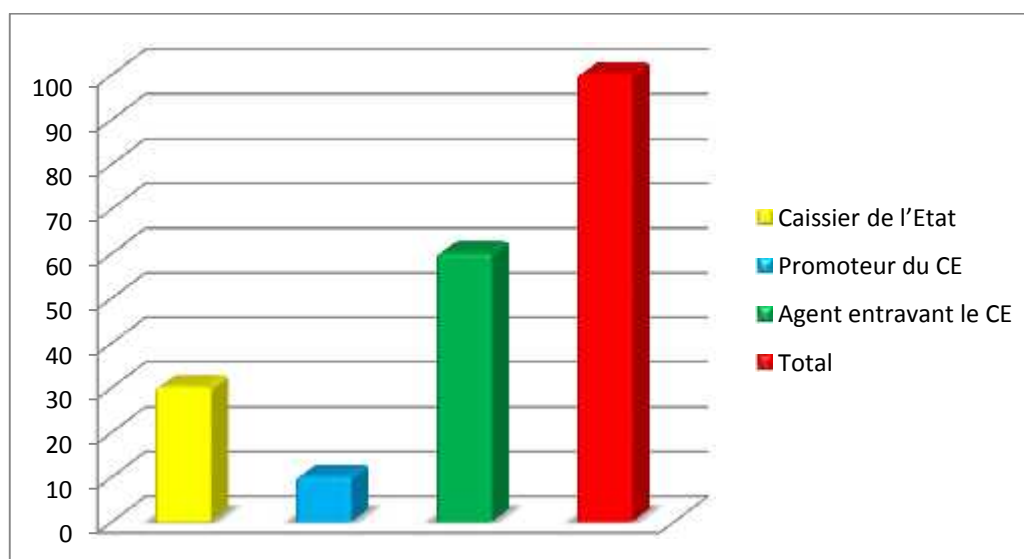
A travers cette question, l'objectif est de connaître ce que représente la douane pour les opérateurs économiques.

Tableau N° 09 : La perception des opérateurs économiques sur l'administration des douanes

Avis	Effectif	%
Caissier de l'Etat	6	30
Promoteur du CE	2	10
Agent entravant le CE	12	60
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q9)

Figure N° 08 : La perception des opérateurs économiques sur l'administration des douanes



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q9)

A travers les résultats obtenus, nous remarquons que la douane est perçue à la fois comme un agent entravant le commerce extérieure par ses lourdes démarches, ainsi qu'un simple caissier de l'Etat, concernant le reste, à savoir deux (02) entreprises, estiment que la douane est un promoteur du commerce extérieur.

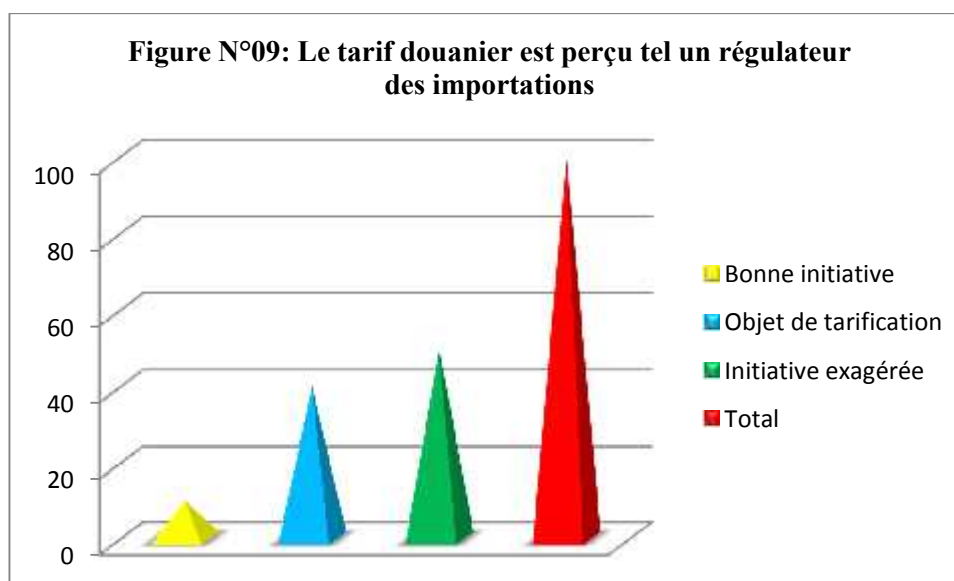
1.2.2. Le tarif douanier est perçu tel un régulateur des importations

Cette question nous permet de connaître l'avis des entreprises concernant le tarif douanier.

Tableau N° 10 : Le tarif douanier est perçu tel un régulateur des importations

Avis	Effectif	%
Bonne initiative	2	10
Objet de tarification	8	40
Initiative exagérée	10	50
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q10)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q10)

En tenant compte des réponses des entreprises questionnées, nous avons obtenus les résultats suivants : dix (10) des entreprises interrogées trouvent que le tarif douanier utilisé par l'Etat comme instrument de régulation des importations est une initiative exagérée du moment que la demande locale est loin d'être satisfaite par la production locale. Par contre huit (08) d'entre elles jugent que les importations des matières premières et produits semi-finis ne doivent pas faire objet de tarification au même titre que ceux des produits importés en état. Enfin, seulement deux (02) entreprises jugent que le tarif douanier est une bonne initiative pour promouvoir les industries naissantes.

D'après ces résultats, nous déduisons que le tarif douanier est perçu tel un frein des importations aux yeux des opérateurs économiques, alors qu'en contre partie il a pour rôle de protéger l'industrie locale, d'un autre point de vue, et en voyant la situation actuelle de l'industrie Algérienne, ces derniers ont totalement raison de dire que c'est une initiative exagérée, vu que la demande locale est loin d'être satisfaite par la production locale en terme de qualité et de quantité.

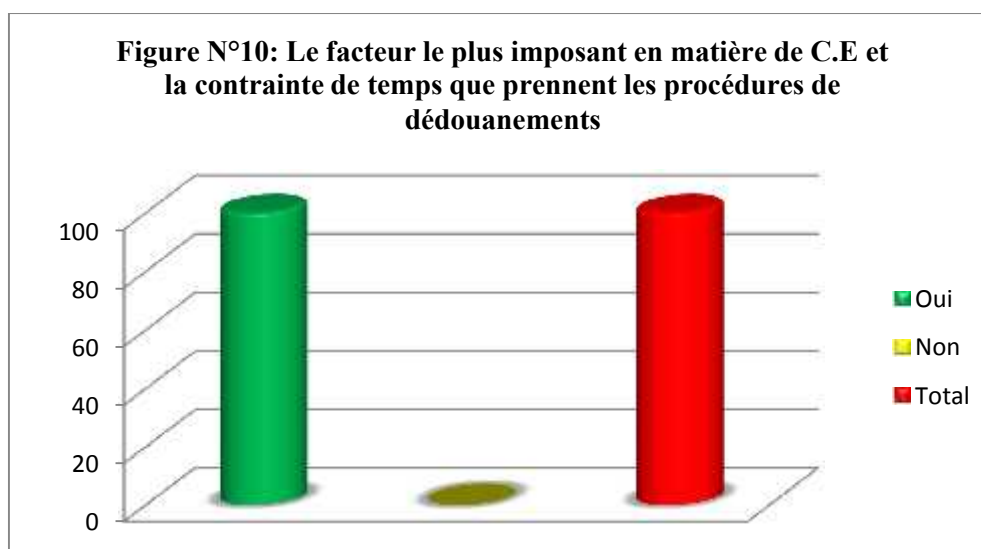
1.2.3. Le facteur plus imposant en matière de commerce extérieur est la contrainte de temps que prennent les procédures de dédouanement

L'objectif de cette question est de savoir si le temps que prennent les procédures de dédouanement influe négativement sur le développement du commerce extérieur.

Tableau N° 11 : Le facteur le plus important en matière de C.E est la contrainte de temps que prennent les procédures de dédouanement

Réponse	Effectif	%
Oui	20	100
Non	0	0
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q11)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q11)

Nous remarquons que les vingt (20) entreprises questionnées, soit la totalité de l'échantillon, affirment que le développement du commerce extérieur dépend du temps que prennent les procédures de dédouanement, cela peut être perçue comme une confirmation que le temps est un facteur primordial pour stimuler le commerce extérieur, ajouté à cela les procédures imposées par l'autorité douanière, qui ont pour rôle de veiller à la régularité des opérations liées au commerce extérieur.

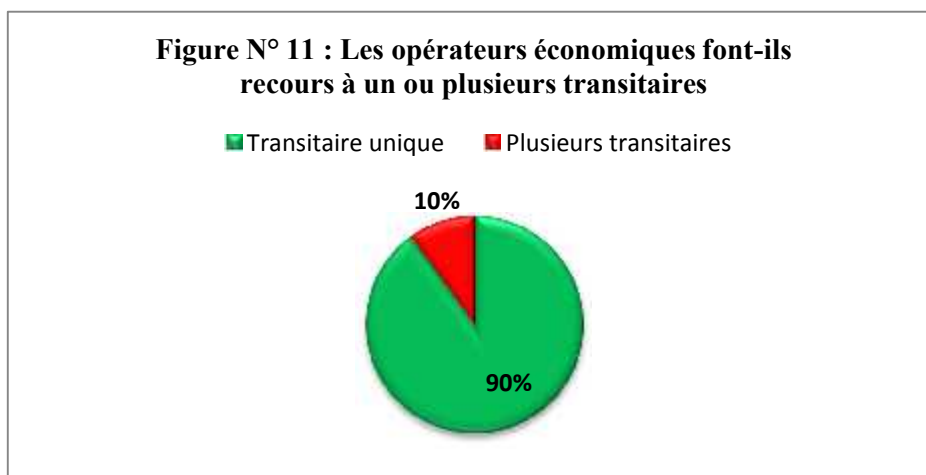
1.2.4. Les opérateurs économiques font-ils recours à un ou plusieurs transitaires

L'objectif de cette question est de savoir si les entreprises font recours à un ou plusieurs transitaires.

Tableau N° 12 : Les opérateurs économiques font-ils recours à un ou plusieurs transitaires

Désignation	Effectif	%
Transitaire unique	18	90
Plusieurs transitaires	02	10
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q12)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q12)

Nous constatons que la majorité des entreprises questionnées, soit 90% de l'échantillon font recours à un transitaire unique, et seulement 10% restantes font appels à plusieurs transitaires, ce dernier s'explique par la différence de taille qu'ont ces deux entreprises par rapport aux dix huit autres, ainsi que de la diversité de leurs expéditions à travers le territoire national.

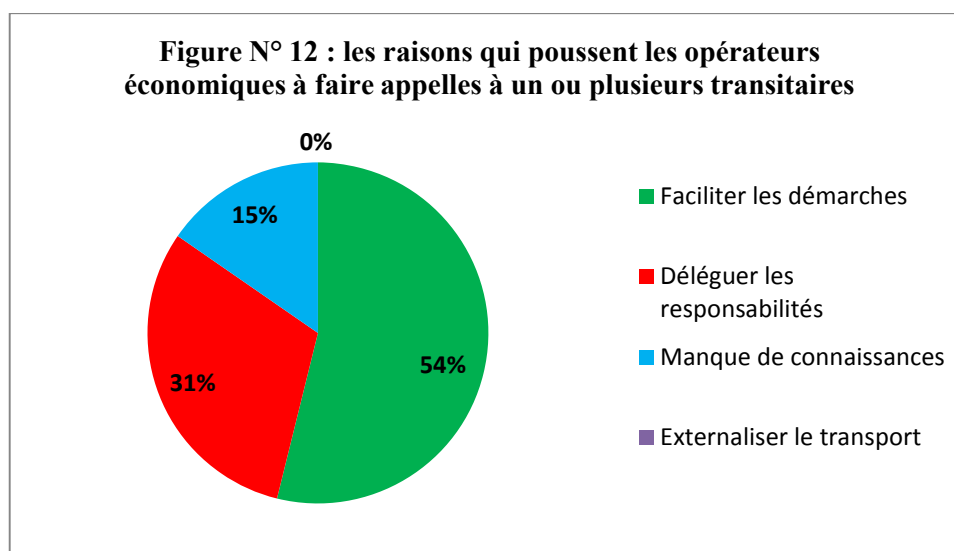
1.2.5. Les raisons qui poussent les opérateurs économiques à faire appel à un ou plusieurs transitaires :

L'objectif de cette question est de connaître les raisons qui font que les opérateurs économiques font recours à un ou plusieurs transitaires.

Tableau N° 13 : Les raisons qui poussent les opérateurs économiques à faire appel à un ou plusieurs transitaires

Raison	Nombre	%
Faciliter les démarches	14	54
Déléguer les responsabilités	8	31
Manque de connaissance	4	15
Externaliser le transport	0	0
Total	26	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q13)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q13)

A travers les résultats obtenus, nous remarquons que 54% des entreprises sondées disent que les raisons qui les poussent à faire appel à un ou plusieurs transitaires, c'est le fait que ça leur facilite les démarches liées à l'importation et/ou à l'exportation de marchandises, suivie de 31% d'entreprises questionnées ont choisi de répondre que les raisons de leurs recours à un ou plusieurs transitaires c'est de déléguer les responsabilités du transport à un acteur spécialisé, tandis que seulement 15% d'entre elles ont justifié que le manque de connaissance dans le transport les poussent à faire appel aux transitaires, de notre point de vue et de certains des opérateurs économiques questionnés, il est à noter que toutes les entreprises actives dans le commerce extérieur sont dans l'obligation de faire appel aux services des transitaires pour le dédouanement des marchandises et cela conformément à la réglementation Algérienne.

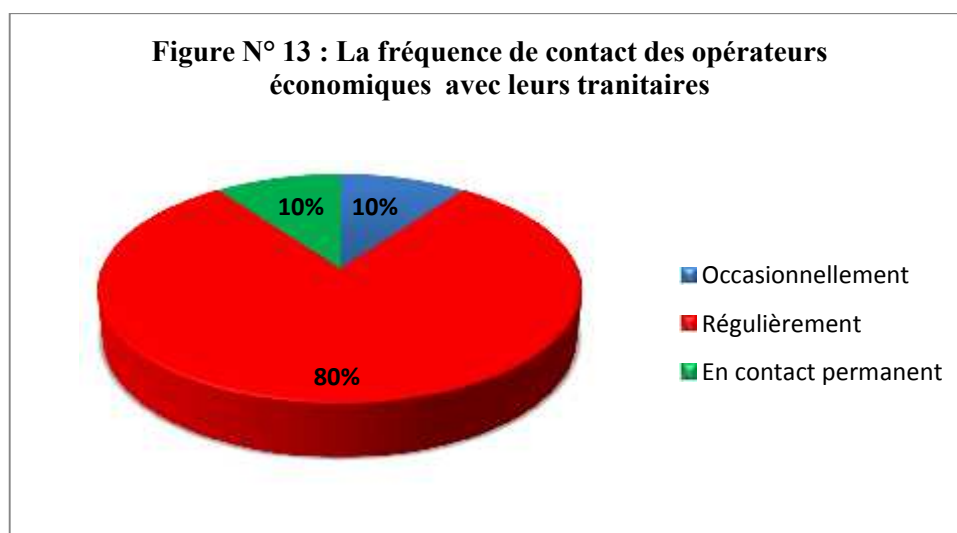
1.2.6. La fréquence de contact des opérateurs économiques avec leurs transitaires

L'objectif de cette question est de déterminer la fréquence de contact des opérateurs économiques avec leurs transitaires.

Tableau N° 14 : La fréquence de contact des opérateurs économiques avec leurs transitaires

Fréquence	Effectif	%
Occasionnellement	2	10
Régulièrement	16	80
En contact permanent	2	10
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q14)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q14)

Nous constatons que la majorité des opérateurs économiques, soit 80% de notre échantillon sont en contact réguliers avec leurs transitaires, cela s'explique par le fait que ces dernières sont des entreprises industrielle et commerciales qui importe régulièrement afin de subvenir à leurs besoins productives et commerciale, suivi par 10% des entreprises qui sont en contact permanent, tandis que les 10% restant, sont en contact occasionnelle avec leurs transitaires, celle si sont des petites entreprises à caractère commerciales.

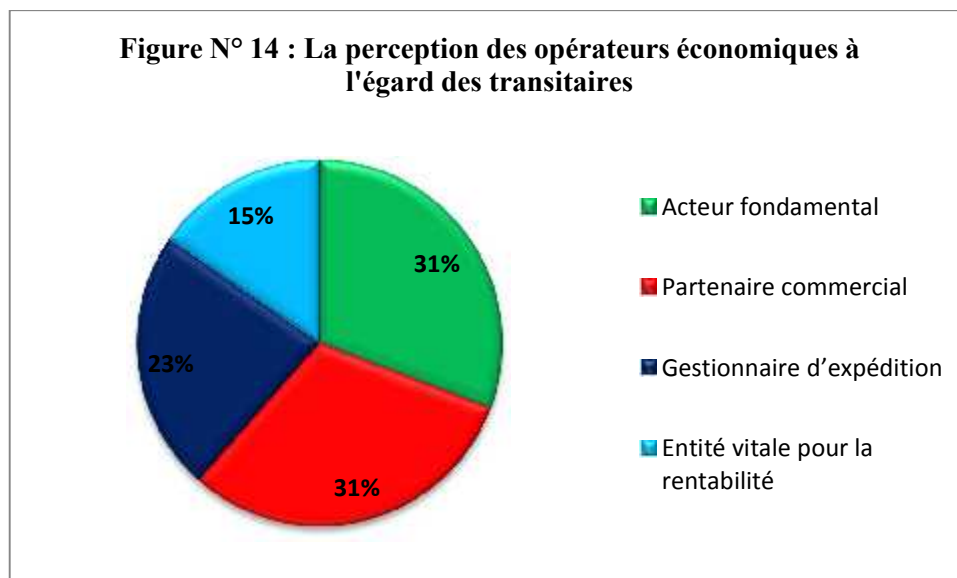
1.2.7. La perception des opérateurs économiques à l'égard de leurs transitaires

L'objectif de cette question est de connaître la perception des opérateurs économiques à l'égard des transitaires.

Tableau N° 15 : la perception des opérateurs économiques à l'égard des transitaires

Perception	Nombre	%
Acteur fondamental	8	31
Partenaire commercial	8	31
Gestionnaire d'expédition	6	23
Entité vitale pour la rentabilité	4	15
Total	26	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q15)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q15)

A travers les résultats sondés, dont les réponses sont à choix multiples, nous constatons que parmi les entreprises interviewées 31% d'entre elles jugent que le transitaire est un véritable partenaire commercial, et aussi il est considéré tel un acteur fondamental du transport de marchandise, tandis que 23% des entreprises questionnées jugent que le transitaire est un simple gestionnaire de leurs expéditions, enfin seulement 15% ont jugé que le transitaire est une entité vitale pour la rentabilité de leurs businesses, de notre point de vue et d'après ce qu'on a pu voir lors de notre stage pratique et notre étude sur le terrain, nous nous permettons de donner notre avis sur ce point qui est, que l'apport du transitaire est d'une importance considérable pour les opérateurs économiques, étant données qu'ils prennent totalement en charge la mission de dédouanement pour leurs clients, ou ces derniers leurs procurent seulement les documents nécessaires correspondants à la marchandise, à savoirs le pli cartable.

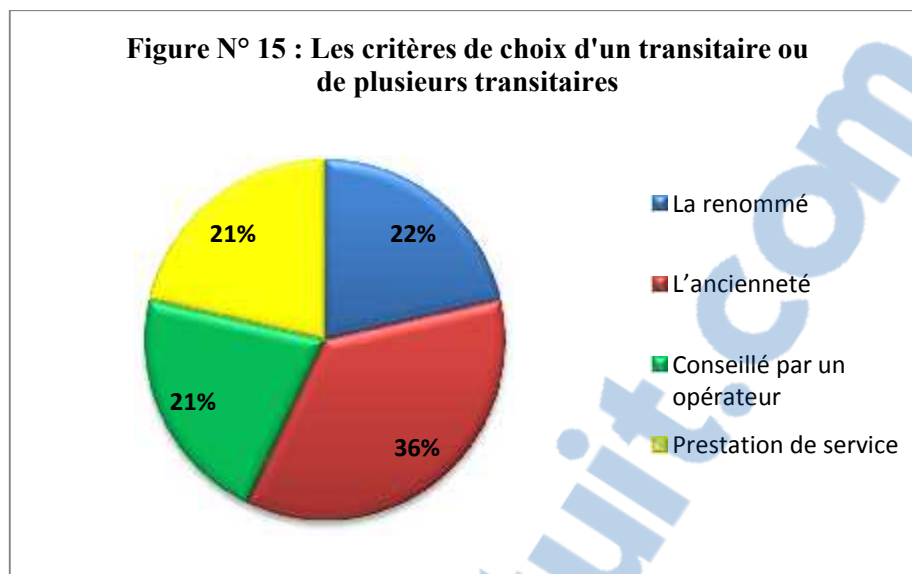
1.2.8. Les critères de choix d'un transitaire ou des transitaires :

Cette question a pour objectif de savoir sur quelle base les opérateurs économiques choisissent leurs transitaires

Tableau N°16 : Les critères de choix d'un transitaire ou des transitaires

Critère	Nombre	%
La renommé	6	22
L'ancienneté	10	36
Conseillé par un opérateur	6	21
Prestation de service	6	21
Total	28	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q16)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q16)

A partir des résultats obtenus, dont les réponses sont à choix multiples, nous constatons que les opérateurs économiques choisissent leurs transitaires sur la base du critère de l'ancienneté, pour ce qui est du reste des réponses comme vous le voyez elles ont été choisies à part égales, c'est-à-dire que les opérateurs économiques sont départagés à choisir leurs transitaires entre leurs prestations de service qui sont moins chères que celles de leurs concurrents et sa renommée dans la région, ainsi que pour certains leurs transitaires ont été conseillés par un partenaire avec qui ils échangent des relations, enfin nous déduisons que les entreprises interviewées jugent que les quatre (04) critères sont importants pour eux afin de choisir leurs transitaires.

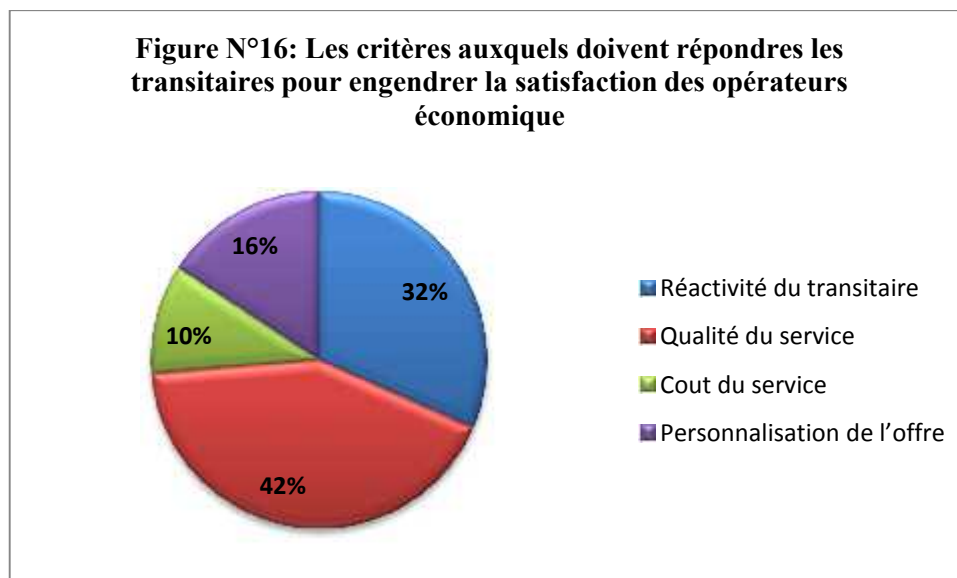
1.2.9. Les critères auxquels doivent répondre le transitaire pour engendrer la satisfaction des opérateurs économiques :

L'objectif de cette question est de connaître les critères qui engendrent la satisfaction des opérateurs économiques.

Tableau N° 17 : Les critères auxquels doivent répondre les transitaires pour engendrer la satisfaction des opérateurs économiques

Critères de satisfaction	Réactivité du transitaire	Qualité de service	Coût du service	Personnalisation de l'offre selon le client
Effectif	12	16	4	6

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q17)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q17)

A partir des résultats obtenus, dont les réponses sont à choix multiples, et comme vous le voyez dans le graphe ci-dessus, la majorité des entreprises questionnées mettent l'accent sur la réactivité et la qualité du service, pour eux c'est les deux critères les plus importants afin d'engendrer leur satisfaction, entre autres leurs satisfactions résident dans le fait que leurs transitaires respectent les délais de dédouanement et pallient aux éventuels problèmes de logistique, pour ce qui est de la personnalisation de l'offre et des coûts de services, seulement quelques entreprises jugent que c'est important pour eux afin qu'il engendre leur satisfaction, d'un autre point de vue et d'après les réponses franches de quelques opérateurs économiques, le facteur coût, est d'une importance majeure, vu le nombre important de leurs expéditions tout au long de l'année, cela leur permettra de minimiser leurs dépenses, et en même temps sa engendre leur satisfaction du moment que la qualité et la réactivité du transitaire sont remplies.

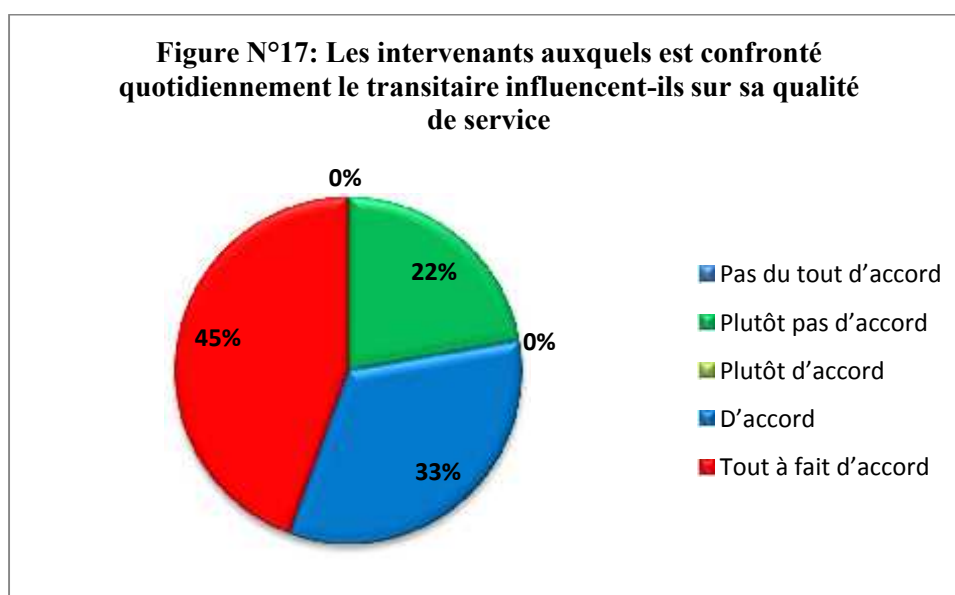
1.2.10. Les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire influence-t-ils sur sa qualité de service :

L'objectif de cette question est de savoir si l'entreprise portuaire et les compagnies maritimes influencent sur la qualité de service que le transitaire propose.

Tableau N° 18 : Les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire influence-ils sur sa qualité de service

Influence des intervenants	Effectif	%
Pas du tout d'accord	0	0
Plutôt pas d'accord	4	22
Plutôt d'accord	0	0
D'accord	6	33
Tout à fait d'accord	8	45
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q18)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q18)

En tenant compte des résultats obtenus, nous constatons que 80% des entreprises sondées jugent que les intervenants auxquels est confronté le transitaire ont une influence plus au moins directe sur la qualité de services que ce dernier propose, de notre point de vue et par rapport à ce que nous avons vu lors de notre stage pratique au sein de l'agence transit MTA nous confirmons que l'entreprise portuaire et l'administration des douanes ont un rôle prépondérant sur la qualité de service que le transitaire propose, vue les retards qu'accumulent ces deux dernières dans la manutention et la mise à quai de la marchandises, ainsi que l'administration des douane avec ces lourdes démarches, tandis que 20% des entreprises questionnées sont plutôt pas d'accord à ce sujet et qui estime que les intervenants auxquels est confronté le transitaire n'ont rien à avoir avec la qualité de service qu'il propose, entre autre pour eux, tout dépend de leurs compétences et leurs influence sur ses même intervenant, avec

un autre langage, il faut dire que certains transitaires au niveau de la wilaya de Bejaia n'hésitent pas à utiliser différents moyens afin d'être privilégié

1.2.11. Les opérateurs économiques ont-ils déjà eu affaire à un retard lors du dédouanement de leurs marchandises :

L'objectif de cette question est de savoir si les opérateurs économiques ont eu affaire à un éventuel retard lors du dédouanement de leurs marchandises.

Tableau N°19 : Les opérateurs économiques ont-ils déjà eu affaire à un retard lors du dédouanement de leurs marchandises

Réponse	Effectif	%
Oui	18	90
Non	2	10
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q19)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q19)

Nous constatons que la majorité des entreprises questionnées affirment avoir eu affaire à un retard lors du dédouanement de leurs marchandises, soit 90% de l'échantillon, tandis que seulement 10% restantes ont jamais eu affaire à un retard.

Cela s'explique par les raisons que nous allons citer ci-dessous.

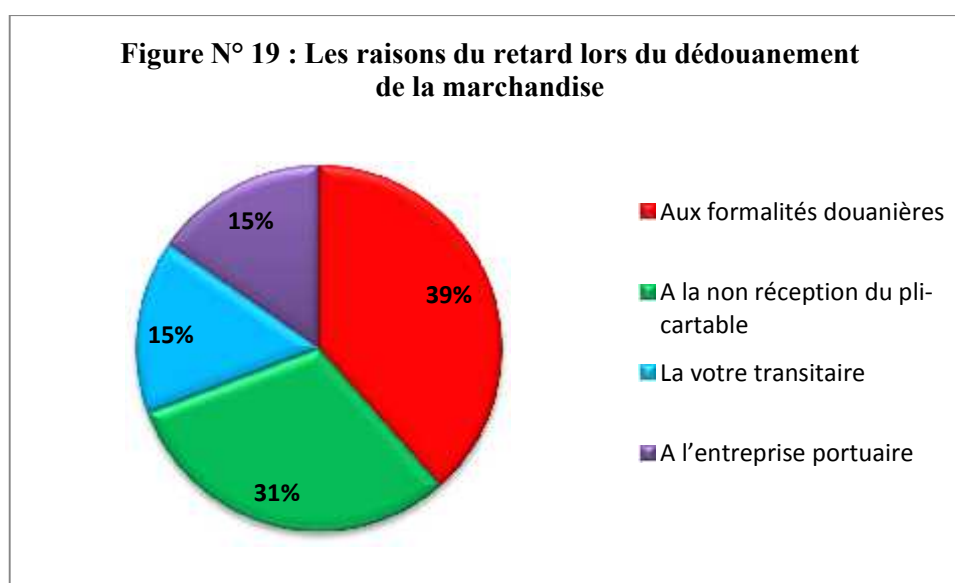
1.2.11.1. Les raisons du retard lors du dédouanement des marchandises :

Cette question a pour objectifs d'expliquer les raisons qui font que les marchandises subissent un retard lors du dédouanement.

Tableau N° 20 : Les raisons du retard lors du dédouanement des marchandises

La raison	Nombre	%
Aux formalités douanières	10	39
Non réception du pli-cartable	8	31
A votre transitaire	4	15
A l'entreprise portuaire	4	15
Total	26	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q20)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q20)

Concernant l'avis des dix-huit (18) entreprises qui ont déjà eu affaire à un retard lors du dédouanement de leurs marchandises, 39% d'entre elles, affirment que la cause de ce retard est dû aux formalités douanières, cela justifie encore plus que l'administration des douanes est perçue tel un agent entravant le commerce extérieur par ses lourdes démarches, tandis que 31% des entreprises sondées ont déjà eu un retard, mais cela est dû à la non-réception du pli cartable, à savoir les documents nécessaires au dédouanement de la marchandise, enfin 30% des entreprises restantes affirment que la cause du retard est due à leurs transitaires et à l'entreprise portuaire.

Dans ce cas nous déduisons que les problèmes que rencontrent régulièrement les opérateurs économiques dans le processus de dédouanement des marchandises, c'est bien les formalités douanière qui sont jugées très longues et en même temps lente, ainsi qu'aux expéditeurs de la marchandise dans les pays d'embarquement, ou c'est vraiment courant les cas où la marchandise arrive au port de débarquement sans le pli cartable, chose qui retarde le dédouanement de la marchandise vu que le propriétaire se trouvera dans l'obligation

d'attendre qu'on lui envoie les documents justifiant qu'il est le propriétaire de la marchandise pour pouvoir ensuite entamer la procédure.

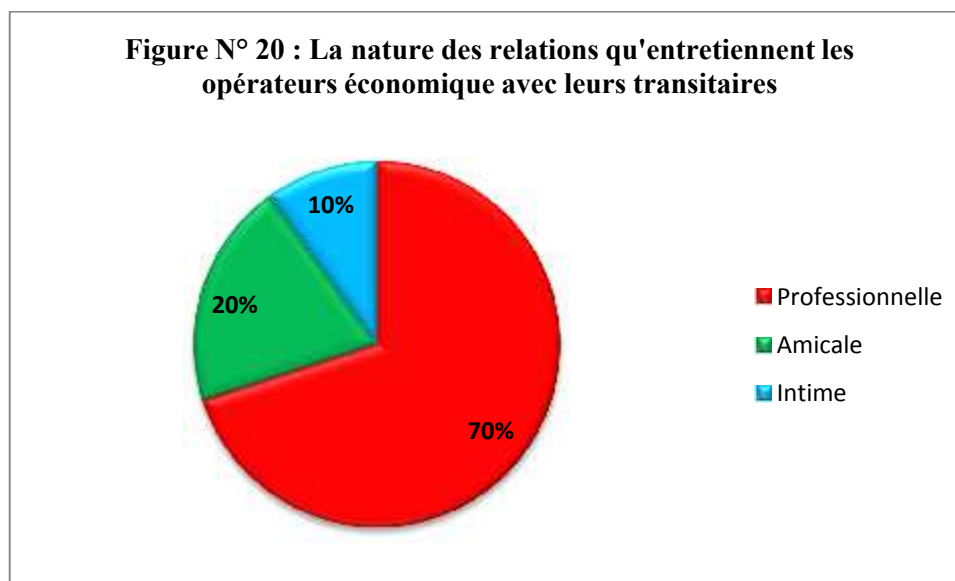
1.2.12. La nature des relations qu'entretiennent les opérateurs économiques avec leurs transitaires :

L'objectif de cette question est de connaître le genre de relation entretient les opérateurs économiques avec leurs transitaires.

Tableau N° 21 : La nature des relations qu'entretiennent les opérateurs économiques avec leurs transitaires

Type de relation	Effectif	%
Professionnelle	14	70
Amicale	4	20
Intime	2	10
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q21)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q21)

À travers les résultats obtenus, nous constatons que la majorité des entreprises questionnées soit 70% de notre échantillon à savoir quatorze (14) entreprises, affirment avoir des relations professionnelles avec leurs transitaires, tandis que 30% des entreprises restantes, quatre (04) d'entre elles entretiennent des relations amicales et seulement deux entreprises qui ont des relations intimes avec leurs transitaires.

1.2.13. Une bonne relation avec un transitaire découle de la prestation de service que ce dernier propose :

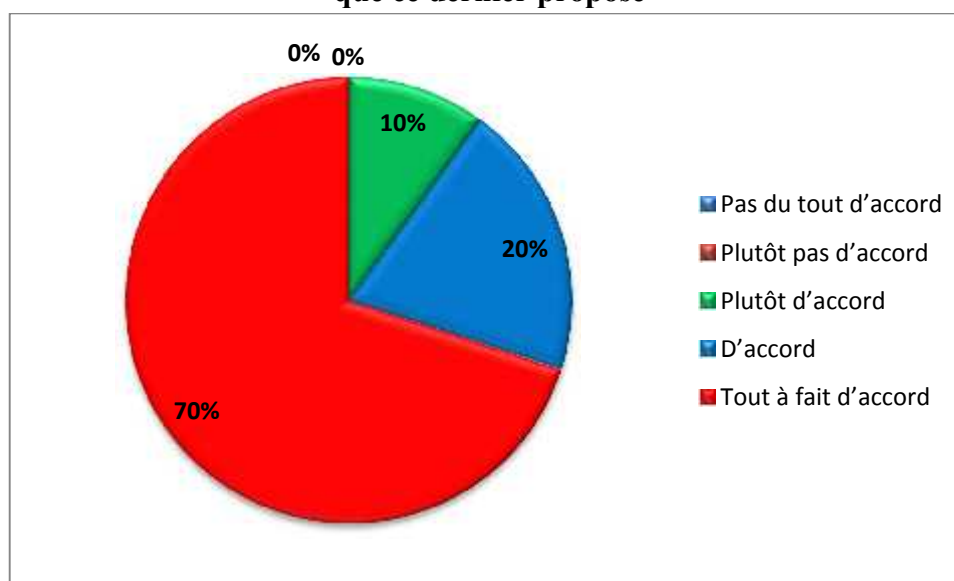
L'objectif de cette question est de savoir si réellement la prestation de service du transitaire dépend de la nature de sa relation avec l'opérateur économique.

Tableau N° 22 : Une bonne relation avec un transitaire découle de la prestation de service que ce dernier propose

Réponse	Effectif	%
Pas du tout d'accord	0	0
Plutôt pas d'accord	0	0
Plutôt d'accord	2	10
D'accord	4	20
Tout à fait d'accord	14	70
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q22)

Figure N°21 : Une bonne relation avec un transitaire découle de la prestation de service que ce dernier propose



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q22)

D'après les résultats obtenus auprès des opérateurs économiques dix-huit (18) d'entre eux affirment qu'ils sont d'accord voir même tout à fait d'accord du fait qu'une bonne relation avec leurs transitaires découle de la prestation de services que ce dernier propose, cela nous laisse dire que les opérateurs économiques tendent à se rapprocher de leurs transitaires et essaient de serrer leurs liens afin de bénéficier d'une bonne prestation de service, de notre point de vue ont estime que, tant que l'opérateur économique entretient une relations professionnels avec son transitaire ce dernier est dans l'obligation de respecter ses

engagements vis-à-vis de son client, donc nous déduisons que rares de nos jours ceux qui agissent et exercent leurs professions avec professionnalismes.

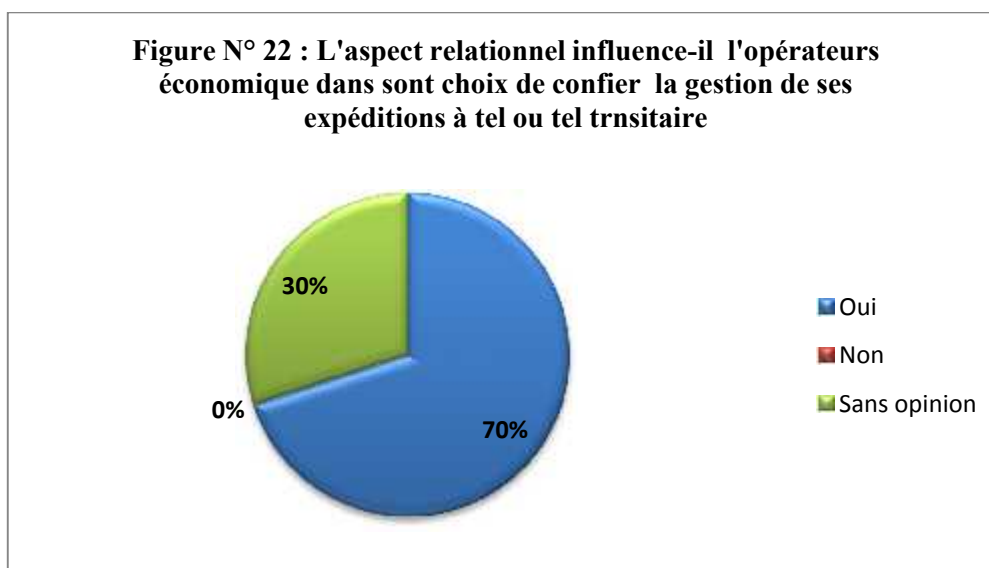
1.2.14. L'aspect relationnel influence-t-il l'opérateur économique dans son choix de confier la gestion de ses expéditions à tel ou tel transitaire :

L'objectif de cette question est de savoir si dans le cas où l'opérateur économique travaille avec plusieurs transitaires serait influencé par la relation qu'il entretient avec tel ou tel transitaire.

Tableau N° 23 : l'aspect relationnel influence-t-il l'opérateur économique dans son choix de confier la gestion de ses expéditions à tel ou tel transitaire

Réponse	Effectif	%
Oui	14	70
Non	0	0
Sans opinion	6	30
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q23)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q23)

A travers les résultats obtenus, nous constatons que la majorité des entreprises affirment que l'aspect relationnel influence leurs choix de confier leurs expéditions à tel ou tel transitaire, et d'après notre échantillon où nous avons pu rencontrer deux entreprises qui font recours à plusieurs transitaires, ces deux dernières se sont justifiées par le fait que l'importance des expéditions varie d'une marchandise à une autre, ce qui les laisse avoir une préférence pour l'un de leurs transitaires dont ils leur confient les expéditions d'une assez grande

importance, tandis que le reste des entreprises questionnées soit six (06) nous ont tout simplement dit qu'il n'ont pas d'opinion à ce sujet.

1.2.15. La fidélité des entreprises envers leurs transitaires :

L'objectif de cette question est de savoir si les entreprises questionnées sont fidèles à leurs transitaires.

Tableau N° 24 : La fidélité des entreprises envers leurs transitaires

Fidélisation	Effectif	%
Oui	20	100
Non	0	0
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q24)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q24)

La totalité des entreprises questionnées, affirment que si elles sont satisfaites par la prestation de service offertes par leurs transitaires, cela engendre systématiquement leurs fidélisations envers ces derniers, de ce fait et d'après les réponses obtenus, nous constatons que l'ensemble de notre échantillon est satisfait de la qualité que leurs offres leurs transitaires, ils ajoutent que pour eux les facteurs les plus importants sont bien la disponibilité, qualité de conseil, et rapidité réponse client, ainsi que le respect des délais, ajouté à cela le coût de service qui reste un facteur non négligeable.

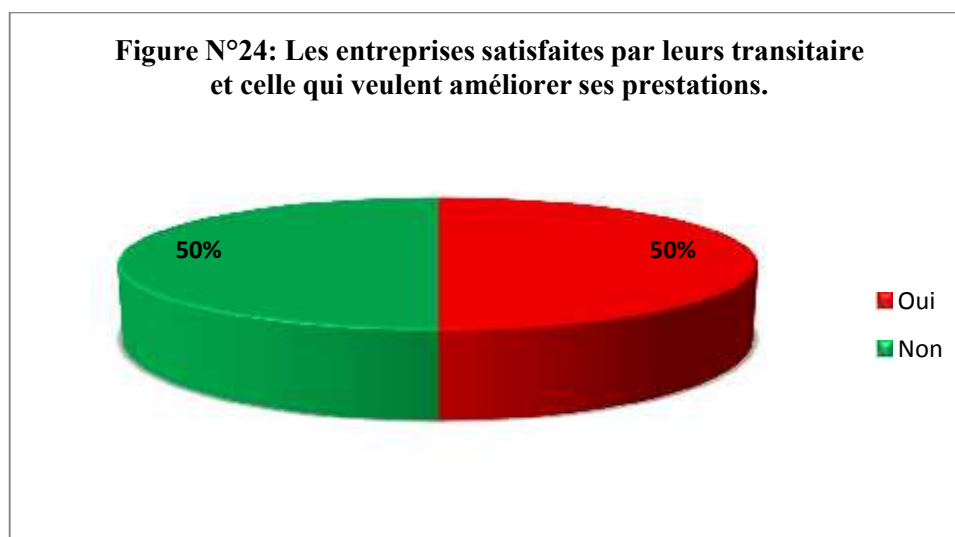
1.2.16. Les entreprises satisfaites par leurs transitaires et celles qui veulent améliorées ces prestations :

L'objectif de cette question est de connaître les points que les opérateurs économiques aimeraient voir s'améliorer afin d'accroître leurs satisfactions.

Tableau N° 25 : Les entreprises satisfaites par leurs transitaires et celles qui veulent améliorées ces prestations

Amélioration	Effectif	%
Oui	10	50
Non	10	50
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q24)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q24)

A travers les réponses obtenus de notre échantillon, soit vingt (20) entreprises, 50% d'entre elles sont satisfaites par les services proposés par leurs transitaires, tandis que les 50% restantes, affirment leurs souhaits de voir leurs transitaires améliorés quelques points qui sont : la rapidité d'exécution dans le processus de dédouanement des marchandises, pallié les éventuelles problèmes de logistique et le suivi des marchandises, la disponibilité...etc.

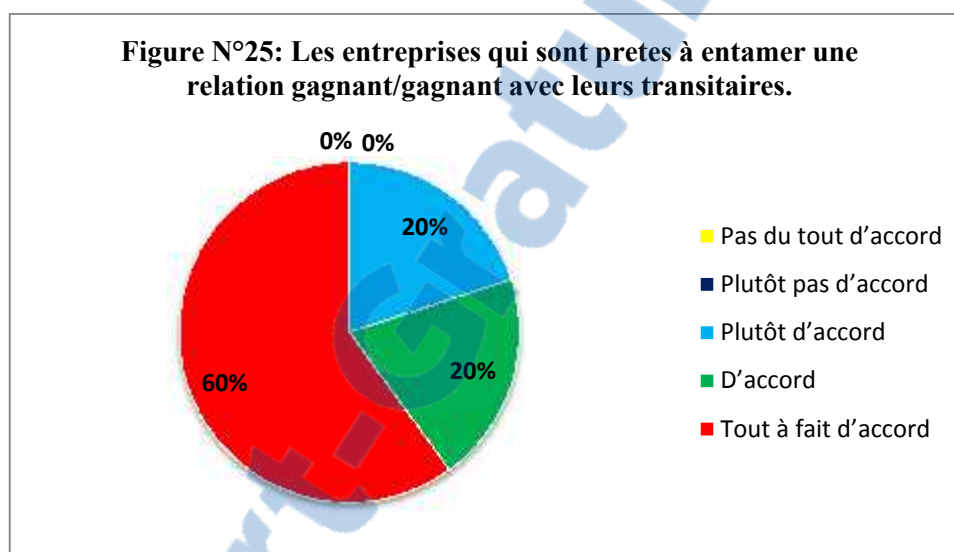
1.2.17. Les entreprises qui sont prêtes à entamer une relation gagnant/gagnant avec leurs transitaires :

L'objectif de cette question est de savoir si les opérateurs économiques sont prêts à entamer une relation gagnant/gagnant avec leurs transitaires.

Tableau N°26 : Les entreprises qui sont prêtes à entamer une relation gagnant/gagnant avec leurs transitaires.

Relation	Effectif	%
Pas du tout d'accord	0	0
Plutôt pas d'accord	0	0
Plutôt d'accord	4	20
D'accord	4	20
Tout à fait d'accord	12	60
Total	20	100

Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q26)



Source : Enquête de terrain, étude sur la qualité des services transitaires, commune de Bejaïa, Mai 2016. (Q26)

Parmi les entreprises satisfaites, beaucoup d'entre elles sont tout à fait d'accord pour entamer une relation gagnant/gagnant avec leur transitaire, elles sont douze (12) qui sont prêtes à le protéger des concurrents et avoir des relations durables, cependant quelques entreprises ne sont plutôt pas d'accord avec cette relation car elles pensent qu'à leurs profit et intérêts personnels, et cherche à saisir la meilleure offre à la première opportunité.

Conclusion du chapitre

A partir des informations que nous avons collectées, nous avons pu arriver aux conclusions suivantes :

- ✚ La totalité des opérateurs économiques questionnés sont des importateurs, ce qui dit que ces derniers font recours aux transitaires, aussi sa explique que le marché locale Algérien est étroit ;
- ✚ 70% des entreprises questionnés trouvent que l'Algérie ne facilite pas l'exercice d'opération d'import/export ;
- ✚ La majorité des entreprises sondées, soit 80% de notre échantillon sont des entreprises de moyenne taille (PME).
- ✚ La douane est perçue tel un agent entravant le développement du extérieur par la lourdeur de ses démarches, ainsi que le tarif douanier qui est considéré à la fois par l'Etat comme une protection de l'industrie locale, et une initiative exagéré du moment que les opérateurs économique affirment que la demande local est loin d'être satisfaite par la production locale ;
- ✚ La majorité des entreprise questionnés affirment faire recours aux transitaires afin de déléguer les responsabilités du transport à un acteur spécialisé, ainsi ses derniers leurs facilite les démarches liées à l'importation de marchandises ;
- ✚ 80% des entreprises sondées entretiennent une relation professionnel et sont en contact réguliers avec leurs transitaires et disent que c'est un acteur fondamental du transport de marchandise, voir même un véritable partenaire commerciale ;
- ✚ La qualité de services et la réactivité du transitaire sont les deux critères essentiels qui engendrent la satisfaction des opérateurs économiques ;
- ✚ Les intervenants auxquels est confrontés quotidiennement le transitaire, à savoir la douane, le port et les compagnies maritimes influence négativement sur la qualité de service que ce dernier propose en termes de temps et de rapidité d'exécution ;
- ✚ 60% des entreprise questionnés affirment être prêtent à entamer une relation gagnant/gagnant avec leurs transitaires.

Conclusion

générale

Conclusion générale

Le commerce extérieur est un facteur primordial pour le développement de toute économie, ce dernier a considérablement évolué à travers le temps grâce à l'influence du transport maritime qui ne cesse de s'accroître, ce qui explique le volume assez important des échanges commerciaux par cette dernière. A cet effet les entreprises se trouvent dans l'obligation d'accéder aux marchés étrangers afin d'être plus compétitives.

A travers notre travail de recherche qui traite le degré d'implication du transitaire dans le transport maritime international de marchandises ainsi que l'analyse des perceptions qu'ont les opérateurs économiques envers ses derniers, nous tenons à rappeler notre question principale suivante :

A Quel degré la qualité du service transitaire influe-t-elle sur la fluidité des procédures de dédouanement et quelles sont les perceptions des opérateurs économiques à leurs égards ?

Qu'en est-il du cas des acteurs économiques de la commune de Bejaïa ?

Pour apporter des réponses à notre problématique de recherche citée ci-dessus, cette étude nous a amené à aborder, dans un premier temps, un certain nombre de notions à l'aide de la revue littérature, dans le but de mieux cerner les éléments fondamentaux qui portent sur les concepts de base du transport maritime international et ses principaux intervenants, à savoir le transitaire, ainsi que son degré d'intégration dans le processus de dédouanement.

Ajouté à cela une étude sur le terrain a été menée sur deux volets : une analyse soutenue par un stage pratique, qui traite les procédures de dédouanement au sein de l'agence transit M.T.A et une enquête par questionnaire auprès des différents opérateurs économiques de la daïra de Bejaïa.

Cela nous a permis en premier lieu de décrire de façon concise les étapes de dédouanement des marchandises et de connaître l'activité du transitaire tel se fait en réalité, et en parallèle sa nous a permis de voir de près la qualité de service qu'offres le personnels de M.T.A a leurs clients, et en deuxième lieu d'analyser via le questionnaire les perceptions des opérateurs économiques vis-à-vis de leurs transitaires.

A travers le stage pratique qu'ont effectué et les résultats sondés via l'enquête, nous pouvons avancer que :

Via le stage pratique on conclut que :

- ✚ Les produits importés doivent faire l'objet d'une déclaration en détail afin de permettre à la douane de suivre les opérations douanières ;
- ✚ Le montant des droits et taxes dépend de la position tarifaire et de la provenance des produits importés ;
- ✚ Les autorités douanières exigent une série de documents afin de permettre le dédouanement des marchandises.

Via les résultats sondés de l'enquête on conclut que :

1. Les principaux intervenants directs ou indirects dans le processus de dédouanement des marchandises sont : l'entreprise portuaire, la compagnie maritime, l'administration des douanes, le transitaire.
2. La totalité des entreprises questionnées font appel au transitaire vu qu'ils jugent qu'il est préférable de déléguer les responsabilités des expéditions à un transitaire, qui pour eux est considéré tel un acteur fondamental du transport maritime et en même temps un véritable partenaire commercial, dont il est le seul intermédiaire qui leur facilite les démarches liées à l'importation des marchandises.
3. Les opérateurs économiques trouvent que les deux critères essentiels qui engendrent leurs satisfactions sont bien la réactivité, c'est-à-dire la rapidité de réponse client et l'aliénation des éventuels problèmes de logistique, ainsi que la qualité de service en assurant le suivi des marchandises et en respectant les délais de livraison.
4. La majorité des entreprises questionnées sont d'accord du fait que les intervenants auxquels est confronté le transitaire à savoir l'entreprise portuaire et l'administration des douanes influence sur la qualité de service qu'offre ce dernier, étant donné qu'ils ont tous eu affaire à un retard dans le dédouanement, donc la qualité de service du transitaire est rarement mise en cause, aussi il est à noter que diverses autres problèmes surgissent, à titre d'exemple la non réception du pli cartable, mais il n'est négligeable que le manque de professionnalisme de certains est la cause de ses retards.
5. La totalité des entreprises questionnées affirment être satisfaites par la qualité de service que leur offrent leurs transitaires ce qui a engendré leur fidélisation, voir même qu'ils sont prêts à entamer une relation gagnant/gagnant afin de continuer à

collaborer, néanmoins quelques améliorations sont souhaitables, notamment au niveau de la rapidité d'exécution dans le processus de dédouanement.

En se basant sur les constatations précédentes exposées, nous sommes en position d'affirmer l'hypothèse N° 1, et l'hypothèse N° 2.

Effectivement concernant la première hypothèse le transitaire est l'un des principaux intervenants dans la chaîne du transport maritime cela par sa contribution non négligeable à plusieurs niveaux à savoir, qu'il agit en tant que commissionnaire en organisant le transport de bout en bout, aussi il intervient en tant que mandataire pour le compte du chargeur à l'embarquement et pour le compte du réceptionnaire au débarquement.

Concernant la deuxième hypothèse nous confirmons que divers rôles, fonctions et responsabilités s'oblige pour le transitaire à savoir : informer son client des routes adaptés à son transport et s'occuper de la fourniture des conteneurs ainsi que de toutes les formalités administratives, et financières.

Aussi il a comme principale fonction d'assurer les fonctions des autres intervenants en agissant en tant que commissionnaire en douane pour la conduite et la présentation des marchandises, et en tant que consignataire de la cargaison pour la réception des main du chef d'agence ou du consignataire du navire voir même parfois du capitaine du navire tout ou partie de la cargaison pour la livrer à son destinataire, aussi il peut être logisticien en assurant toute la logistique de la marchandises.

Par contre ses responsabilités varient selon son activité (consignataire, manutentionnaire, logisticien...) donc ses responsabilités varient en fonction du rôle qu'il exerce, à savoir en tant que mandant dans le cadre du mandat ; en étant conseiller de son donneur d'ordre, et dans le cadre des autres missions à titre d'exemple en tant que consignataire il est responsable de toute faute commise par lui. A l'égard des tiers, il est tenu d'assurer la continuité entre deux transports distincts et d'assumer ses responsabilités administratives.

L'hypothèse N°3 quant à elle, dans sa première partie que les procédures de dédouanement sont simplifiées et accélérées, nous estimons que nous sommes en position de l'infirmer vu que la majorité des entreprises interrogées déclarent que ces procédures sont complexes par la lourdeur de leurs démarches administratives, ainsi que le temps qu'elles prennent. Par contre dans sa deuxième partie nous affirmons que les procédures de

dédouanement exigent plusieurs étapes à savoir : la déclaration et la vérification des marchandises pour s'assurer de sa conformité, ainsi que la liquidation et l'acquittement des droits et taxes pour l'obtention du bon à enlever des mains du receveur des douanes pour enfin être en possession total de sa marchandises.

Il faut souligner que toute l'importance de la présente étude, réside dans le fait qu'elle touche à la fois à la description des procédures de dédouanement qu'effectue le transitaire, et a l'analyse de la qualité de service qu'offre ce dernier dans ce même registre tels perçus par les opérateurs économiques à leurs égards.

Cependant cette recherche n'est pas exempte de limites. En effet, la taille de notre échantillon d'étude est de vingt (20) entreprises, ce qui entrave la généralisation des résultats, aussi faut souligner qu'ont à rencontré pas mal d'entravent au cours de notre études sur le terrain, avec le manque de collaboration de certains, chose qui n'a pas été a notre faveur, aussi, notre étude n'a pas pu toucher les autres intervenants dans le dédouanement. C'est pour cela que quelques suggestions de recherche s'ouvrent voir même s'imposent, elle son à la foi intéressantes que diverses, citons parmi elles : élargir le terrain d'investigation (échantillon), cibler plus d'intervenants comme l'entreprise portuaire, l'administration des douanes, et les compagnies maritimes...etc.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

1. OUVRAGES

- ✚ BELOTTI. J, Le transport international de marchandise, Paris, 1992.
- ✚ BERR. J-C, TREMEAU. H, Le droit douanier, 6ème édition, Edition Economica, 2006.
- ✚ BOURI. C, La logistique du commerce extérieur en Algérie, Théorie et pratique, 1ère édition, Edition EDIK, 2003.
- ✚ CAUMONT. D, « Les études de marché, comment concevoir, réaliser et analyser une étude », Edition Dunod, Paris, 2007.
- ✚ CHEVALIER. D, Pratique de l'import, Edition Foucher, Paris, 1995.
- ✚ DELMAS. J et CIE, « douane et exportation, guide pratique des procédures douanières », Direction générale de douanes et produits indirectes, Collection française, Paris, 1987.
- ✚ DONALD DAILY. M, « Logistique et transport international de marchandises », Edition L'Harmattan, Paris, 2013.
- ✚ Dictionnaire encyclopédique illustré, Hachette, édition, 2010.
- ✚ EL KAMEL EL KHALIFA. Mohamed, « Guide des transport internationaux de marchandises, Edition Dahleb, Alger, 1994.
- ✚ GAUTHY. Sinechat, VAUDERMMEN, « Etude de marché, méthode et outils », De Boeck université Bruxelles, 2005.
- ✚ GIANNELON.J-L, VERNETTE.E, « Etude de marché », Edition Vuibert, 1998.
- ✚ GUYOMAR. Abder, MARIN. Etienne, « Commerce International », Edition Sirey, Paris, 1995.
- ✚ Guide des transports internationaux de marchandises, 1994.
- ✚ J.P. MARCQ, « Risques et assurance transport et logistique », l'argus de l'assurance, édition 2011.
- ✚ J.M .Benamar, « technique du commerce international », 1998.
- ✚ KSOURI. I, « Les techniques douanières et fiscales », Edition Alger-Livres, Alger, 2010.

- ✚ LE PAN DE LIGNY. Gérard, « Guide commercial de l'exportation », 6ème édition, Edition Dunod, Paris, 1987.
- ✚ LEGRAND. Ghislaine, Martini. Hubert, « Management des opérations du commerce international », Edition Dunod, Paris, 1993.
- ✚ LE BELEM, « acteur du commerce maritime », édition Belize, 2011, fiche n°28.
- ✚ Nadine. VENTURELLI, Patrick. MIANI, « transport logistique », 8ème édition, le génie des glaciers, 2010.
- ✚ NEFFOUS, Mouhamed, Mankour, « Nouveau code maritime Algérien », 1998.
- ✚ NICOLAS. P. Y « Le transitaire et le commissionnaire de transport », DMF, édition 1978.
- ✚ P. PESTEL DEBORD, « le rôle de l'agent consignataire du navire en France », Annales IMTM, 1984
- ✚ PAVEAU. J, DUPHIL. F, avec la collaboration de BARELIER. A, DUBOIN. J, GERVAIS. F, KUHN. G, LEMAIRE. J-P, LEVY. C, PAVEAU. M. (2013) «Exporter, pratique du commerce international », 24ème édition, Edition Foucher, Malakoff
- ✚ S. Haddad, « les règles du commerce international », Alger, avril 2011.

2. DOCUMENT

- ✚ Document interne du Groupe MTA (Maghrébine de transport et auxiliaire).

3. REVUES

- ✚ « Le guide générale du commerce international ». Collection Guide-plus. Edition MLP, Alger, 1998.
- ✚ The world business organization, incoterms 2010, CCI, 2010.

4. TEXTES JURIDIQUE

- ✚ Circulaire n°67/DGB/CAB/D.110 du 10 septembre 1999.
- ✚ Code des douanes Algérien, 2ème édition. 1998.
- ✚ Code maritime Algérien, 1998.
- ✚ Décret exécutif n°97-614, octobre, 1997.
- ✚ Décret exécutif n° 99-197 du 16 août 1999.
- ✚ J.O.R.A n° 56 du 18 août 1999.

5. SITES INTERNET

-  <http://energies4.jimbo.com/le-transport-maritime/I-histoire-du-transport-maritime>
-  <http://www.lesaint-laurent.com/>
-  <http://www.logistiqueconseil.org/>
-  <http://www.memoireonline.com/>
-  <http://web2.gov.mb.ca/>
-  <http://www.glosaire.international.com/>
-  <http://www.esandis.com/>
-  <http://fr.wikipedia.org/>
-  <http://gcbsourcing.com/>
-  <http://www.kalgin.net.nz/>
-  <http://www.glossaire-international.com/>
-  <http://www.annugate.com/>

Rapport-Gratuit.com

LISTE DES ANNEXES

Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des sciences Economique, Commerciales, et des sciences de Gestion

Département des sciences commerciales

Option : Finance et Commerce International

Questionnaire d'Enquête

THÈME

Etude sur la qualité des services transitaires

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

Dans le cadre de la préparation de notre mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales, Option : Finance et Commerce International, nous vous prions de bien vouloir participer à notre enquête afin de parvenir à enrichir notre travail portant sur « l'intermédiation du transitaire dans le transport maritime international de marchandises », dont l'objet de notre enquête et d'évaluer la perception de la qualité des services transitaires au niveau de la wilaya de Bejaia à l'égard des opérateurs économiques.

Nous vous remercions de bien vouloir nous consacrer un peu de votre temps, et nous vous garantissons que ces informations anonymes resteront confidentielles et que leurs utilisations seraient purement scientifique.

Elaboré par :

1- Mr SAIM Achour

2- Mr TABCHOUCHE Anis

Encadré par :

Mlle AATOUT Hassiba

Cochez les cases qui correspondent à a situation de votre entreprise.

Axe 01 : La fiche signalétique.

1) Quel est le secteur d'activité de votre entreprise ?

.....

2) Depuis quand date la création de votre entreprise ?

- Moins de 5 ans.
- Entre 5ans et 10ans.
- Plus de 10ans.

3) Quel type de relation entretient votre entreprise avec l'étranger ?

- Importation.
- Exportation.
- Importation/exportation.

4) Quel type de produits échangez-vous avec les marchés extérieurs ?

- Matière première.
- Produits semi-finis.
- Produits finis.

5) Qu'est ce qui vous pousse le plus à échanger avec les marchés extérieurs ?

- Les prix attractifs par rapport aux marchés locaux.
- La qualité inférieure des produits locaux.
- L'étroitesse des marchés locaux.
- L'indisponibilité.

6) Trouvez vous que l'Algérie, est un pays où est facile l'exercice d'opérations d'import/export ?

- Oui.
- Non.

7) Si la réponse est « Non », ceci est, d'après vous, dû à :

- La pression fiscale des autorités douanières.
- Au transit time (le temps que prennent les procédures de dédouanement).
- Autres procédures administratives.

Autre :.....
.....

Axe 02 : Les formalités de dédouanement, et la qualité des services transitaires.

8) Etant donnée que votre entreprise entretient des relations avec l'extérieurs, que se soit à l'import ou à l'export, que représente l'administration des douanes à vos yeux ?

- Un simple caissier de l'Etat.
- Un promoteur du commerce extérieur.
- Un agent entravant le commerce extérieur par ses lourdes démarches.

Autre :.....
.....

9) Le tarif douanier a toujours été utilisé par l'Etat comme instrument principal de régulation des importations, qu'en pensez-vous de cette politique ?

- C'est une bonne initiative pour promouvoir les industries naissantes.
- Les importations de matières premières et produits semi finis ne doivent pas faire objet de tarification au même titre que ceux importés en état.
- C'est une initiative exagérée du moment que la demande locale est loin d'être satisfaite par la production locale.

10) Trouvez-vous qu'en matière de commerce extérieur, le facteur le plus imposant est la contrainte du temps que prennent les procédures de dédouanement ?

- Oui.
- Non.

Si la réponse est « non », argumenter votre opinion :.....

.....
.....

11) Travaillez vous avec des transitaires ? Si oui, avec :

- Un transitaire unique.
- Plusieurs transitaires.

12) Pour quelle(s) raison(s) faites-vous appel à un ou des transitaires ?

- Faciliter les démarches liées a l'importation et/ou a l'exportation de marchandises.
- Déléguer les responsabilités du transport de marchandises à un acteur spécialisé.
- Manque de connaissance dans le transport maritime.
- Externaliser le transport pour mieux se concentrer sur les activités clés de l'entreprise.

Autre :.....
.....

13) Dans le cas où vous êtes amené(e) à travailler avec un ou plusieurs transitaires, à quelle fréquence êtes-vous en contact avec lui ou eux ?

- Occasionnellement.
- Régulièrement.
- En contact permanent.

14) Parmi les affirmations suivantes, laquelle ou lesquelles correspondent le mieux à votre perception des transitaires ?

- Un acteur fondamental du transport de marchandises.
- Un véritable partenaire commercial.
- Un simple gestionnaire de vos expéditions.
- Une entité vitale pour la rentabilité de votre business.

Autre :.....
.....

15) Quels sont vos critères pour choisir votre ou vos transitaires ?

- Sa renommée dans la région.
- Son ancienneté dans le domaine du transit.
- Il vous a été conseillé par un opérateur économique avec qui vous avez des relations.
- Ses prestations de services qui sont moins chères que celles de ses concurrents.

16) Selon vous, quels sont les critères les plus importants auxquels doit répondre le transitaire pour engendrer votre satisfaction ? (plusieurs réponses possibles)

- Réactivité du transitaire (rapidité réponse client, pallié aux éventuels problèmes de logistique...).
- Qualité du service (respect des délais, suivi des marchandises, qualité de conseil, etc.).
- Coût du service.
- Personnalisation de l'offre selon le client.

Autre :.....
.....

17) Les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire (le port, les compagnies maritime etc.) ont une influence sur la qualité de service que ce dernier propose ?

- Pas du tout d'accord.
- Plutôt pas d'accord.
- Plutôt d'accord.
- D'accord.
- Tout à fait d'accord.

18) aviez vous déjà eu un problème de retard lors du dédouanement de votre marchandise ?

- Oui.
- Non.

19) Si c'est oui, cela est dû :

- Aux formalités douanières.
- A la Non réception du pli-cartable.
- A votre transitaire, qui a pris en charge le dédouanement d'autres marchandises appartenant à d'autres clients.
- A l'entreprise portuaire.

Autre :.....
.....

20) Comment qualifiez-vous la relation que vous entretenez avec votre ou vos transitaires ?

- Professionnelle.
- Amicale.
- Intime.

21) Une bonne relation avec un transitaire découle de la prestation de service que ce dernier propose ?

- Pas du tout d'accord.
- Plutôt pas d'accord.
- Plutôt d'accord.
- D'accord.
- Tout à fait d'accord.

22) Dans le cas où vous travailleriez avec plusieurs transitaires, l'aspect relationnel peut-il avoir une influence sur votre décision de confier la gestion de vos expéditions à tel ou tel transitaire ?

- Oui.
- Non.
- Sans opinion.

23) Dans votre cas, si vous êtes satisfait(e) par la prestation d'un transitaire, ceci engendre-t-il votre fidélisation envers ce dernier ?

- Oui.
- Non.

24) En comparaison avec la prestation actuelle de votre ou vos transitaires, y'aurait-il un point à améliorer ou un service supplémentaire à apporter afin d'accroître votre satisfaction ?

- Oui.
- Non.

Si la réponse est « oui » veuillez préciser

.....
.....
.....

25) Si vous êtes pleinement satisfait(e) par votre ou vos transitaires, seriez-vous prêt à entamer une relation gagnant/gagnant avec lui ? (EX : le prévenir qu'un de ses concurrents vous a transmis des taux inférieurs au siens pour gérer vos expéditions dont le but qu'il les révise afin de continuer à travailler avec lui).

- Pas du tout d'accord.
- Plutôt pas d'accord.
- Plutôt d'accord.
- D'accord.
- Tout à fait d'accord.

Merci pour votre collaboration.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIÈRES

Introduction générale.....	1
Chapitre I : concepts et approche documentaire sur le transport maritime international	5
Introduction du chapitre	5
Section 01 : Généralités sur le transport maritime international	6
1.1. Définition du transport maritime	6
1.2. Histoire du transport maritime international	7
1.2.1. Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux	7
1.2.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime	7
1.2.2.1. La création de canaux	7
1.2.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux	8
1.2.2.3. L'invention des conteneurs	8
1.3. L'importance du transport maritime	9
1.4. Les avantages du transport maritime	10
1.4.1. La massification du transport	10
1.4.2. Le moindre coût	10
1.4.3. Autres avantages	10
Section 02 : Les conventions du transport maritime international de marchandise	11
2-1. La convention de Bruxelles de 1924.....	11
2.1.1. Le principe de responsabilité.....	11
2.1.2. Les limites de responsabilité	12
2.1.3. Les délais de réclamation	12
2.2. Les règles de Hambourg.....	13
2.2.1. Le domaine d'application dans le temps et l'espace	14
2.2.2. Le fondement de la responsabilité.....	14
2.2.3. Les limites de responsabilité	14
2.2.4. La notion de transporteur substitué	15
2.2.5. La procédure des réserves	15
2.2.6. La compétence des juridictions judiciaires ou arbitrales.....	15
2.2.7. Les dispositions du droit public international dans la convention	15
2.3. Les règles de Rotterdam.....	16
Section 03 : principaux intervenants, et les différents contrats et document du transport maritime	17

3.1. Les principaux intervenants.....	17
3.1.1. Le transitaire.....	17
3.1.2. Le consignataire	17
3.1.2.1. Le consignataire du navire ou de la coque	18
3.1.2.2. Le consignataire de la cargaison	18
3.1.3. Le manutentionnaire (l'acconier)	18
3.1.4. Le courtier maritime.....	19
3.1.5. L'assurance.....	19
3.1.6. La douane	19
3.1.7. Le transporteur	20
3.1.8. Le chargeur.....	20
3.2. Les différents contrats et documents du transport maritime	20
3.2.1. Les contrats du transport maritime.....	21
3.2.1.1. Contrat de transport de marchandise	21
3.2.1.2. Contrat d'affrètement	21
3.2.1.3. Contrat de consignation	22
3.2.1.4. Contrat d'assurance	23
3.2.2. Les documents du transport maritime	23
3.2.2.1. Le connaissement maritime	23
3.2.2.2. Lettre du transport maritime (LTM)	24
3.2.2.3. Document de transport multimodal.....	24
3.2.2.4. Charte partie	24
3.3. Les Incoterms (international commercial terms)	25
3.3.1. Définition des incoterms	25
3.3.1.1. Les 11 incoterms 2010	26
3.3.2. L'utilité et le rôle des incoterms.....	29
3.3.2.1. Premier rôle	29
3.3.2.2. Deuxième rôle	29
3.3.2.3. Troisième rôle	29
3.3.3. La limite des incoterms	29
Conclusion du chapitre	30
Chapitre II : le succès du processus d'acheminement du transport maritime international.....	31
Introduction du chapitre	31

Section 01 : Appréciation du profil de l'activité du transitaire	32
1.1. Généralité sur l'activité du transit	32
1.1.1. Définition du transit	32
1.1.2. Rôle du transit	32
1.1.3. Les régimes de transit.....	33
1.1.3.1. Le régime national.....	33
1.1-3-2. Le transit communautaire	33
1.1-3-3. Le transit commun	33
1.1-3-4. Le transit international	33
1.2. Cadre conceptuel du transitaire	33
1.2.1. Définition du profil du transitaire.....	34
1.2.2. Les obligations des acteurs définis dans un contrat de transit.....	34
1.2.2.1. Obligations du transitaire dans le cadre du transit	34
1.2.2.2. Les obligations du transitaire tirées du mandat	35
1.2.2.3. Les obligations du mandant	37
1.2.3. Les différents rôles tenus par le transitaire.....	37
1.2.3.1. Les activités du transitaire.....	38
1.2.3.2. Les fonctions du transitaire	38
1.2.4. Les responsabilités du transitaire	43
1.2-4-1. Les responsabilités du transitaire à l'égard de son mandant	43
1.2.4.2. Responsabilités du transitaire à l'égard des tiers	44
Section 02 : Le Rôle des régimes douaniers dans la facilitation du processus de transit	
des marchandises.....	48
2.1. Les caractéristiques des régimes douaniers.....	48
2.1.1. L'exterritorialité	48
2.1.2. La suspension des droits et taxes.....	48
2.1.3. Le cautionnement (engagement cautionné)	49
2.2. Les différents régimes douaniers.....	49
2.2.1. Le régime de transport d'un point à l'autre du territoire douanier avec emprunt de la mer.....	49
2.2.2. Le régime de transit sous douane	49
2.2.3. Le régime de l'entrepôt des douanes.....	50
2.2.3.1. L'entrepôt public	50
2.2.3.2. L'entrepôt privé.....	51

2.2.3.3. L'entrepôt industriel	51
2.2.4. Le régime d'usine exercée.....	51
2.2.5. Le réapprovisionnement en franchise.....	52
2.2.6. L'admission temporaire.....	52
2.2.7. L'exportation temporaire.....	53
2.2.8. Le régime des magasins centraux d'approvisionnement.....	53
Section 03 : Comment se déroule le processus de dédouanement ?.....	54
3.1. Les formalités du dédouanement.....	54
3.1.1. La déclaration en détail	54
3.1.1.1. Les modalités d'établissement de la déclaration en détail	55
3.1.2. L'introduction du contenu de la note en détail dans le SIGAD	55
3.1.2.1. La validation automatisée de la déclaration	56
3.1.2.2. L'annulation de la déclaration.....	56
3.1.2.3. Le stockage en mémoire de la déclaration	57
3.1.3. Le contrôle de la déclaration en douane.....	57
3.1.3.1. Le contrôle de la recevabilité et d'enregistrement de la déclaration.....	57
3.1.3.2. Le contrôle consécutif à l'enregistrement de la déclaration.....	58
3.1.3.3. La vérification des marchandises	58
3.1.3.4. Le règlement des litiges nés en cours de vérification.....	59
3.1.4. La liquidation et l'acquittement des droit et taxes	60
3.2. L'enlèvement des marchandises.....	60
Conclusion du chapitre	62
Chapitre III : Etude de cas pratique	63
Introduction du chapitre	63
Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	64
1.1. L'historique de M.T.A	64
1.2. Présentation de la direction régionale MTA	65
1.3. Agence maritime	65
1.4. Agence transit et transport.....	65
1.5. Présentation de l'agence ATT	66
1.6. Organigramme de l'agence ATT.....	66
Section 02 : La démarche de la méthodologie de recherche.....	67
2.1. Présentation de l'étude sur le terrain	67
2.2. La population de l'enquête et l'échantillon d'étude.....	67

2.2.1. La population de l'enquête	67
2.2.2. L'échantillon d'étude	67
2.3. Le questionnaire d'enquête	68
2.3.1. Les questions ouvertes	68
2.3.2. Les questions fermées	68
2.3.3. La conception du questionnaire.....	68
2.3.4. Le mode d'administration	69
2.4. L'analyse des résultats	69
Section 03 : La description des procédures de dédouanement selon le régime 1025	70
3.1. L'étape préliminaire de dédouanement	70
3.2. La constitution du dossier de dédouanement	70
3.2.1. Le registre de commerce (RC)	71
3.2.2. La carte d'immatriculation fiscale.....	71
3.2.3. La facture d'achat domiciliée	71
3.2.4. Le certificat d'origine.....	71
3.2.5. Le certificat de circulation.....	72
3.2.6. Le certificat de conformité	72
3.2.7. La liste de colisage	72
3.2.8. Le connaissance	72
3.2.9. L'avis d'arrivé	73
3.2.10. La demande de franchise des droits de douane	73
3.2.11. Les facture de prestation	73
3.2.11.1. La prestation de consignataire MSCA	73
3.2.11.2. La prestation de l'EPB	73
3.2.11.3. La prestation de BMT (Bejaia Mediterranean Terminal)	73
3.2.11.4. La prestation du transitaire	73
3.3. La préparation, saisie et dépôt de la déclaration en douane	74
3.3.1. La préparation de la déclaration en douane.....	74
3.3.2. L'établissement de la grille de saisie.....	74
3.3.3. Le dépôt de la déclaration en douane	76
3.4. Le circuit de dédouanement	76
3.4.1. La recevabilité de la déclaration.....	76
3.4.2. L'enregistrement de la déclaration	76
3.4.3. La vérification de la déclaration.....	76

3.5. La liquidation et l'acquittement des droits et taxes	77
3.6. L'enlèvement des marchandises.....	78
3.7. Résumés de notre stage au sein de l'agence M.T.A.....	79
Conclusion du chapitre	81
Chapitre IV : Analyse détaillée des résultats de l'enquête	82
Introduction du chapitre	82
Section 01 : Résultats de l'enquête description et analyse.....	83
1.1. Selon l'axe N° 01 : La fiche signalétique	83
1.1.1. La répartition de l'échantillon selon le secteur d'activité	83
1.1.2. La répartition de l'échantillon selon l'âge de l'entreprise.....	83
1.1.3. La répartition de l'échantillon selon le type de relation avec l'étranger	84
1.1.4. La répartition de l'échantillon selon le type de produit échangé	85
1.1.5. La répartition de l'échantillon selon le motif des échanges avec l'extérieur	86
1.1.6. L'Algérie facilite-elle l'exercice d'opération d'import/export	86
1.1.6.1. Les raisons entravant l'exercice d'import/export	87
1.2. L'axe N° 02 : Les formalités de dédouanement et la qualité des services transitaires	88
1.2.1. La perception des opérateurs économiques sur l'administration des douanes.....	88
1.2.2. Le tarif douanier est perçu tel un régulateur des importations.....	89
1.2.3. Le facteur plus imposant en matière de commerce extérieur est la contrainte de temps que prennent les procédures de dédouanement	90
1.2.4. Les opérateurs économiques font-ils recours à un ou plusieurs transitaires	91
1.2.5. Les raisons qui poussent les opérateurs économiques à faire appel à un ou plusieurs transitaires	92
1.2.6. La fréquence de contact des opérateurs économiques avec leurs transitaires	93
1.2.7. La perception des opérateurs économiques à l'égard de leurs transitaires.....	94
1.2.8. Les critères de choix d'un transitaire ou des transitaires.....	95
1.2.9. Les critères auxquels doit répondre le transitaire pour engendrer la satisfaction des opérateurs économique.....	96
1.2.10. Les intervenants auxquels est confronté quotidiennement le transitaire influence-ils sur sa qualité de service.....	97
1.2.11. Les opérateurs économiques ont-ils déjà eu affaire à un retard lors du dédouanement de leurs marchandises.....	99
1.2.11.1. Les raisons du retard lors du dédouanement des marchandises	99

1.2.12. La nature des relations qu'entretiennent les opérateurs économiques avec leurs transitaires	101
1.2.13. Une bonne relation avec un transitaire découle de la prestation de service que ce dernier propose	102
1.2.14. L'aspect relationnel influence-t-il l'opérateur économique dans son choix de confier la gestion de ses expéditions à tel ou tel transitaire	103
1.2.15. La fidélité des entreprises envers leurs transitaires	104
1.2.16. Les entreprises satisfaites par leurs transitaires et celles qui veulent améliorer ces prestations.....	105
1.2.17. Les entreprises qui sont prêtes à entamer une relation gagnant/gagnant avec leurs transitaires	105
1.3. Le récapitulatif des principaux résultats de l'enquête.....	106
Conclusion du chapitre	108
Conclusion générale	109
Bibliographie.....	110
Annexe	113

Résumé

L'ouverture du marché Algérien a permis aux échanges commerciaux de gagner de l'essor, notamment avec l'évolution du transport maritime, ce qui explique, que le volume des transactions ne cesse de s'accroître. Ces dernières font appel la plupart du temps à des intermédiaires appelés « transitaires » qui interviennent dans la chaîne du transport maritime, ainsi il accomplit pour autrui des formalités administratives et réglementaires qu'exigent l'administration des douanes. En premier lieu cette recherche a pour objectif d'essayer de comprendre le processus de dédouanement des marchandises au sein d'une agence de transit, et en deuxième lieu analyser la qualité de service qu'offre le transitaire aux opérateurs économiques, cela en menant une étude qualitative en effectuant un stage pratique au sein de l'agence transit M.T.A, ainsi qu'une étude par questionnaire auprès des différents opérateurs économique de la daïra de Bejaia.

Mots clés : Transitaire, transport maritime, procédure de dédouanement, la douane, régimes douaniers, perception des opérateurs économiques.

Abstract

The opening of the Algerian market allowed the trade to earn the rise, especially with the development of maritime transport, which explains that the volume of transactions continues to increase. These rely mostly to middlemen called "forwarders" involved in the maritime transport chain, so it made for another regulatory and administrative formalities required by the Customs Administration. Firstly this research aims to try to understand the cargo clearance process within a transit agency, and secondly analyze the quality of service provided by the forwarder to traders, this leading a qualitative study by doing an internship within the agency MTA transit, and a questionnaire survey among the various economic operators in the daïra of Bejaia.