

École des Hautes Etudes Commerciales



**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en
Sciences Commerciales**

Option : Affaires Internationales

**Le rôle des agences transitaires dans l'optimisation
des frais de surestaries à l'importation
Etude de Cas : FILTRANS SPA**

Élaboré par :

Mlle GOUASMIA Nour elhouda

Dirigé par :

Mme BOUDIFA Hakima

Maitre de conférences « A »

À EHEC d'Alger

Année universitaire : 2023/2024

Remerciement

Avant tout propos, nous remercions DIEU le tout puissant qui nous a éclairci le chemin du savoir et nous a donné le courage et la volonté nécessaire pour élaborer notre mémoire de fin d'étude

Nous tenons à exprimer notre plus sincère gratitude à notre encadrante Mme BOUDIFA Hakima, pour son soutien, ses conseils précieux et son encadrement bienveillant tout au long de la réalisation de notre travail de recherche.

Nous remercions également Mr CHAIB Mohamed pour son bon et inconditionnel accueil au sein de l'entreprise FILTRANS.

Nous remercions également Mr BADSI Kamel pour leur orientation et leur aide à réaliser ce modeste travail, aussi à l'ensemble du personnel de l'entreprise, qui tout au long de ce travail ont su nous apporter un soutien constant, une écoute, et des conseils précieux ainsi que leur disponibilité tout au long de cette période.

Nous adressons nous sincères remerciements à tout le corps professoral et administratif de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales pour leurs efforts tout au long de notre cursus universitaire.

Liste des figures

Chapitre I :

N°	Titre	Page
I.1	Les phases du cycle de vie du produit	12
I.2	Evolution du commerce extérieur de l'Algérie période 1991-2021	25
I.3	Les étapes de la chaîne documentaire à l'international	32
I.4	Les incoterms maritime version 2020	52
I.5	La Répartition des frais et des risques dans les incoterms maritimes 2020.	54

Chapitre II :

N°	Titre	Page
II.1	Flux opérationnel du le nouveau système de transit informatisé (NSTI)	73
II.2	Les facteurs clés à prendre en compte lors de la négociation des conditions de paiement	92

Chapitre III :

N°	Titre	Page
III.1	L'Organigramme de FILTRANS	109
III.2	La place de FILTRANS dans la gestion des délais	135

Liste des tableaux

Chapitre I :

N°	Titre	Page
I.1	Classement des principaux armateurs mondiaux en Mars 2024	42
I.2	Les avantages et les inconvénients du transport maritime	57

Chapitre II :

N°	Titre	Page
II.1	Calcul d'une facture de surestaries (l'agence transitaire FILTRANS)	88
II.2	Les modes de réalisation d'un crédit documentaire	96

Chapitre III :

N°	Titre	Page
III.1	Identification du FILTRANS	106
III.2	L'analyse SWOT pour l'entreprise FILTRANS	115
III.3	Les profils des personnes interrogées	118
III.4	Les frais de surestaries	122
III.5	Les frais de surestaries (Cas de NAFTAL)	137

Liste des abréviations

Abréviation	Signification
ACR	Des Accords Commerciaux Régionaux
AGI	Des Autorisations Global A L'importation
ALCES	Algerian Customs Electronic System
ALGERAC	Organisme Algérien D'accréditation
ALGEX	L'Agence Nationale De Promotion Du Commerce Extérieur
BIRD	La Banque Internationale Pour La Reconstruction Et Le Développement
BL	Bill Of Lading
BM	La Banque Mondiale
CACI	Chambre Algérienne De Commerce Et d'Industrie
CAGEX	Compagnie Algérienne D'assurance Et De Garantie Des Exportations
CCI	Chambre Du Commerce International
CFCI	Centre De Formation En Commerce International
CFR	Cost And Freight
CIF	Cost Insurance And Freight
CIP	Carriage And Insurance Paid To
CIRDI	Le Centre International Pour Le Règlement Des Différends Relatifs Aux Investissements
CMA CGM	Compagnie Maritime D'affrètement - Compagnie Générale Maritime
CMI	Comité Maritime International
CNAN	Compagnie Nationale De Navigation
CNUCED	Conférence Des Nations Unies Sur Le Commerce Et Le Développement

CNUDCI	La Commission Des Nations Unies Pour Le Droit Commercial International
COC	Carrier Owned Container
COSCO	China Ocean Shipping Company
CPT	Carriage Paid To
CUPIA	Customs Uni-Pass International Agency
DA/DZD	Dinar Algérien
DAP	Delivered At Place
DAT	Delivered At Terminal
DDP	Delivered Duty Paid
DDU	Delivery Duty Unpaid
ECOSOC	Economic And Social Council / Conseil Economique Et Social
EDI	Échange De Données Informatisé
EPE	Entreprise Publique Economique
ERP	Enterprise Resource Planning
EURL	L'entreprise Unipersonnelle A Responsabilité Limité
EVP	L'équivalent Vingt Pieds
EXW	Ex Work
FAS	Free Alongside Ship
FBL	FIATA Bill Of Lading
FCA	Free Carrier
FIATA	Fédération Internationale Des Associations De Transitaires Et Assimilés
FMI.	Le Fonds Monétaire International
FOB	Free On Board
FSPE	Fonds Spécial Pour La Promotion Des Exportations

GEMA	Société Générale Maritime
GESTRAMAR	Groupe Algérien De Transport Maritime
GPA	Les Groupements Professionnels D'achat
GPS	Global Positioning System
HO	Théorie Hechsher-Othlin
HOS	Théorie Hechsher-Othlin Samuelson
HOV	Théorie Hechsher-Othlin Vanek
IBS	Impôt Sur Les Bénéfices Des Sociétés
ICS	La Chambre Internationale De La Marine Marchande
IDA	The International Development Association
IFC	International Finance Corporation / La Société Financière Internationale
INCOTERMS	International Commercial Terms
ISO	International Organization For Standardization
KCS	Korea Customs Service
MIGA	The Multilateral Investment Guarantee Agency
MSC	Mediterranean Shipping Company
NASHCO	National Shipping Company
NSTI	Le Nouveau Système De Transit Informatisé
OEA	Opérateur Economique Agréé
OMC	Organisation Mondiale Du Commerce
OMD	Organisation Mondiales Des Douanes
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONACO	L'office National De La Commercialisation
PAS	Le Programme D'ajustement Structurel

PED	Pays En Développement
PGE	Le Programme Général D'exportation
PGI	Plan Global D'importation
QHSE	Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement
RFID	Radio Frequency Identification
RUU	Règles Et Usances Uniformes
SAFEX,	Société Algérienne Des Foires Et Exportations
SARL	La Société A Responsabilité Limité
SIGAD	Système Informatique De Gestion Et De Contrôle Des Opérations De Dédouanement Des Marchandises
SOC	Shipper Owned Containers
SPA	Société Par Actions
SWIFT	Society For Worldwide Interbank Financial Telecommunication
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
SYGADE	Le Système De Gestion Et D'analyse De La Dette
TC	Conteneur
TMS	Transport Management System
TVA	Taxe Sur La Valeur Ajoutée
USD	Dollar Américain

Résumé

L'importation des marchandises par voie maritime n'est pas sans défis, les intervenants de ce secteur se retrouvent dans un environnement complexe avec des réglementations stricts, des risques et des fluctuations économiques entre les pays. Ce mode de transport maritime occupe une place essentielle pour la connectivité globale et le développement économique grâce à la transportation des marchandises à moindre coûts.

Le transporteur maritime met à la disposition du destinataire des conteneurs afin d'assurer la livraison des marchandises. Parmi les défis majeurs, pour l'importateur en particulier, c'est la prolongation de l'immobilisation des conteneurs importés au niveau du port de destination, au-delà du temps prévu pour le déchargement qui représente un problème entraînant des coûts supplémentaires et des retards dans les opérations logistiques « les surestaries des conteneurs ».

En Algérie les surestaries sont limitées à 90 jours seulement ce qui représente une perte sèche pour l'armateur car ces frais supplémentaires représentent un fardeau économique non négligeable . Cependant, l'intervention du transitaire se positionne dans la coordination de toutes les étapes de la chaîne logistique à partir de l'accostage du navire jusqu'à la restitution des conteneurs vides au parc de la compagnie maritime en s'assurant d'accomplir leur engagement envers son client dans les délais impartis.

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre cas pratique au sein de l'entreprise transitaire FILTRANS afin de déterminer les efforts du transitaire dans la minimisation des frais de surestaries de conteneurs pour le compte de son client et découvrir les principaux délais qui doivent être optimisés lors du traitement de marchandise tel que les formalités douanières à l'importation en Algérie où les infrastructures portuaires parfois sont insuffisantes pour régler ce problème .

Mots clés : transport maritime, conteneurs, compagnie maritime, surestaries, retards

ملخص

استيراد البضائع عن طريق النقل البحري ليس خالياً من التحديات، إذ يجد المتدخلون في هذا القطاع أنفسهم في بيئة معقدة تتسم بتنظيمات صارمة، ومخاطر، وتقلبات اقتصادية بين الدول. يحتل هذا النمط من النقل البحري مكانة أساسية في الاتصال العالمي والتنمية الاقتصادية بفضل نقله للبضائع بتكاليف منخفضة.

يضع الناقل البحري الحاويات تحت تصرف المستلم لضمان تسليم البضائع. ومن بين التحديات الرئيسية، بالنسبة للمستورد خاصة، هو تمديد فترة احتجاز الحاويات المستوردة في ميناء الوجهة، بعد المدة المقررة للتفريغ، مما يمثل مشكلة تؤدي إلى تكاليف إضافية وتأخيرات في العمليات اللوجستية، والمعروفة بـ "رسوم التأخير".

في الجزائر، يتم تحديد رسوم التأخير لمدة لا تتجاوز 90 يوماً فقط، مما يمثل خسارة مباشرة للناقل، حيث تمثل هذه التكاليف الإضافية عبءاً اقتصادياً لا يُستهان به. ومع ذلك، يتدخل وكيل الشحن في تنسيق جميع مراحل سلسلة التوريد بدءاً من رسو السفينة حتى إعادة الحاويات الفارغة إلى ساحة الشركة البحرية، مع ضمان الوفاء بالتزاماتهم تجاه عملائهم في المواعيد المحددة.

في هذا السياق، تندرج دراستنا العملية داخل شركة الشحن " فيلترانس " لتحديد جهود وكيل الشحن في تقليل رسوم التأخير للحاويات لصالح عملائه واكتشاف الفترات الزمنية الرئيسية التي يجب تحسينها أثناء معالجة البضائع، مثل الإجراءات الجمركية عند الاستيراد في الجزائر، حيث تكون البنية التحتية للموانئ أحياناً غير كافية لحل هذه المشكلة.

الكلمات الرئيسية: النقل البحري، الحاويات، الشركة البحرية، رسوم التأخير، التأخيرات

Abstract

The importation of goods by sea is not without challenges. Stakeholders in this sector find themselves in a complex environment with strict regulations, risks, and economic fluctuations between countries. This mode of maritime transport plays an essential role in global connectivity and economic development by transporting goods at lower costs.

The maritime carrier provides containers to the recipient to ensure the delivery of goods. Among the major challenges for the importer, in particular, is the prolongation of the immobilization of imported containers at the destination port beyond the allotted time for unloading, which represents a problem leading to additional costs and delays in logistical operations, known as "container demurrage charges."

In Algeria, demurrage charges are limited to only 90 days, which represents a direct loss for the shipping company as these additional costs represent a significant economic burden. However, the intervention of the freight forwarder is positioned in the coordination of all stages of the logistics chain from the docking of the ship to the return of empty containers to the shipping company's yard, ensuring they fulfill their commitment to their client within the allotted time.

It is in this context that our case study within the freight forwarding company FILTRANS aims to determine the efforts of the freight forwarder in minimizing container demurrage charges on behalf of their client and to discover the main timeframes that need to be optimized during the handling of goods, such as customs procedures for importation in Algeria, where port infrastructure is sometimes insufficient to address this issue.

Keywords: maritime transport, containers, shipping company, demurrage, delays

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE	13
Chapitre I : Cadre Général sur l'importation et le Transport maritime	6
Introduction du chapitre I	7
Section 1 : Généralités sur le Commerce Extérieur en Algérie	8
Section 2 : Généralités sur L'importation en Algérie	27
Section 3 : Généralités sur le transport maritime de marchandises	40
Conclusion du chapitre I	57
Chapitre II : Le Rôle Du Transitaire Dans L'optimisation Des Frais De Surestaries	58
Introduction du chapitre II	59
Section 1 : Cadre conceptuel du transit dans le Processus d'Importation	60
Section 2 : les Frais de Surestaries à l'importation	74
Section 3 : La gestion des délais à l'importation :	88
Conclusion du chapitre II :	100
Chapitre III : Analyse Sur L'optimisation Des Frais De Surestaries Par FILTRANS	101
Introduction du chapitre III	102
Section 01 : Présentation de L'entreprise Transitaire FILTRANS	103
Section 02 : La Présentation de la méthodologie de recherche	114
Section 03 : Synthèse de l'étude et recommandations	130
Conclusion du chapitre III :	139
CONCLUSION GÉNÉRALE	140
BIBLIOGRAPHIE	144
ANNEXES	150



INTRODUCTION

GÉNÉRALE

INTRODUCTION GENERALE

Le commerce international est devenu une variable essentielle dans le monde économique ; il manifeste la complémentarité et l'imbrication des producteurs et des consommateurs des différents pays et il affecte l'autonomie des politiques économiques. Les échanges commerciaux internationaux entre les différents pays du monde en Algérie notamment dans l'importation , contribuent à la favorisation de la diversité des produits à l'échelle national pour les consommateurs en contribuant à l'innovation et la compétitivité entre les entreprises locales.

L'économie mondiale dépendant du transport maritime et la réalisation des échanges commerciaux internationaux entre les pays du monde entier est assurée par le bon choix du mode de transport approprié, d'après une étude de la CNUCED sur le transport maritime 90% des marchandises sont transportées par voie maritime, environ 10 milliards de tonnes chaque année, en utilisant des moyens adaptés à la nature de la marchandise importée (conteneur, palette ..). Cependant, depuis les années soixante, les conteneurs maritimes de 20 et 40 pieds sont développés en révolutionnant toute la chaîne logistique depuis l'expéditeur jusqu'à le destinataire dans le meilleur délai avec l'intervention du transitaire et le commissionnaire en douane, le consignataire pour que la marchandise arrive en bon état dans les meilleures conditions, coût, délais et sécurité.

Les marchandises importées transportent sous le régime du connaissement maritime dans des conteneurs appropriés fournis par le transporteur maritime, ils peuvent être sa propriété ou appartenir à des compagnies maritimes pour sa location. Le transporteur maritime met à la disposition de ses clients des conteneurs pour terminer l'échange commerciale internationale, en leur accordant un délai gratuit de l'immobilisation des conteneurs connu sur " la franchise ou estarie" pour décharger sa marchandise, ce délai doit être respecté car un fois expiré tout dépassement de cette franchise entraîne la naissance des frais supplémentaires communément appelés « les frais de surestaries » .

A cet effet, pour notre projet de fin de cycle, nous avons choisi " Le rôle des agences transitaires dans l'optimisation des frais de surestaries à l'importation " comme thème , et l'agence transitaire FILTRANS comme étude de cas.

Le choix de ce thème de recherche et ce domaine d'activité n'est pas été fait au hasard , ce sujet revêt une importance pour la conjoncture économique de l'Algérie car les frais de surestaries représentent une perte financière pour l'importateur au premier lieu et le trésor algérien aussi .Nous nous somme tournées vers l'agence transitaire FILTRANS car elle est

respectueuse dans le domaine de transport maritime et la logistique dans la gestion des délais pour libérer les marchandises pour ses clients en assurant ainsi une protection contre les retards tout au long du processus de dédouanement et jusqu'à la livraison aux locaux du client . Ces retards des délais pourraient prolonger les jours d'immobilisation des conteneurs , FILTRANS a une expérience et une réputation sur le marché algérien afin de faciliter le processus de l'importation et gagner la fidélité de ses clients , nous avons été motivé par le désir d'explorer ce domaine d'activité et surtout de comprendre les mécanismes utilisés pour réduire ces frais liés aux retards engendrés dès l'arrivée de la marchandise importée et son dédouanement jusqu'à la restitution des conteneurs vides , ce qui nous permet d'appliquer les connaissances théoriques sur le terrain et avoir une vision pratique .

L'objectif principal de cette recherche est de mieux comprendre comment FILTRANS contribue à la minimisation des délais liés au processus de dédouanement et la livraison des marchandise aux entrepôts locaux du client afin de libérer les conteneurs avant l'expiration du délai de franchise et minimiser les frais de surestaries , en s'interrogeant sur la manière dont FILTRANS fait face aux différentes anomalies et problèmes de manière à faciliter le dédouanement et la libération des marchandises avec une optimisation de sa gestion des délais critiques dans le but de répondre aux exigences de ses clients.

Ainsi, notre travail de recherche vise à répondre à la problématique suivante :

Comment la gestion des délais de traitement de la marchandise peut-elle être optimisée par une agence transitaire pour minimiser les frais de surestaries à l'importation ?

Cette problématique entraînent plusieurs interrogations et des sous questions, les réponses à celles-ci constituant les axes de réflexion de cette recherche académique :

Q 01 : Quels sont les premiers principaux délais rencontrés pour l'optimisation des frais de surestaries à l'importation ?

Q 02 : Quelles mesures spécifiques peuvent être mises en place par FILTRANS pour réduire les frais de surestaries en Algérie ?

Q 03 : Quelles sont les principales causes qui génèrent un paiement des frais de surestaries en Algérie ?

Afin de mieux répondre à ces sous-questions, nous avons formulé des hypothèses suggérant que :

H 01 : Les principaux délais rencontrés pour l'optimisation des frais de surestaries commencent principalement avec la livraison de la marchandise et les délais du processus de dédouanement de la marchandise .

H 02 : l'agence transitaire contribue à réduire les frais de surestaries à l'importation, en assurant un dédouanement rapide des marchandises et met à la disposition du l'importateur les ressources matérielles et humaines pour le déplacement de sa marchandise dans les délais convenus.

H 03 : Les frais de surestaries sont principalement imposés en raison du non-respect des engagements de la part des importateurs en Algérie.

Pour répondre à notre problématique principale et tester nos hypothèses, nous adapterons Cette méthodologie :

Dans un premier temps, nous avons effectué une recherche documentaires et consulter les différents ouvrages, revues scientifiques et des sites web spécialisés et aussi des travaux universitaires liés avec notre sujet de recherche . Nous avons également examiné des documents interne de FILTRANS pour un objectif de rédiger une partie dédiée aux concepts théoriques pour bien comprendre le sujet.

Ensuite, nous avons adapté une démarche analytique descriptive basée sur la recherche qualitative, reposant sur une enquête menée auprès du personnel de l'agence transitaire FILTRANS à travers un guide d'entretien pour les départements visés afin de collecter des informations et enrichir notre recherche.

Par conséquent , notre mémoire de recherche est organisé en trois chapitres qui se développent comme suit :

Le premier chapitre porte sur le commerce internationale en générale et ses organisations internationales , en abordant l'évolution du commerce extérieur en Algérie , l'opération de l'importation et les documents nécessaires que l'importateur doit les préparer pour accomplir les formalités douanières lors de ce processus , ainsi les mesures préventifs pour éviter les risques liés à l'importation , nus nous intéresserons au concept du transport maritime, ses organismes et les incoterms liées à ce mode de transport .

Le deuxième chapitre sera dédié à les principaux concepts du transitaire et son rôle dans la fluidité de l'importation de l'importation , ses fonction et enjeux rencontrés, en donnant un aperçu sur la définition globale des frais de surestaries des conteneurs , ses causes principales

INTRODUCTION GENERALE

et les solutions pour les minimiser et à la fin , nous allons mentionner les délais critiques lors du processus de l'importation et comment minimiser le retard de ces délais .

Le dernier chapitre sera consacré à la présentation de notre cas pratique au sein de l'agence Transitaire de FILTRANS en passant d'abord par la présentation de l'organisme d'accueil en général , ses activités et son organisation. Après nous présenterons la démarche méthodologique de l'étude qualitative réalisée. Enfin, nous synthétisons les résultats obtenus de l'enquête par entretien pour un objectif de confirmer ou d'infirmer les hypothèses, avec quelques recommandations visant à améliorer l'activité de l'agence transitaire de FILTRANS.



Chapitre I :
Cadre Général sur
l'importation et le
Transport maritime

Introduction du chapitre I

Le commerce internationale est un pilier de l'économie mondiale , son essor moderne est a émergé après la seconde guerre mondiale , stimulée par plusieurs facteurs tels que la croissance économique , les avancées technologiques et la mondialisation . En Algérie , les échanges commerciaux en 2022 a atteint le 104.2 milliards de dollar américain (USD), enregistrant une augmentation de 37 % par rapport de l'année précédente.

L'opération de l'importation à l'échelle mondiale représente un pilier essentiel pour les pays en voie de développement en leur fournissant l'accès vital à des ressources importantes pour leur croissance économique et favoriser les échanges commerciaux internationaux .Pour réaliser ces échanges , le transport maritime internationale permet aux pays du monde entier d'importer et exporter des marchandises à l'échelle mondiale , plus de 90 % des marchandises transportées par voie maritime Sur de longues distances avec une évolution des porte-conteneurs¹ qui ont révolutionnée l'efficacité de chargement et déchargement des marchandises afin de réduire les coûts et les délais .

Dans ce chapitre ; nous débuterons par une introduction générale sur le commerce internationale en précisant sur le commerce extérieur en Algérie dans la première section. Ensuite nous allons détailler sur l'importation en Algérie et ses nécessités dans la deuxième section. En fin, nous découvrons dans la troisième section les différents aspects du transport maritime el les incoterms liées à ce mode de transport.

Section 1 : Généralités sur le Commerce Extérieur en Algérie

L'échange de biens et de services entre pays représente le commerce international. Bien que cette forme de commerce ait une longue histoire, remontant aux siècles passés (comme en témoigne la Route de la Soie), elle connaît actuellement une revitalisation grâce à la mondialisation économique.

La théorie du commerce international, quant à elle, représente la branche de l'économie spécialisée dans l'étude et la modélisation de ces échanges internationaux.

Dans cette section nous abordons une Définition du commerce internationale et les principales institutions mondiaux du commerce internationale , ainsi l'évolution du commerce extérieur en Algérie.

1. La définition et les nouvelles théories du commerce international :

1.1. La définition du commerce international :

Ce phénomène installé depuis le 19 -ème siècle , se définit par l'ensemble des flux de marchandises (biens) et de services entre les espaces économiques nationaux. ¹

Ainsi, l'activité du commerce international est un ensemble de multitude aspects nécessaires à la maîtrise de ces échanges hors des frontières d'un pays. Par ailleurs, il existe un « droit des opérations de commerce international », qui est un outil essentiel pour établir des relations commerciales internationales entre les différents acteurs économiques encadrés par ce droit et se définit comme l'ensemble des règles applicables aux opérateurs et aux opérations du commerce international.

Le commerce international est basé sur le fait qu'aucun pays ne possède toutes les ressources telles que les matières premières ou les facteurs de production tels que la terre, le capital, le travail et la technologie sur son propre territoire. Il se mesure à la base des flux d'exportations et d'importations des marchandises et des services.

Le commerce mondial a connu une augmentation exponentielle en raison de la mondialisation. Ainsi, les échanges mondiaux ont été multipliés **par 200 depuis 1950** .

¹ <https://ses.webclass.fr/notions/commerce-international/> Publié le : 29 août 2013 - Mis à jour le : 6 février 2022 (consulté le 18/02/2024)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Il a augmenté au XIXe siècle à un rythme beaucoup plus rapide que la production mondiale¹, puis se développe avec l'inauguration de grandes voies telles que celles de SUEZ et du PANAMA, ainsi que l'établissement de lignes régulières de transport maritime grâce aux grandes compagnies d'armement.

1.2. Les nouvelles théories du commerce international :

Les nouvelles théories se présentent donc comme des rivales des théories traditionnelles et prétendent utiliser de nouveaux outils pour expliquer ces faits.

Ainsi , les théories traditionnelles du commerce international reposent sur l'échange basé sur l'avantage comparatif comme la théorie des avantages comparatifs , développée par DAVID RICARDO ,il explique que la spécialisation dans le commerce international génère toujours des profits, même si ce pays est absolument désavantagé dans la production des deux biens par rapport à l'autre pays , et ce raisonnement se fait selon le coût d'opportunité du produit "x" pour le produit "y" qu'exprime la quantité de "y" qui peut être obtenue avec une ressource utilisée pour produire une quantité donnée de "x "

Selon dominick SALVATORE « *Selon la loi des avantages comparatifs, même si une nation est moins efficace que (à un désavantage absolu par rapport à) une autre nation dans la production des deux biens, il reste une base pour un commerce mutuellement profitable. La première nation devrait se spécialiser dans la production et exporter le bien dans lequel son désavantage absolu est plus petit (c'est le bien avec un avantage comparatif) et importer le bien dans lequel son désavantage absolu est plus grand (c'est le bien avec son désavantage comparatif)* »²

Le terme de désavantage absolu signifie qu'un pays est moins efficace que l'autre pays dans la production des deux biens et l'autre terme de l'avantage comparatif exprime la capacité d'une pays à produire un bien à un coût d'opportunité plus bas par rapport à un autre bien, par rapport à une autre pays.

¹ Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères », la Découverte, 9e édition, 2003, p09

² Dominick SALVATORE, "Economie internationale", De boeck, 2008, p 54

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

La spécialisation de chaque nation dans le produit pour lequel il a un avantage comparatif (ou un moindre désavantage comparatif) et l'échange bilatéral, apparaissent alors avantageux.¹

Ainsi les théories traditionnelles de commerce international se basent sur les dotations factorielles des pays comme déterminants des spécialisations internationales comme le modèle de Heckscher-Ohlin ou bien “ La théorie pure du commerce international” ; c'est une théorie économique Développée par Eli Heckscher et Bertil Ohlin dans les années 1920 et 1930, et connue sous plusieurs noms, dont celui de la théorie de Heckscher-Ohlin (HO) ou encore de théorie Heckscher Ohlin-Samuelson (H.O.S), mais également celui de Heckscher Ohlin-Vanek (H.O.V), et ce en raison des contributions élaborées de ces derniers économistes , et se basent sur les différences dans dotations en facteur de production entre les nations, notamment le capital et le travail , la théorème de Heckscher-Ohlin selon dominick SALVATORE (2008) se définit comme suit « *une nation exporte le bien dont la production nécessite l'usage intensif du facteur qui y est relativement abondant et bon marché et importe le bien dont la production nécessite l'usage intensif du facteur qui y est relativement rare et coûteux* »² p 151.

Les nouvelles théories du commerce international ou bien les théories modernes explorent des aspects tels que les innovations technologiques, les réseaux de production mondiale, l'influence des politiques commerciales, et montrent que les spécialisations internationales dépendent dans une large mesure de la technologie, des rendements d'échelle croissants et de la différenciation des produits.

Les approches néo-factorielles et néo-technologiques ; Qui consistent dans le fait que la détermination des avantages comparatifs dépend principalement du capital humain, de la qualification de la main-d'œuvre, de l'innovation ou des évolutions technologiques.

➤ **L'approche néo-factorielle :**

C'est une analyse qui prend en considération les notions de capital humain et qualification du travail dans l'analyse théorique du commerce international et pour expliquer les déterminants des spécialisations dans les échanges commerciaux internationaux.

Donald B Keesing (1966) décompose le travail en huit (8) catégories de qualifications :

¹ Jean-Louis Mucchielli ,” PRINCIPES D'ECONOMIE INTERNATIONALE” Ed. ECONOMICA, 1989 , p7

² Dominick SALVATORE, op cit , p 151

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

1. les scientifiques et les ingénieurs ;
2. les techniciens et les dessinateurs industriels ;
3. les autres cadres ;
4. les dirigeants ;
5. les machinistes, électriciens et mécaniciens ;
6. les autres travailleurs manuels qualifiés ;
7. les employés de bureau ;
8. les travailleurs non qualifiés ou semi-qualifiés.

Une nation est relativement abondant en capital humain exportera des produits intensifs en travail qualifié (catégorie 1/2/3) puisque le travail qualifié est un facteur complémentaire du capital humain , et une nation est relativement peu abondant en capital humain , elle exportera des produits ou des biens intensifs en travail non qualifié (catégorie 8), le capital humain désigne les ressources investies dans l'éducation , la formation professionnelle ou bien l'enseignement et la santé ; afin d'obtenir un travail qualifié ou un niveau de qualification qui permet d'accroître la productivité qui est considéré par kennen (1965) ¹ comme l'output de la combinaison des facteurs travail et capital.

➤ L'approche néo-Technologique :

Le terme “ néo-technologique” a été introduit pour la première fois par Hufbauer en 1970, ainsi l'approche néo-technologique C'est une approche qui met l'accent sur le progrès technologique et aussi pour expliquer en quoi les évolutions technologiques ou bien ses changements ; qui peuvent être un déterminant important dans le commerce internationale.

Les changements dynamiques de la technologie peuvent s'expliquer par deux modèles ; l'écart technologique entre les nations comme déterminant des échanges ; ce modèle est développé pour la première fois par Michael. V. Posner en 1961, qui explique que l'avance technologique d'un pays ou une industrie va permettre de découvrir de nouveaux processus de production, et bénéficie temporairement d'un nouvel avantage comparatif sur ses partenaires pour le pays innovateur qu'il va fabriquer de nouveaux produits et établir un monopole temporaire dans sa production et son exportation de produits intensifs en nouvelles technologies .² mais cet

¹ Jean-Louis Mucchielli , op cit , p100

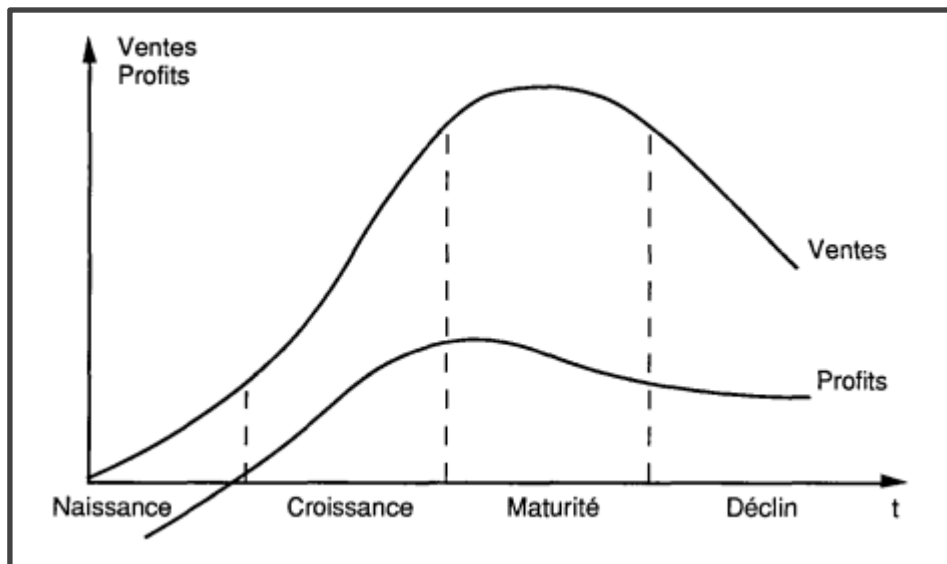
² Jean-Louis Mucchielli , op cit ,p39

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

avantage peut durer tant qu'il existe une demande dans les pays étrangers et disparaît peu à peu quand les producteurs de ces pays se lancent dans la fabrication de mêmes produits

Le deuxième modèle c'est le cycle de produit qui a été développé par Raymond Vernon (1966,1979) qui distingue quatre (4) phases dans le cycle de vie du produit : introduction (émergence/lancement), croissance, maturité et déclin; et dans chacune de ces quatre phases, le produit a des caractéristiques de production et de consommation différentes et aussi la structure du marché sur lequel il est vendu, évolue. La figure N°1.I suivante représente les phases du cycle de vie du produit :

Figure N° I.1: Les phases du cycle de vie du produit



Source : “ PRINCIPES D'ECONOMIE INTERNATIONALE ” par Jean-Louis Mucchielli / p 42

Pour la première phase ; le produit est fabriqué d'abord pour le marché domestique avec un début d'exportation vers les pays justifiant une demande identique ou similaire , avec un intensif en technologie et travailleurs qualifiés avec un prix élevé .Le produit est essentiellement consommé par des riches consommateurs du pays innovateur pour la deuxième phase , la phase de la croissance dont lequel le pays détenant un monopole technologique temporaire avec une exportation des produits intensifs en technologie , et pour la troisième phase : la maturité ; dans cette phase le produit connaît une baisse en termes d'exportation puisque la concurrence est très rude en raison de la diffusion de la technologie à l'échelle mondiale ; Le pays innovateur importe le produit en provenance des pays industrialisés suiveurs.

Enfin , durant la phase de déclin; l'apparition de plusieurs nouvelles versions de produits car sa technologie est dépassée et l'accroissement de l'intensité en travail non qualifié , dans ce cas-là , La production se déroule maintenant dans les pays en développement (PED) qui exportent ces produits vers les pays industrialisés.

Ce modèle exprime que Chaque phase du cycle est caractérisée par un état de la balance commerciale de ce produit et le cycle de vie du produit est l'un des outils théoriques les plus essentiels permettant d'analyser l'aspect dynamique des échanges internationaux.

2. Les principales institutions mondiale du commerce international :

2.1. La Chambre de Commerce international (CCI) :

La chambre du commerce international est une organisation non gouvernementale fondée en 1919, elle rassemble des milliers de groupements économiques et d'entreprises aux intérêts internationaux dans plus de 130 pays , leur mission est de faire en sorte que les entreprises profitent à tous, chaque jour et partout, en promouvant des systèmes de commerce et d'investissement internationaux ouverts qui favorisent la paix, la prospérité et les opportunités pour tous. et pour contribuer au développement du commerce internationale, par l'organisation des conférences, des séminaires de formation et de nombreuses réunions spécialisées.

Elle publie des règles relatives aux Crédits documentaires, Encaissements documentaires, Termes commerciaux internationaux (Incoterms), Remboursement de banque à banque, Garanties et cautions internationales, et dans une Déclaration du centenaire sur la prévention et le règlement des différends publiée en mars 2023,CCI s'est engagée à « s'appuyer sur un travail novateur en matière de diversité, d'équité et d'inclusion dans tous les aspects de la prévention et du règlement des différends, en incluant toutes les parties prenantes du processus ».¹

¹ la chambre du commerce international: <https://iccwbo.org/about-icc> (consulté le 06/02/2024 à 14:03)

2.2. Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) :

Fondée en 1964 , La CNUCED s'est donné pour mission de répondre aux préoccupations croissantes concernant la place des pays en développement, en particulier en faveur des pays les moins avancés dans le commerce international. ¹

La CNUCED a été créée pour améliorer l'équité économique mondiale en éclairant les politiques nationales et internationales et en accordant une priorité aux besoins et aux intérêts des pays en développement.²

Les fonctions principales sont remplies par l'organisation³ :

- Il sert de lieu de discussions intergouvernementales, étayées par des discussions d'experts et un échange d'expériences, dans le but de parvenir à un consensus ;
- Renforcer les capacités humaines et institutionnelles des pays en développement pour mettre en place des politiques de développement et créer un environnement propice au développement ;
- encourager la participation active des pays en développement aux pourparlers commerciaux, financiers et d'investissement internationaux et les soutenir dans la mise en œuvre des résultats de ces pourparlers ;
- En 1981, la CNUCED a développé le premier projet d'assistance technique sur la dette extérieure appelé "SYGADE", qui propose aux pays un ensemble de solutions efficaces pour une meilleure gestion courante de la dette publique. Il aide également les pays à gérer leur dette de manière efficace, ce qui est crucial pour parvenir à la stabilité financière et gagner la confiance des créanciers.

¹ Antipas Touatam Guendergué, Jacques Fontanel. La CNUCED : de l'alternative au GATT à la collaboration avec l'OMC. *Annuaire français de relations internationales* , 2015, XVI, pp.761-771.

² Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, (consulté le 06/02/2024 à 15:30)

³ " GUIDE DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE DE LA CNUCED" , créé le 18/04/2011 P 02-48

2.3. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés(FIATA)

Elle est fondée à Vienne (Autriche) le 31 mai 1926 ; c'est une représentation non gouvernementale représentant environ 40 000 entreprises qui emploient entre 8 et 10 millions de personnes dans 150 pays .Elle est consultée par des organisations telles que l'ECOSOC (Conseil économique et social), la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement).¹

Parmi les objectifs de FIATA :

- Représenter, promouvoir et protéger les intérêts des commissionnaires qui organisent le transport, en participant en tant que consultants ou experts aux réunions organisées par des organismes intéressés par les questions de transport ;
- Améliorer la qualité des services fournis par les commissionnaires - organisateurs de transport en Élaboration et promotion des documents de transport tels que FBL (FIATA Bill of lading) , des conditions générales concernant le transport ;
- Aider les transitaires à organiser le transport, par la formation et par le développement d'outils de soutien au commerce électronique .

2.4. Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

Elle est née en 1995 créée par Les négociations du Cycle d'Uruguay (1986-1994). Comptant parmi les organisations internationales les plus jeunes et la seule organisation internationale qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays² ; les règles de l'OMC - les accords - résultent des négociations menées par les membres , son siège est à Genève en suisse.L'OMC compte plus de 164 Membres, qui représentent 98% du commerce mondial , Ces accords permettent aux membres de l'OMC de gérer un système commercial non discriminatoire qui énonce leurs droits et leurs obligations.

Chaque pays obtient l'assurance que ses exportations bénéficieront constamment d'un traitement équitable sur les marchés des autres pays et promet à son tour de traiter ainsi les importations arrivant sur son propre marché.

¹ Fédération internationale de l'association de transitaire et assimilé, <https://Annuaire.logistiqueconseil.org> , (consulté le 06/02/2024 à 19:29)

² OMC, site web : <https://www.wto.org> (consulté le 09/02/2024 à 20:47)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Le système offre également aux pays en développement une certaine souplesse pour la mise en œuvre de leurs engagements.

Son principal objectif est de mettre en place un liberté et favoriser l'harmonie et l'équité en terme de règlement des différends commerciaux et pour une meilleur coopération avec les autres organisations internationales et aussi pour Suivre des politiques commerciales nationales; L'organe suprême de décision de l'OMC est la Conférence ministérielle, qui se réunit au moins tous les deux ans.

2.5. La Banque mondiale (BM) :

La Banque mondiale (BM) est une organisation internationale créé en 1944 et mise en place en décembre 1945 lors de la conférence de Bretton Woods.

Le Groupe de la Banque est dirigée par ses pays membres (débiteurs, créanciers et donateurs), dont les représentants résident au siège du Groupe de la Banque Washington ¹, le but de la banque mondiale est de fournir des prêts et des conseils aux gouvernements de plus de 100 économies en développement afin d'améliorer le niveau de vie par le financement des projets d'infrastructure ou bien des programmes de développement social, mène en outre une lutte contre la pauvreté à l'échelle mondiale.

Le Groupe de la banque mondiale se compose de cinq (5) institutions :

1. La Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) a été créée en 1944, son objectif principale est de réduire la pauvreté et accorde des prêts aux gouvernements des pays à revenu intermédiaire et les plus pauvres mais sur la base de leur solvabilité et leur viabilité de leurs projets ;
2. La Société financière internationale (IFC) ; créée en 1956, constitue la plus importante institution mondiale d'aide au développement et favoriser l'investissement des activités du secteur privé des pays en développement par des prêts et des fonds propres ;
3. L'Association internationale de développement (IDA) a été fondée en 1960 pour compléter les activités de prêt de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) et aussi pour un objectif d'accorder des prêts et des crédits à zéro intérêt aux pays les plus pauvres pour améliorer les services sociaux de base comme la santé et l'éducation et stimuler leur croissance économique ;

¹ Guide de la Banque mondiale, Réalisée par De Boeck Université en 2005, 1 éd, P 04

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

4. Le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) ; est entré en action en octobre 1966, et considéré comme la principale institution de l'arbitrage international consacré au règlement des différends entre investisseurs et États ,son objectif est de fournir des infrastructures internationales nécessaires à la conciliation et à l'arbitrage des conflits et les différends relatifs aux investissements internationaux ;
5. L'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA) ; a été établie en 1988 , c'est la plus jeune des cinq institutions, et compte actuellement 154 pays membres; elle fournit des assurances et des garanties politiques aux investisseurs étrangers qui investies dans les pays en développement afin de les protéger contre les risques tels que l'expropriation et le non-respect des contrats .

Cette agence vise à améliorer et soutenir la croissance économique et encourager les investissements étrangers dans les pays en développement.

Chaque organisation a ses propres tâches, son propre système et ses propres objectifs, visant à promouvoir les échanges internationaux et le commerce entre les pays développés et en développement.

3. Le Commerce extérieur en Algérie :

Le commerce extérieur est un élément essentiel du développement de l'économie à cet effet, et les autorités algériennes ont déployé une vague d'efforts pour parvenir à une économie ouverte.

3.1. L'évolution du commerce extérieur en Algérie :

Dès l'indépendance, le commerce extérieur a été géré par deux organes : l'office national de la commercialisation (ONACO) et les groupements professionnels d'achat (GPA). l'Algérie avait adopté la politique soviétique, qui se base sur les principes du monopole le de l'Etat le commerce extérieur entre 1963-1988 , Ainsi , l'Algérie avait concentré des efforts de supervision sur son commerce extérieur.

3.1.1. Le commerce extérieur de l'Algérie entre 1962 et 1978

I. La politique protectionniste post indépendance :

L'Algérie prend en 1963 des mesures protectionnistes à savoir le contingentement, les barrières douanières et le contrôle de change ¹, le protectionnisme sur le principe du Libre-échange expliquait l'intervention directe de l'Etat dans son commerce extérieur afin de préserver les activités nationales de la concurrence étrangère et promouvoir l'industrialisation nationale et à réduire la dépendance vis-à-vis des importations.

La législation avait ciblé trois volets de procédures : les droits de douane, la politique de change et les contingents à l'importation.

I.1 Le contrôle des importations

➤ **Le contingentement à l'importation :**

Le cadre de contingentement à l'importation de marchandises a été établi par un décret de 1963 ; qui donne une liste sur les produits contingentés, afin de protéger la production nationale et réorienter les flux d'importation selon les possibilités d'exportation.

● **Les organismes de contrôle**

A. Office National de Commercialisation (ONACO) :

ONACO a été créé le 13 décembre 1962², c'est un organisme public, Il est devenu célèbre pour son activité d'approvisionnement du marché en biens de consommation (café, sucre, thé, beurre.) Qui sont dotés d'un monopole d'import-export ; il joue un rôle sur la régularisation du marché et lutter contre la spéculation.

B. Les Groupements professionnels d'achat (GPA) :

Les GPA élaborent des programmes annuels d'importation dont l'objectif est de renforcer le pouvoir de négociation nationale et réunissent l'état et les entreprises publiques pour :

- Exécuter les programmes annuels d'importation, d'approvisionnement, de l'exportation ou de la commercialisation des produits des membres du groupement ;

¹ Revue, IGUERGAZIZ Wassila, BOULIFA Yamina " évolution de la politique commerciale algérienne depuis l'indépendance et l'impact des prix du pétrole sur la balance commerciale " publié 07/06/2023, p 1341-1360, université El Oued. Algérie

² Article : GEORGES MUTIN, " Le commerce extérieur de l'Algérie en 1964", 1965, p346

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

- Répartir cette exécution entre les membres du groupement ;
- Ordonner, limiter et régulariser la constitution de stocks par membre ;
- Exécuter des systèmes de péréquation ou de compensation visant les activités de leur compétence.
- **La politique tarifaire** ¹:

Le premier tarif douanier algérien est mis en place en 1963. Il a adopté deux classifications : une par produits, favorisant les importations à impact Directement et positivement sur la création de valeur ajoutée, qui protège la production locale, et l'autre par pays dans quatre zones géographiques, mais la politique tarifaire était inadéquate car les tarifs étaient trop bas pour compenser la baisse des prix les plus compétitifs des partenaires européens notamment.

Un nouveau tarif apparaît en 1968 pour compenser l'insuffisance de l'ancien tarif douanier avec une révision qui consiste sur deux points principaux: d'une part, le système préférentiel accordé à la France est annulé. D'autre part, les tarifs sont fixés à un niveau général beaucoup plus élevé et sont répartis plus largement.

- **Le contrôle des changes** :

En octobre 1963 , L'Algérie a abandonné la zone franc et a étendu son contrôle sur les changes ,ainsi ;tous transferts vers l'extérieur sont soumis obligatoirement à l'autorisation de la Banque Centrale d'Algérie et par conséquent créée le dinar comme monnaie nationale ; La création d'une monnaie nationale est un attribut essentiel de la souveraineté économique du pays et renforce son pouvoir politique².

I.2 Le contrôle des exportations :

Contrôler les exportations en Algérie est moins compliqué que les importations. Un faible pourcentage de produits exportés était confiée à l'ONACO à l'exception des hydrocarbures; tandis que les hydrocarbures sont la spécialité de SONATRACH dans l'exploration, l'extraction, le transport et l'exportation.

II. La phase de monopole 1970-1988 :

¹ IGUERGAZIZ Wassila, BOULIFA Yamina , Op cit

² IGUERGAZIZ Wassila, BOULIFA Yamina, Op cit

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Si la phase de contrôle est caractérisée par la marge de liberté insignifiante accordée au secteur privé et l'intervention de l'État, à la fois en tant que représentant et en tant qu'observateur, alors cette étape établit le monopole complet de l'État sur le commerce extérieur, sans la moindre intervention de tout autre tiers, quel qu'il soit. Ce monopole consiste en la nationalisation des importations et la formalisation étatique des exportations.

II.1 Le régime des importations :

À partir 1967, l'Algérie a progressivement accordé le monopole sur l'importation aux entreprises publiques, afin de renforcer leur contrôle sur le commerce extérieur, et en 1970, les groupements professionnels d'achat (GPA) ont été abolis et excluant les entreprises privées de toute participation aux achats à l'étranger, Cette politique a conduit au fait qu'en 1971, près de vingt entreprises publiques monopolisaient le commerce extérieur, contrôlant environ 80% des importations. Cependant, malgré cette concentration du contrôle entre les mains de l'État, la période de 1970 à 1973 a été marquée par l'absence de réglementations appropriées pour encadrer ce nouveau contexte économique, ce qui a laissé des lacunes dans la gestion et la supervision du commerce extérieur.

Le décret 63-188 du 16 mai 1963¹ impose ainsi une obligation préalable de domiciliation bancaire des importations pour toute entreprise qui désire d'importer des biens, cela pour renforcer la traçabilité et le contrôle des importations, conformément aux réglementations en vigueur et aux objectifs économiques du pays.

La mise en place du monopole d'importation en Algérie marqué par l'élaboration d'un plan Global d'Importation (PGI) selon l'ordonnance n° 74-12 du 30 janvier 1974. Ce plan identifie plusieurs points :

1. Une liste très restrictive de produits dont l'importation est autorisée, indiquant quelles marchandises peuvent être importées dans le pays ;
2. des contingentes d'importation pour certains produits, qui nécessitent une autorisation préalable du ministère du Commerce avant de les importer ;

¹ JOURNAL OFFICIEL De LA REPUBLIQUE ALGERIENNE ; Décret n° 63-188 du 16 mai 1963

3. Importations annuelles effectuées par des entreprises publiques, soutenues par des Autorisations Global à l'importation (AGI)¹, qui couvrent toutes les importations en provenance de ces entreprises sur une base annuelle ;

II.2 Le régime des exportations :

Le monopole d'État sur le commerce extérieur couvrait à la fois les importations et les exportations, ce qui signifiait que toutes les exportations étaient gérées exclusivement par l'État. Cette situation a conduit à la privation d'entreprises privées expérimentées dans les exportations, car elles devaient passer par un monopole d'État.

Les exportations étaient réglementées par le programme général d'exportation (PGE), que le gouvernement élabore chaque année².

Ce programme était géré par le biais d'autorisations d'exportation globales accordées à des entreprises publiques et de licences d'exportation délivrées à des entreprises privées.

Mais la pratique du monopole de l'état sur le commerce extérieur a fait face à de nombreux problèmes tels que :

- Les entreprises détentrices du monopole déplorent la pratique consistant à céder des droits ou bien l'attribution des AGI sur des produits, qui relèvent de leur monopole, à d'autres entreprises ; qui implique une chevauchement du monopole sur ces produits entre les entreprises publics ;
- Les difficultés d'établir une programmation des importations liées aux besoins réels entraînent des inefficacités et des gaspillages ;
- Les structures administratives chargées du commerce extérieur, telles que les banques, les douanes et les assurances, sont souvent défaillantes, ce qui entrave le bon fonctionnement des opérations ;
- De plus, les capacités physiques disponibles, notamment au niveau des infrastructures portuaires, des installations de transport et de manutention, sont souvent insuffisantes, ce qui limite les capacités d'importation ;

¹ Décret n°74-14 du 30 Janvier 1974 relatif aux autorisations globales d'importation.

² IGUERGAZIZ Wassila, BOULIFA Yamina, Op cit

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

- La politique de monopole peut entraîner des distorsions sur le marché, favorisant parfois l'importation de biens en concurrence avec ceux produits sur le marché intérieur, ce qui peut entraîner la faillite de certaines entreprises privées et une dépendance accrue à l'égard des importations .

III. L'ouverture de commerce extérieur en Algérie :

Au début des années 80, après les chocs pétroliers de 1973 et 1979, les pays qui ont développé des politiques d'ouverture ont connu une croissance économique soutenue et ont mieux résisté aux divers chocs économiques, d'autre part les pays qui Les politiques protectionnistes ont vu leurs revenus chuter. Dans ce contexte, l'Algérie a adopté le programme d'ajustement structurel avec la signature du FMI.

Depuis le début des années 90, dans le but de rétablir l'équilibre macroéconomique et la transition de l'économie algérienne vers des régimes libéraux.

La loi 88-29 du 19 juillet 1988 ¹représente une première étape dans la remise en question du régime de monopole étatique qui était en place depuis 1978 ; plusieurs actions ont été entreprises pour assouplir ce régime :

- Le monopole de l'État sur le commerce extérieur est désormais exercé par le biais de concessions accordées à des entreprises publiques, des organismes publics ou des groupements d'intérêt commun. pour changer la manière dont le monopole est appliqué, en donnant une certaine flexibilité dans sa mise en œuvre ;
- La suppression des procédures de contrôle préalable à la conclusion des contrats ;
- annulation du système des AGI et la mise en place du système des budgets devises annuels, en septembre 1988²(budgets devises est un instrument de sélection flexible selon lequel l'entreprise arrête ses priorités et opère ses choix en matière de transaction sur les marchés externes.) ;
- La suppression du caractère obligatoire du recours au monopole exercé par les entreprises publiques sur une quelconque activité ou sur la commercialisation par le decret décret 88-201.

¹ Loi n°88-29. Art.27.- "Les dispositions prévues par la loi n°78-02 du 11 février 1978 relative au monopole de l'état sur commerce extérieur sont abrogées".

² IGUERGAZIZ Wassila, BOULIFA Yamina, Op cit

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Le double choc pétrolier de 1986: la chute brutale des prix des hydrocarbures et la dévaluation du dollar, unité de compte des exportations algériennes, ont considérablement affecté l'économie algérienne dans son ensemble et le commerce extérieur en particulier.

Mais la poursuite de la crise économique a contraint le gouvernement algérien à se tourner à nouveau vers le FMI en 1994 et 1995. Ce dernier a contraint l'Algérie à mettre en œuvre le programme d'ajustement structurel (PAS).

Ainsi, depuis avril 1994, l'Algérie a mis en œuvre un programme de libéralisation de son commerce extérieur dans le cadre du programme d'ajustement structurel.

III.1 Le régime à l'importation :

Règlement n°91-03 du 20 février 1991 relatif aux conditions d'exercice des opérations d'importation de biens en Algérie et de leur financement ¹ ; le principe général de liberté d'importation pour tous les opérateurs économiques. En plus , toute personne physique ou morale, régulièrement inscrite au registre de commerce et détentrice de la carte d'Immatriculation fiscale est autorisée à importer les marchandises qui ne font pas l'objet d'interdiction ou de restriction.

III.2 Le régime à l'exportation²:

L'Etat algérien continue de pratiquer un monopole sur les exportations d'hydrocarbures et de produits miniers, et les exportations de ces produits bénéficient du principe de liberté d'exportation assorti de certaines exceptions visant à protéger le patrimoine artistique, archéologique ou historique de l'Algérie. L'exportation est réalisée par une simple domiciliation bancaire utilisée pour le franchissement des frontières et le règlement financier du processus d'exportation.

III.3 Assouplissement du régime de change :

À partir des réformes économiques initiées en 1990 à la suite du choc pétrolier ; y'avait des changements survenus dans la politique de change en Algérie figurant la convertibilité

¹ Règlements 1991 - Banque d'Algérie ; Règlement n°91-03 du 20 février 1991 relatif aux conditions d'exercice des opérations d'importation de biens en Algérie et de leur financement

² Règlement 91-13 du 14 août 1991 relatif à la domiciliation et au règlement financier des exportations hors hydrocarbures

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

commerciale en faveur des entreprises pour demander des devises étrangères pour leur opérations de commerce extérieur.

III.4 Les nouveautés de la réglementation douanière¹:

À partir 1992 , la nomenclature tarifaire et statistique repose sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises ; conformément à la convention internationale sur ce système (convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises) , les droits et les redevances applicables sont les suivants :

- Un droit de douane ad-valorem basé sur les taux suivants: exemption, 5%, 15%, 30% et 60% ; ²
- Une redevance douanière de l'ordre de 4 pour 1000 (0.4 %) sur la valeur en douane des importations et la redevance sur les exportations a été abolie ;
- Une redevance de 2 % sur la valeur en douane afin de couvrir les frais liés aux formalités douanières ;
- L'état dispose un ensemble des autres taxes visant à protéger les industries nationales en cas de grave difficultés.

III.5 La promotion des exportations hors hydrocarbures :

Pour promouvoir les exportations en dehors du secteur des hydrocarbures ; deux principales mesures ont été mise en place ; la créations des organismes intermédiaires chargés d'animer et d'accompagner les opérations de commerce extérieur (CACI , ALGEX , CAGEX , SAFEX, FSPE) . Ensuite l'état a accordé une série d'avantages fiscaux aux opérateurs économiques engagés dans des activités d'exportation tels que l'exonération de l'IBS et du versement forfaitaire pendant une période de (05) cinq ans à partir de 2001 et l'exemption de la TVA.

¹ IGUERGAZIZ Wassila, BOULIFA Yamina, Op cit

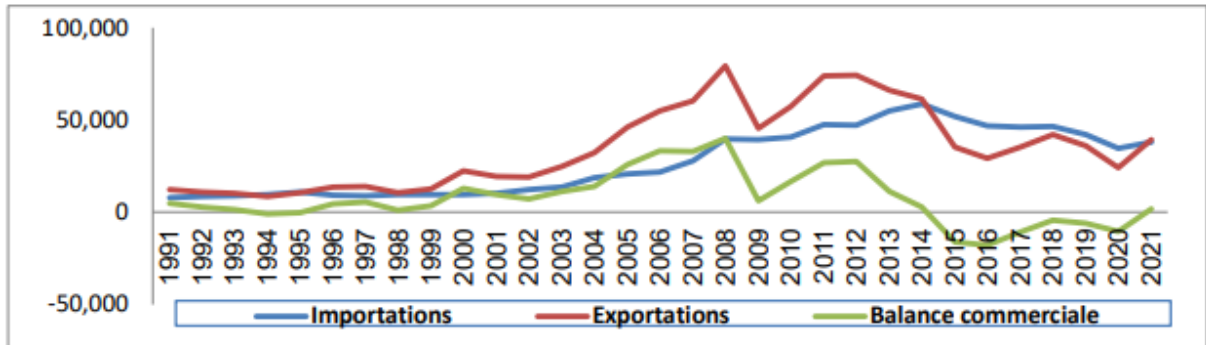
² https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/mise_a_jour_du_tarif_2020.pdf (consulté le 21/02/2024)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

La figure ci - dessous illustre l'évolution du commerce extérieur de l'Algérie entre 1991 et 2021. Cette période correspond à la libéralisation du commerce extérieur algérien :

Figure I.2 : Evolution du commerce extérieur de l'Algérie période 1991-2021

(Millions USD)



Source : “Evolution de la politique commerciale algérienne depuis l’indépendance et l’impact des prix du pétrole sur la balance commerciale “ par IGUERGAZIZ Wassila / BOULIFA Yamina P 1356

La figure illustre une évolution relativement lente des échanges commerciaux avec l'étranger sur la décennie 1991-2001, et à partir 2004 ; une nette accélération du volume des échanges plus important que la période précédente, marquée par une augmentation significative des importations , les exportations et de la balance commerciale jusqu'à atteindre le pic en 2008.

En 2009 , une chute brutale des exportations est observée à cause de la crise financière et économique qui à touché le monde entier , y compris l'Algérie . en conséquence , la balance commerciale est passée d'un excédent de 39 819 millions de dollars US en 2008 à seulement 5 900 millions de dollars US en 2009.

Cette évolution s'explique par deux facteurs principaux ; d'une part , la libéralisation effective du commerce extérieur a favorisé une augmentation des échanges commerciaux à partir de 2004 , par la mise en œuvre des programmes de relance économique . Cependant, à partir de 2010 les échanges fluctuent et la balance commerciale enregistre des soldes négatifs les sept dernières années, à l'exception de 2021 . en particulier , la chute du prix du baril en 2014 a eu un impact significatif sur l'économie algérienne.

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

3.2. Les échanges extérieurs de marchandises durant le 1er trimestre 2023¹

Les exportations du 1er trimestre 2023 se sont élevées à 1865,8 milliards de DA contre 1 865,4 milliards de DA au cours du 1er trimestre 2022 soit une quasi-stagnation en valeurs courantes de 0,02% par rapport au 1er trimestre 2022.

Les importations se sont élevées à 1 371,6 milliards de DA au 1er trimestre 2023 contre 1 394,5 milliards de DA au cours de la même période 2022, soit une baisse en valeurs courantes de 1,6% par rapport au 1er trimestre 2022.

Ces évolutions enregistrées durant ce premier trimestre 2023 ont conduit à un excédent commercial de 494,2 milliards de DA pour le 1er trimestre 2023 contre 470,9 milliards de DA le même trimestre en 2022.

¹ Office National des Statistiques N° 1003 " Les indices de valeurs unitaires du commerce extérieur de marchandises 1 er trimestre 2023 ", p 02

Section 2 : Généralités sur L'importation en Algérie

L'Algérie c'est un pays fortement dépend à l'importation afin de développer son économie et pour répondre aux besoins de la population Algérienne en s'approvisionnant outre-mer , et la procédure d'importation des marchandises en Algérie nécessite des exigences documentaires nécessaires et soumises à des formalités douanières spécifiques.

Dans cette section, nous allons définir l'opération de l'importation et ses acteurs , identifier la chaîne documentaire dans les échanges commerciaux internationaux , ainsi les documents nécessaires pour importer des marchandises en Algérie , ensuite ,les formalités de dédouanement , et nous allons également aborder les risques spécifiques liés aux opérations d'importation, en comprenant les mesures nécessaires afin de couvrir les risques par les garanties internationales en faveur de l'importateur.

1. Définition de l'importation et ses acteurs

1.1. Définition de l'importation :

L'importation est une action d'acheter à un pays étranger des matières premières ou des biens de consommation et de les faire pénétrer dans le territoire national ¹.

1.1.1. Les critères qu'un importateur doit accomplir :

Pour créer une société ; elle doit nécessairement prendre la forme d'une personnalité morale tel que la société à Responsabilité limité (SARL) ou l'entreprise unipersonnelle à Responsabilité limité (EURL), il faut un :

- Registre de commerce ;
- contrat de location au nom de la société ;
- prix supérieure au prix du marché avec un seuil minimum ;
- La transparence des prix ;
- La durabilité pour conserver la protection de l'environnement ;

¹ Article d'importation, Marat, Pamphlets, Dénonc. Necker, 1790, p. 84

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

- La société doit Prendre les mesures nécessaires pour le contrôle de la conformité des produits importés préalablement à leur admission en Algérie conformément à la législation en vigueur.¹

En Avril 2022 , le ministère du commerce et de la promotion de l'exportation a communiqué aux opérateurs économiques impliqués dans l'importation des matières premières , des marchandises , et de produits destinés à la revente en l'état , qu'une plateforme électronique du produit national et cette plateforme accessible à tous les opérateurs économiques , vise à vérifier la non-disponibilité des matières et des produits à importer sur le marché national , à partir le 25 avril 2022 , et ces opérateurs actifs devraient soumettre une demande afin d'obtenir un document délivré par les services de l'agence nationale de la promotion du commerce extérieur - ALGEX- et ce document doit être inclus dans le dossier de demande de domiciliation bancaire afin de finaliser les procédures d'importation. ²

1.2. Les acteurs de l'opération d'importation :

Pour réaliser une opération d'importation, il est nécessaire de faire intervenir plusieurs acteurs, chacun ayant un rôle spécifique et bien défini, et principalement, l'importateur sera en contact avec ces intervenants suivants :

1.2.1. Le Transitaire :

L'un des principaux intervenants, c'est un mandataire de transport au compte de son client , qu'il doit assurer l'expédition de marchandise à la destination du client qu'il a mandaté³ Ainsi , il est tenu d'accomplir les formalités douanières à l'import et du post acheminement jusqu'aux entrepôts de l'importateur par l'utilisation de ses propres moyens de transport . Le transitaire peut être un intermédiaire entre l'importateur et le consignataire du navire afin d'être comme un représentant de l'importateur dans le transport maritime des marchandises .

¹ Newsletter , GIDE LOYRETTE NOUEL "Algérie | Réglementation des importations", publié en Mars 2018

² Algérie Presse Service "Importation: les opérateurs appelés à fournir un document attestant de l'indisponibilité des produits importés" publié le mardi, 26 avril 2022 , (consulté le 22/02/2024 à 18:49)

³ Revue des Réformes Économiques et Intégration En Economie Mondiale "LA LOGISTIQUE DU COMMERCE INTERNATIONAL ; RÉUSSIR SON OPÉRATION D'IMPORTATION"/ publié par DJEDDOU Ahlam le 08/01/2021 / p398

1.2.2. Le commissionnaire en douane¹:

C'est la personne physique ou morale, agit en tant qu'un représentant légal (mandataire) ou bien en son propre nom ; il est chargé d'effectuer les formalités de dédouanement de marchandise pour le compte de son opérateur , il a l'obligation de fournir à son client des conseils sur la procédure de dédouanement (les droits et les taxes applicables) . Il doit être agréé et respecter les conditions réglementaires

1.2.3. Le commissionnaire de transport :

Les commissionnaires de transport sont des intermédiaires professionnels, responsables de l'organisation du transport des marchandises, de sa mise en place et de la coordination avec les sous-traitants.

1.2.4. Le Transporteur des marchandises :

Il s'agit d'une personne physique ou morale, chargée de déplacement des marchandises Il utilise des moyens de transports et des infrastructures, tels que des routes , des voies maritimes , des voies ferrées ... ces éléments définissent le mode de transport employé ; terrestre , maritime, fluvial ou par canaux , aérien , spatial , le transport combiné ou multimodal.

1.2.5. L'établissement de l'intermédiaire financier :

C'est l'acteur qui facilite la transaction entre les différents acteurs économiques (des banques, des compagnies d'assurance, des courtiers en valeurs mobilières) , en ajustant l'offre des capitaux et la demande des capitaux , en canalisant les ressources financières disponible auprès de certain acteurs pour les prêter ou les investir auprès d'autres agents pour assurer une fluidité du système financier et faciliter la circulation des fonds en répondant aux besoins de financement des différents acteurs économiques.

1.2.6. L'assureur :

C'est une personne physique ou morale qui s'engage par un contrat d'assurance , à indemniser un assuré en cas de réalisation d'un risque , il est préférable de le réserver aux entreprises autorisées à proposer des contrats d'assurance directe L'assureur est un partenaire

¹ www.douane.gov.dz, (consulté le 01/03/2024 à 19:36)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

de l'importateur afin de proposer des solutions adaptées aux besoins il doit être parfaitement informé et connaître¹.

1.2.7. L'entrepoteur :

C'est la personne qui soumet la déclaration pour le placement des marchandises sous le régime douanier des entrepôts et se trouve liée par cette déclaration, et l'exécution des tâches requises pour le stockage de marchandise conformément aux règles douanières.

1.2.8. Le manutentionnaire (l'acconier) :

C'est un entrepreneur de manutention portuaire , son rôle de consiste à chargement et déchargement des marchandises entre les cales des navires et le quai en utilisant les "dockers" , c'est une main-d'œuvre spécialisée , il est chargé de plusieurs fonctions simultanées telles que la réception , la garde et la livraison des marchandises.

1.2.9. Les professions maritimes :

Les différents acteurs de la profession maritime sont définis comme suit :

- **L'armateur :**

Le responsable du transport des marchandises par la mer en respectant les délais spécifiques tout en gérant l'équipement et l'exploitation du navire² . Les armateurs travaillent en collaboration avec d'autres acteurs de l'industrie maritime tels que les affréteurs, les courtiers maritimes et les expéditeurs pour coordonner efficacement les opérations de transport.

- **Le consignataire du navire³ :**

Le plus important intervenant dans le transport maritime pour la livraison des marchandises, est un mandataire salarié de l'armateur chargé des opérations, tels que ;

1. la préparation minutieuse de l'escale en fonction de l'heure de l'arrivée estimée afin d'optimiser les opérations portuaires et respecter les délais pour garantir une gestion du navire lors son passage au port ;
2. Planifier le déchargement et le chargement en fonction de l'heure estimée d'arrivée ;

¹ Thierry Jouan " Techniques et management des opérations de commerce international " , p 51

² Article , Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour "LE NOUVEAU CODE MARITIME ALGERIEN " , ictc-ghazaouet.com, p32

³ Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour, Op cit , p 35

3. Préparer la manifeste en douane afin de déclarer les marchandises transportés ;

- **L'affréteur :**

Soit une entreprise ou bien un personne qui loue un bateau pour un voyage, laps de temp déterminé, il peut également tout à fait louer un bateau sans son équipage (affrètement coque nue) , leur mission est de répondre à la demande des expéditeurs en matière de type de cargaison transportée et aux délais , et remplir les documents nécessaires pour réussir la livraison des marchandises.

- **Les experts maritimes :**

Sont des conseillers juridiques qui peuvent intervenir auprès des assureurs, des r revendeurs, ou des administrations pour plusieurs missions comme l'identification d'un bateau endommagé, l'évaluation des dommages et déterminer le cout d'un bateau en cours d'importation.

1.2.10. L'exportateur :

C'est la personne physique ou morale qui exporte des marchandises vers des autres pays étrangers, il est responsable de préparer la livraison des marchandises à son importateur. L'exportateur doit respecter les réglementations douanières et les normes de qualité et de sécurité .Ainsi, il doit assurer la production du marchandise selon les exigences de son client et préparer la documentation requise .

1.3. La gestion documentaire à l'internationale :

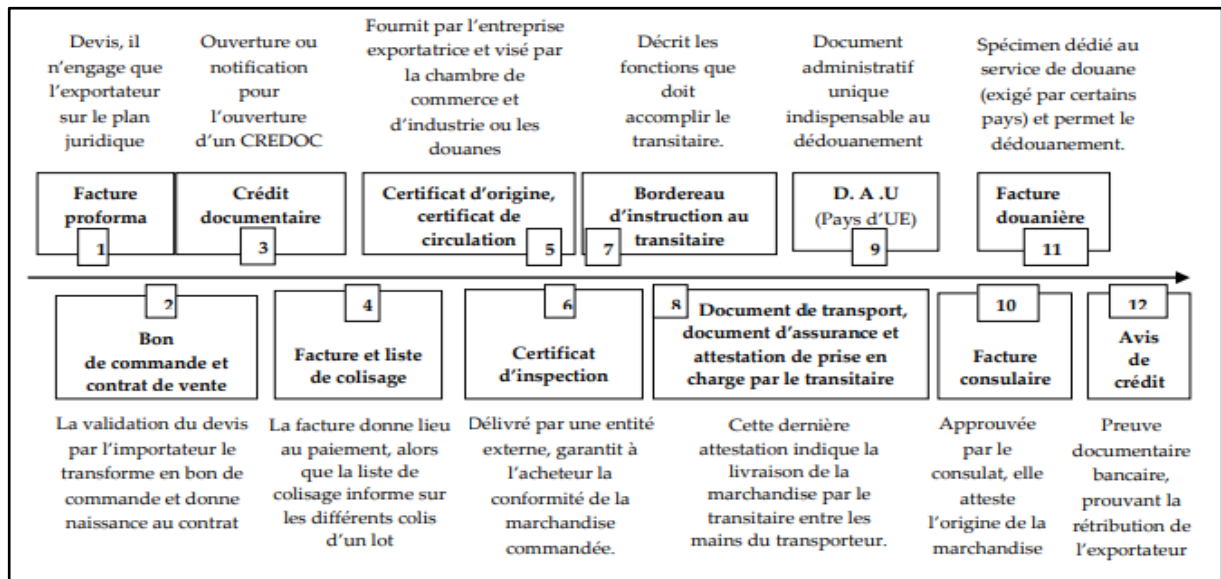
La gestion de la chaîne logistique nécessite un échange permanent entre l'exportateur et l'importateur et chaque phase de processus implique l'accomplissement d'un ensemble des documents et de formalités administratives ; afin de garantir la crédibilité des échanges et protéger les droits des partenaires internationaux¹ et grâce à les technologies avancés de l'information et de la communication , ainsi , la dématérialisation des documents qui facilite la gestion des flux d'information pour faciliter l'échange internationale entre les parties.

La figure suivante montre les principales étapes de la chaîne documentaire à l'international :

¹DJEDDOU Ahlam, Op cit , p389

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Figure I.3 : Les étapes de la chaîne documentaire à l'international



Source : Revue des Réformes Économiques et Intégration En Economie Mondiale “LA LOGISTIQUE DU COMMERCE INTERNATIONAL; RÉUSSIR SON OPÉRATION D'IMPORTATION” par DJEDDOU Ahlam p 389

2. Les documents exigés à l'importation en Algérie :

La documentation joue un rôle très important dans l'identification de l'expédition, assurant ainsi la coordination entre les différents acteurs impliqués (transporteurs, transitaires, manutentionnaires, assureurs, entrepôts, etc.) et établissant le lien avec la marchandise¹.

La réception de la commande du client entraîne un certain nombre de tâches telles que la vérification de la disponibilité des produits, la gestion du dédouanement, l'organisation de la logistique et aussi la production de documents. l'élaboration de Certain documents au sein de l'entreprise elle même, tandis que d'autres le sont par des tiers, administration douanière, prestataires de services : dans le cas il s'agit de les préparer et les collecter dans les délais impartis pour éviter tout blocage des opérations.

2.1. La facture commerciale définitive originale :

La facture commerciale est un document administratif permettant de comprendre le détail des données de la vente réalisée, de plus être conforme aux lois des deux pays², Cette

¹ Manuel de centre de formation en commerce international CFCI “ le commerce international “, P 95

² Manuel de centre de formation en commerce international CFCI, Op cit

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

facture doit être domiciliée par le client algérien auprès de sa banque algérienne afin de permettre d'importer la marchandise. La facture comporte des mentions obligatoires¹ :

- nom des parties et leur adresse ;
- forme juridique et capital social du vendeur ;
- numéro d'immatriculation du vendeur au registre du commerce ;
- numéro d'identification intracommunautaire en cas de vente dans un pays de l'Union européenne ;
- option pour les redevables autorisés à acquitter la TVA d'après les débits ;
- dénomination précise des produits vendus ;
- quantité et prix unitaire hors taxe des produits vendus ;
- taux de TVA par produit ou service ;
- montant total hors taxes ;
- montant de la TVA ;
- montant total taxes comprises ; date de règlement ;
- éventuellement, les conditions d'escompte.

2.2. La liste de colisage (voir annexe n°I.1) :

C'est une liste consiste à identifier le nombre de colis et fournir une description du contenu, poids, ainsi que toute marque d'identification², cette liste est obligatoire lors de la visite douanière de la marchandise et pour les formalités de contrôle de conformité.

2.3. Certificat contrôle qualité originale (voir annexe n°I.2) :

C'est un document qui atteste et garantit la conformité des marchandises qui répondent aux exigences de qualité et de sécurité. Pour éviter le retard de dédouanement des marchandises et aussi pour réduire l'importation des marchandises non conformes , Ce document est établi par un organisme habilité et accrédité en Algérie par l'ALGERAC³.

¹ GHISLAINE LEGRAND , HUBERT MARTINI , " le commerce international " 3ème édition , DUNOD, paris, 2010 . P 267

² Manuel de centre de formation en commerce international CFCI, Op cit , P 96

³ www.globtrans.com (consulté le 03/03/2024 à 19:11)

2.4. Certificat d'origine original (voir annexe n°I.3) :

C'est un Document attestant l'origine de la marchandise, ce document doit être certifié par une autorité reconnue dans le pays d'exportation en faveur du client Algérien , pour justifier l'origine de la marchandise et bénéficier d'avantages tarifaires.

2.5. Certificat EUR1(voir annexe n°I.4) :

C'est un certificat qui établit pour les marchandises d'origine européenne, afin de permettre au l'importateur de bénéficier d'abattement de droits de douane , Il a été instauré suite à la mise en œuvre de l'accord d'association entre l'Algérie et l'Union Européenne entré en vigueur le 01/09/2005.

2.6. Certificat d'assurance :

C'est un document attestant qu'une assurance cargo a été placée sur la marchandise¹.

2.7. Le connaissement maritime (BL) :

C'est le document qui donne preuve à l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise, c'est le seul document transport qui représente un titre de propriété de la marchandise².

2.8. Autres documents :

- Certificat d'inspection ;
- Certificat sanitaire ;
- L'avis d'arrivée de la marchandise (voir annexe n° I.5) ;
- Une Attestation de marchandises dangereuses.

3. Les formalités de dédouanement des marchandises importés en Algérie:

Le dédouanement des marchandises importées en générale englobe l'ensemble des procédures appliquées aux marchandises afin de garantir l'application des mesures réglementaires et la perception correcte des droits et taxes par l'administration douanière . L'enjeu de procédure de dédouanement est de libérer la marchandise au bon moment après avoir

¹ Manuel de centre de formation en commerce international CFCl, idem , p 96

² Thierry Jouan, Op cit , p 29

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

acquitté la liquidation douanière¹ . Le dédouanement se fait par quatre opérations principales à savoir :

3.1. la conduite et la mise en douane :

La conduite des marchandises importés consiste à les acheminer vers le bureau de douane le plus proche de la frontière douanière , et les marchandises sont déchargées dans les locaux et les magasins de dépôt temporaires sur la surveillance du service des douanes jusqu'au dédouanement ou l'enlèvement.

3.2. l'établissement de la déclaration en détail :

Selon l'article 75 du code de douane algérien² « *La déclaration en détail est l'acte, dans les formes prescrites par les dispositions du présent code, par lequel le déclarant 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* » , et toutes les marchandises importées ou destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail . et cette déclaration doit être signée par le déclarant qui peut être le propriétaire, le commissionnaire en douane³ ou le transporteur selon l'article 78 du code de douane algérien³ ; les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées par leurs propriétaires , ou par les personnes physiques ou morales ayant obtenu l'agrément en qualité en commissionnaires en douane , Lorsqu'aucun commissionnaire en douane n'est représenté auprès d'un bureau de douane frontalier, le transporteur autorisé peut, à défaut du propriétaire, accomplir les formalités de dédouanement pour les marchandises qu'il transporte.

la déclaration en détail doit être déposée au bureau de douane, dans un délai maximum de 15 jours⁴, à compter de la date d'enregistrement du document pour autoriser le déchargement des marchandises .

¹ GHISLAINE LEGRAND , HUBERT MARTINI , Op cit , p 96

² Article 75 code de douane algérien (procédures de dédouanement)

³ Article 78 code de douane algérien (procédures de dédouanement)

⁴ Article 76 code de douane algérien (procédures de dédouanement)

3.3. Le contrôle et la vérification de la déclaration :

Après l'enregistrement de la déclaration par le système informatique de gestion (SIGAD), le service de douane procède à une vérification partielle ou totale des marchandises déclarées¹, et la vérification des marchandises déclarées dans les bureaux de douane ne peut être faite que dans les magasins de la douane ou dans les lieux désignés par le service de douane, et la manipulation des marchandises (le transport des marchandises au lieux désignés, le déballage, emballage ..) sera sous la responsabilité du déclarant, les déclarations orientées vers le circuit vert ne font pas l'objet de contrôle immédiat, Les marchandises sont enlevées dès le dépôt de la déclaration et l'acquittement des droits et taxes par le déclarant et cette opportunité pour les opérateurs économiques agréés.

A la place du SIGAD, un nouveau système d'information des douanes ALCES (Algerian Customs Electronic System), est désormais opérationnel, Le basculement de l'actuel système d'information des douanes (SIGAD), vers le nouveau système ALCES, s'est fait de manière progressive et s'est étendu à l'ensemble des bureaux des douanes maritimes, aériens et terrestres, répartis sur le territoire national, à partir du 01/03/2024 »².

Le nouveau système d'information des Douanes permettra de faciliter les opérations de dédouanement, de consacrer la transparence et de développer les modalités de lutte contre la fraude, Ce système, réalisera une transition numérique du travail des services des Douanes en remplaçant les procédures douanières actuelles avec d'autres procédures numériques, qui elles, se feront via le web, à distance et à travers les différentes plateformes électroniques pour les opérateurs économiques.

La vérification se fait par des mesures légales afin d'assurer que la déclaration est correctement établie. Une fois la déclaration admise conforme, elle est transmise au receveur qui procédera à la liquidation et l'acquittement des droits et taxes³.

3.4. La liquidation et l'acquittement des droits et taxes :

Suite à la vérification de la conformité de la déclaration, le déclarant doit obligatoirement honorer ses engagements par le paiement de droits et les taxes selon les

¹ Article 92 code de douane algérien (procédures de dédouanement)

² Une information fournie par l'agence transitaire FILTRANS (fournie le 21/03/2024)

³ <https://www.douane.gov.dz/> (consulté le 04/03/2024 à 19 :27)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

modalités et les règles en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration en détail¹, et lorsque un abaissement du taux des droits et taxes est opéré, le déclarant peut, en l'absence de l'autorisation de l'enlèvement des marchandises par les agents des douanes, bénéficier d'un nouveau taux.

Cependant pour être acceptable, la demande écrite du déclarant doit être introduite avant que les droits et les taxes n'aient été perçus. Ainsi, l'enlèvement de la marchandise nécessite de la quittance douanière qui porte la mention de la liquidation des droits et taxes. L'enlèvement de la marchandise nécessite le bon à enlever, la mission principale du transitaire c'est l'obtention de ce dernier; le bon d'enlèvement représente l'Acte par lequel l'administration des douanes autorise l'enlèvement des marchandises, placées sous surveillance, aux fins prévues par le régime douanier sous lequel elles sont placées.

Le montant de chaque droit ou taxe liquidé pour chaque déclaration est arrondi au dinar inférieur² afin de faciliter le paiement et la gestion des opérations de dédouanement.

4. La Couverture des risques liés à l'importation par les garanties internationales :

4.1. Les risques spécifiques à l'importation :

L'importation représente des différents risques que l'importateur doit se couvrir car il peut être confronté à des situations comme le paiement d'une marchandise non conforme à ses exigences et aux spécifications du contrat, ou le retard de livraison, des difficultés à récupérer les avances déjà versés aux expéditeurs. Les risques les plus connus et omniprésents à l'importation sont :

▪ Le Risque de Fabrication :

Représente l'incapacité de fournisseur d'accomplir ses engagements de fabrication de la marchandise selon les exigences du l'importateur, qui peut créer des désagréments pour l'importateur qu'il sera contraint de faire une autre prospection pour chercher à un autre fournisseur qui répond effectivement à ses besoins, ce qui peut engendrer des coûts et des délais supplémentaires. Cette interruption technique nécessite une gestion proactive pour limiter les dangers et éviter la perturbation de l'activité commerciale.

¹ Article 103 code de douane algérien (procédures de dédouanement)

² Article 104 code de douane algérien (procédures de dédouanement)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

▪ **Le Risque du Transport maritime :**

Plus de 90 % du commerce mondial s'effectue par la voie maritime, les risques associées à ce mode de transport sont nombreux et variés ; les navires peuvent être confrontés à des pannes mécaniques ; des problèmes de cargaison et des autres problèmes internes, les obstacles à la navigation ou des actes malveillants¹. Ainsi, la perte des conteneurs en mer a cause de les collision entre les navires ou lors du déroulement de la processus de chargement ou déchargement. Pour éviter cette diversité de dangers, il est crucial d'appliquer des mesures pour assurer la sécurité du navire et leur environnement.

▪ **Le Risque commercial :**

Le risque commercial se définit comme le non-paiement de tout ou partie du montant de la créance due au Vendeur en raison de la faillite ou de la carence prolongée du débiteur (l'acheteur)², cependant, si le vendeur tombe en faillite donc il ne pourrait pas de rembourser l'acompte versé par l'importateur, alors pour éviter ce genre de problème, l'importateur devrait demander une garantie de restitution d'acompte qui lui permet de récupérer ses avances en cas de problème.

▪ **Le Risque politique :**

Représente l'ensemble des événements d'origine politique ou économique susceptibles d'empêcher le bon déroulement d'une opération commerciale ou d'investissement³, (l'instabilité politique, les conflits civils, les troubles sociaux, les expropriations, les nationalisations et les restrictions commerciales.)

Également, la suspension des relations avec le pays de l'importateur, ce qui génère le risque de non-paiement de l'acompte versé à son exportateur.

¹ <https://marine-land.co/index.php/risques-transport-maritime-et-mesures/article/> (consulté le 17/04/2024 à 00 :36)

² GHISLAINE LEGRAND, HUBERT MARTINI, Op cit, p 169

³ GHISLAINE LEGRAND, HUBERT MARTINI, " le commerce international " 2ème édition, DUNOD, paris, 2008, P 130

▪ **Le Risque de change :**

La notion de risque de change est dépendante à la notion de position de change. Elle correspond à la différence entre les devises possédées (ou à recevoir) et les devises dues (ou à livrer)¹.

Dans le cas d'une facturation en devises étrangères, l'importateur sera exposé au risque de change. En effet, lors du paiement effectif, si la devise étrangère s'est appréciée, le décaissement sera plus élevé qu'initialement prévu, et pour éviter ce risque, l'importateur doit emprunter une avance en devises étrangères pour régler son fournisseur.

4.2. Les garanties essentielles internationales à l'importation :

Les importateurs ont la première préoccupation est de recevoir la marchandise conforme à ses exigences et aux spécifications du contrat, en qualité et quantité. Afin de réduire les risques entre les partenaires commerciaux et les parties du contrat , les garanties internationales en faveur de l'importateur jouent un rôle très important dans la réalisation d'une transaction commerciale internationale , parmi elles² :

1) La garantie de soumission (BID BOND) :

La garantie de soumission ou d'adjudication permet à l'acheteur étranger de s'assurer contre le risque de non-conclusion du contrat, cette garantie est mise en jeu si l'exportateur retire son offre, refuse de signer le contrat ou ne présente pas la garantie de bonne exécution.

Cette garantie est accessible Jusqu'à l'émission de la garantie de bonne exécution (si l'exportateur est adjudicataire de l'appel d'offre) ou la mainlevée (si non adjudicataire).

2) La garantie de Bonne exécution (PERFORMANCE GUARANTEE) :

Elle engage la banque à payer une somme forfaitaire en cas de manquement du vendeur à ses obligations contractuelles, pour une durée jusqu'à la réception provisoire des travaux par le maître d'ouvrage (dans certains cas, à la réception définitive).

3) La garantie de restitution d'acompte (ADVANCE PAYMENT BOND) :

¹ GHISLAINE LEGRAND , HUBERT MARTINI , 2ème édition ,Op cit , p 202

² GHISLAINE LEGRAND , HUBERT MARTINI ,Op cit , p 182

Cette garantie garantit à l'acheteur étranger que les acomptes versés lui seront remboursés si les travaux ne sont pas exécutés conformément à ce qui a été accordé et si l'exportateur n'est pas en mesure d'effectuer sa prestation de livraison, cette garantie est pour une durée Jusqu'à l'expédition des marchandises ou à la réception provisoire.

4) La garantie de retenue de garantie (RETENTION MONEY BOND) ou garantie de maintenance (MAINTENANCE BOND) :

Elle prend le relais de la garantie de bonne exécution en couvrant les vices de construction ou d'entretien pendant la période d'essais (de mauvaise qualité) qui se situe entre la réception provisoire et la réception définitive des travaux, cette garantie en générale est un an après la livraison ou la réception définitive.

Section 3 : Généralités sur le transport maritime de marchandises

Le transport maritime joue un rôle très spécial et crucial dans la mondialisation et le bon déroulement des échanges commerciaux, 90 % du commerce international se fait par la voie maritime. le transport maritime permet de faciliter la circulation de marchandises à travers le monde.

Dans cette section nous abordons une présentation du transport maritime de marchandises et ses organismes internationaux avec la mention des contrats de transport maritime, ainsi les incoterms liés à ce mode de transport, et en fin les avantages et les inconvénients de transport maritime .

1. Le Transport maritime de marchandises :

1.1. Définition de Transport maritime de marchandises :

Le transport maritime c'est un mode de transport internationale, consiste à le déplacement de marchandises par la voie maritime (à travers les océans et les mers) , il s'agit du commerce hors-continent ou lorsqu'il consiste en de très gros volumes¹ sur les longues distances sans rupture de charge , il est régi par la convention de Bruxelles de 1924 (règles de La Haye) et par les règles de Hambourg depuis 1992 applicable compte tenu des États signataires.

Les dimension des espaces des chargements des cargaisons sont plus grandes que les autres moyens de transport et les couts sont plus intéressants, ce mode de transport couvre l'essentiel

¹ Manuel de centre de formation en commerce international CFCI , idem,p 82

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

de matières premières (pétrole et produit pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc ...) , ce mode de transport couvre le transport des produits conditionnés se présentant sous forme de cortons , il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se cartons, caisses, palettes, fûts, Ce qu'on appelle habituellement marchandises diverses . Ce mode de transport utilise principalement des conteneurs, car il permet de gagner du temps Et la sécurité, de même elle réduit les coûts de manutention et Assurance. L'Algérie traite la quasi-totalité de son commerce extérieur par voie maritime. La logistique maritime et portuaire est donc un maillon important pour le développement de son commerce maritime et pour le développement socio-économique du pays.

1.2. Les principaux intervenants :

Le transport maritime de marchandise nécessite des intervenants principaux qui sont l'armateur, le chargeur (l'exportateur) et le client (l'importateur) :

1.2.1. L'armateur :

C'est le loueur du navire, qui peut être le propriétaire, l'exploitant, l'affréteur. Selon l'article 572 du code maritime Algérien, l'armateur se définit comme suit « toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire » , L'armateur n'est pas obligatoirement le propriétaire à 100 % du navire. Il peut l'être partiellement au titre de quirataire. S'il ne l'est pas, il est affréteur.

L'armateur a pour une responsabilité d'occuper l'entretien du navire et l'embarquement d'un équipage compétent et de fournir des matériels au bord du navire pour assurer le bon fonctionnement du navire.

Ce tableau ci-dessous présente le classement des 05 plus grands armateurs mondiaux selon leurs parts de marché, ils se présentent comme suit :

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Tableau N° I.1: Classement des principaux armateurs mondiaux en Mars 2024

Classement	Armateur	Equivalent vingt pieds (EVP)	Navires	Part de marché
1	Mediterranean Shipping Company	5.724.665	803	19.9%
2	Maersk	4.205.593	688	14.6 %
3	CMA CGM Group	3.627.006	630	12.6 %
4	COSCO Group	3.102.925	493	10.8 %
5	Hapag – Loyd	2.049.077	278	7.1 %

Source : <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> (consulté le 07/03/2024 à 15 :26)

Le groupe Suisse Mediterranean Shipping Company occupe la place de leader mondial du transport de conteneurs devant le danois Maersk, avec une part de marché de 19.9% et une flotte se compose de 803 navires ainsi qu'un volume de trafic de 5.724.665 EVP. Selon le classement établi par Alphaliner, CMA CGM et Cosco sont les troisièmes et quatrièmes plus grandes sociétés de transport par conteneurs avec respectivement 12.6% et 10.8% de parts de marché .La prise en charge du commerce extérieur par la flotte nationale est en recul permanent et l'approvisionnement de l'Algérie est assuré à environ 720 % par les trois plus grandes compagnies maritimes qui sont MSC, Maersk et CMA CGM.

1.2.2. Le chargeur (exportateur) :

Le chargeur représente la marchandise, qui peut être l'expéditeur réel de la marchandise ou bien son mandataire (le transitaire) afin de confier la marchandise à le transporteur pour leur acheminement vers la destination souhaitée, il a pour obligation de faire :

- Une déclaration écrite de marchandises transportées pour identifier tous les éléments (nombre, marques, marquage, poids...) ¹ ;
- L'étiquetage des colis et la fourniture de la documentation nécessaire à l'envoi ;
- Fournir l'emballage suffisant pour protéger la marchandise dans des conditions normales de transport ;
- Mettre à disposition les marchandises, lieu, heures, dates prévues.

¹ Thierry Jouan, Op cit , p 43

1.2.3. Le Client (importateur) :

C'est le destinataire, c'est la personne physique ou morale qui a le droit de recevoir la marchandise en présentant le connaissement, son rôle consiste d'effectuer les formalités nécessaires (les formalités douanières à l'import.) Pour l'enlèvement de marchandises et examiner celle-ci pour d'éventuels dommages ou avaries permettant ainsi une action récursoire contre le transporteur maritime.

Les auxiliaires de transport maritime de marchandises sont des intermédiaires qui ont des fonctions liées et des rôles complémentaires les uns aux autres. Afin de coordonner les différentes opérations de transport pour les expéditeurs, comme le transitaire ; le consignataire du navire, l'agent maritime ...).

2. Les organismes et les contrats du transport maritime international :

2.1. Les organismes maritimes internationaux :

Le domaine du transport maritime est intrinsèquement international, et pour son exploitation, il a besoin des normes et des réglementations approuvées et mises en œuvre au niveau international. Le secteur du transport maritime de marchandises est régi par deux organismes internationaux qui sont le OMI et CMI

2.1.1. Organisation Maritime Internationale (OMI) :

« l'Organisation maritime internationale (OMI) établit des normes internationales pour veiller à la sécurité, à la sûreté et à la performance environnementale des transports maritimes. Le rôle principal de l'OMI est de créer un cadre réglementaire pour le secteur des transports maritimes qui soit juste et efficace, universellement adopté et universellement appliqué »¹, créée par la convention de Genève de 1948, elle est la source de plus de 70 conventions internationales depuis 50 ans.

Les conventions de l'organisation maritime internationale ont pour objectif de mettre en œuvre une réglementation maritime commune à tous les États membres de l'OMI. Les buts de l'organisation maritime internationale sont :

- Établir un système de collaborations entre les gouvernements afin de réguler les aspects techniques de la navigation commerciale internationale ;

¹ <https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx> (consulté le 07/03/2024 à 20 :43)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

- Promouvoir des normes élevées de sécurité maritime ;
- Efficacité de la navigation et de protection contre la pollution des mers ;
- Permettre de l'échange des renseignements entre gouvernements sur les questions étudiées par l'organisation .

2.1.2. Le Comité Maritime International (CMI) :

Le comité maritime international est une organisation non-gouvernementale engagée dans l'harmonisation du droit maritime ; ainsi que des coutumes et des pratiques maritimes , en encourageant la création des associations nationales du droit maritime et en collaborant avec d'autres organismes internationaux partageants les mêmes objectifs¹. CMI a été créée en 1897, Son siège est fixé à Anvers, Belgique , et si un pays ne dispose pas d'une association nationale et qu'une organisation souhaite devenir membre du CMI , l'assemblée peut accepter sa candidature en tant que membre après avoir vérifié l'un que l'un de ses objectif , ou bien son objectif principal est l'unification du droit maritime et commercial.

L'assemblée est composée de tous les membres du Comité Maritime International , et les Associations et les Organisations Internationales membres seront représentées par un délégué qui peut être accompagné de deux adjoints au maximum².

2.1.3. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) :

La chambre internationale de la marine marchande a été créé en 1921 , basé à [Londres](#) . c'est une organisation commerciale qui agit comme un porte-parole entre pour les armateurs et les exploitants de navires par l'intermédiation des associations nationales d'armateurs , afin de promouvoir les intérêts de ses membres dans le domaine d'exploitation de navires et la politique maritime , les compagnies maritimes membres (par taille) sont³ :

- [Maersk Line](#)
- [Compagnie maritime de la Méditerranée \(MSC\)](#)

Les principaux points de la mission de la chambre internationales de la marine marchande sont :

¹ Article 1 , YEARBOOK1987-1988 ANNUAIRE « comité maritime international » , p 03

² Article 5 . YEARBOOK1987-1988 ANNUAIRE « comité maritime international » , p 07

³ <https://moverdb.com/fr/international-chamber-shipping/> , dernière mise à jour 23/01/2024 (consulté le 08/03/2024 à 20 :21)

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

- ✓ La promotion d'une industrie maritime mondial avec des normes de qualité ;
- ✓ Une priorité pour la sécurité des opérations maritimes et la protection de l'environnement ;
- ✓ Collaboration avec d'autres organisations (gouvernementales et non gouvernementales) pour améliorer l'efficacité du secteur maritime ;

2.2. Les contrats de transport maritime international :

Le transport maritime de marchandises est organisé selon deux principaux types de contrats ; « le contrat de transport proprement dit » et « le contrat d'affrètement sous charte-partie »

2.2.1. le contrat de transport proprement dit :

C'est un accord entre le chargeur de la marchandise (l'expéditeur des marchandises) et le transporteur qui est souvent une compagnie maritime .ainsi , le chargeur s'engage à payer un montant de fret fixé pour acheminer les marchandises d'un port à un port destiné .Le chargeur est soit l'expéditeur réel de la marchandise ou son représentant le transitaire, soit le destinataire réel ou son représentant, selon le contrat vente.¹

Les obligations de deux parties engagées définies par les règles (Règles de Hambourg) ; et le chargeur doit :

- a. Assurer un conditionnement adéquat pour protéger la marchandise ;
- b. Fournir une instruction de d'expédition écrite pour identifier clairement la marchandise , le destinataire et la destination ;
- c. Apposer des marques lisibles en mention le nom de destinataire , son adresse et le port de destination ;
- d. Mettre les marchandises à la disposition du transporteur aux endroits , date et l'heure prévue avec la préparation de tous les documents nécessaires à l'avance pour l'embarquement de marchandises ;
- e. Prendre en charge les formalités de dédouanement ;
- f. Assurer le bon arrimage et calage des marchandises à l'intérieur du conteneur pour éviter les dommages pendant le transport ;

¹ Thierry Jouan, Op cit , p 42

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

g. Paiement du cout de transport en cas de port payé au départ.

Et pour le transporteur maritime , il doit :

- a. Assurer la navigabilité du navire avec une vérification de la fonctionnalités des machines pour transporter la marchandise ;
- b. Émettre le document de transport ;
- c. Charger et arrimer la marchandise au bord du navire , et les transporter d'une manière adéquate ;
- d. Effectuer le transbordement en cas d'un problème de voyage ;
- e. Déposer un avis d'arrivé à la destination finale ;
- f. Mettre la marchandise à la disposition du porteur du connaissement à l'arrivée.

Le contrat du transport maritime est lié par un connu document sous le nom de « connaissement maritime », c'est le document de base de transport maritime . c'est le seul document transport qui représente un titre de propriété de la marchandise¹ , il peut être négociable c'est-à-dire , dans le cas de défaillance de l'acheteur initial , le propriétaire de la marchandise (l'acheteur initial) peut transférer la propriété de celle-ci à un autre destinataire par un endossement .En outre il établit la preuve du contrat de transport, indiquant que la marchandise est chargée au bord du navire (« shipped on board ») ou qu'elle a été reçu pour l'embarquement « reçu pour embarquement ».

« Le connaissement devra être émis par la compagnie maritime et non par le transitaire. Les banques n'acceptent pas les connaissements émis par les transitaires, sauf si les termes de la lettre de crédit le permettent »² , pour garantir la fiabilité du transport des marchandises .

Le connaissement maritime peut être émis en trois formes³ : à « ordre », « dénommée », « au porteur » :

- **À ordre** : le connaissement est négociable transmissible par endossement, rédigé dans le cas du crédit documentaire, mention « a ordre » « to the order of », de la banque, du transitaire, des compagnies, ou de l'entreprise.

¹Thierry Jouan, Op cit , p 29

² Manuel de centre de formation en commerce international CFCI ,Op cit p 150

³ Op cit , p 150

- **Dénommée** : le document n'est pas négociable, signifié que ce document ne peut être pas transféré ou négocié à un tiers que celle personne mentionnée dans le connaissement lui-même, et seule cette personne pourra réceptionner la marchandise à l'arrivée.
- **Au porteur** : le connaissement ne comporte aucune indication de destinataire, il est transmissible, la marchandise est livrée sur simple présentation des documents (au porteur du connaissement), et cette pratique peu comporte un risque potentiel ; ce qui concerne les vols ou les pertes.

2.2.2. le contrat d'affrètement sous charte-partie :

Le contrat d'affrètement est défini selon l'article 640 du code maritime Algérien : « c'est une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue » c'est-à-dire, l'affrètement maritime consiste à louer toute ou une partie d'un navire par un fréteur (le propriétaire du navire) à un affréteur afin de l'utiliser pour transporter la marchandise ou pour d'autres activités maritimes. L'affrètement doit être prouvé par un écrit, pour cela, une charte partie c'est un document de preuve qui énonce les engagements des deux parties ; ce document doit inclure¹ :

- i. Les caractéristiques permettant d'identifier le navire de manière spécifique ;
- ii. Les noms et les adresses du fréteur et de l'affréteur ;
- iii. Le montant de la rémunération pour la location du navire (le fret) ;
- iv. La durée de contrat ou une indication des voyages à effectuer.

Le navire est mis à la disposition de l'affréteur à partir la date et l'heure de livraison de la marchandise jusqu'à la restitution du navire au propriétaire (le fréteur) .Il existe trois (3) formes du contrat d'affrètement :

1) L'affrètement au voyage (Trip charter ou Voyage charter) :

Le fréteur s'engage à mettre à disposition toute ou une partie d'un navire équipé pour une cargaison déterminée dans un délai fixé afin de l'affréteur puisse effectuer un ou plusieurs voyages, en retour, l'affréteur s'engage à payer le fret convenu pour l'utilisation du navire.

2) L'affrètement à temps :

¹ Article 643 du Code Maritime Algérien

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Le fréteur s'engage à rendre disponible un navire armé et équipé pour une période définie, tandis que l'affréteur doit payer le fret . Selon l'article 696 du code maritime Algérien, le fréteur est tenu de mettre à disposition de l'affréteur à la date et au lieu convenu , le navire désigné en bon état de navigabilité , avec tous les documents requis et capable d'effectuer les opérations spécifiées à la charte – partie.

3) Affrètement coque nue :

Selon l'article 724 du Code maritime Algérien ; dans le contrat de coque nue , le fréteur s'engage à fournir un navire sans équipement ni armement à l'affréteur pour une période fixe , tandis que l'affréteur s'engage à payer le loyer convenu pour l'utilisation du navire et assume la responsabilité de la gestion nautique , technique et commerciale . Ce type de charte partie concerne généralement une période longue, et peut être associé à une option d'achat du navire après l'expiration de la charte ou même pendant sa durée.

3. Législation international du transport maritime :

Le transport maritime internationale de marchandise est régi par des conventions internationales , parmi ces conventions :

3.1. Convention de Bruxelles :

C'est une convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, elle a été signée en 25/08/1924 et entrée en vigueur en le 02/06/1931 ; cette convention été ratifiée 76 Etats et l'Algérie adhère à cette convention en 1964 .

La convention du Bruxelles a un objectif d'organiser les conflits de lois entre les États , et établir des règles pour les connaissances utilisés dans le transport maritime de marchandises entre les différentes pays .cette convention s'applique dans le cas ou :

- Lorsque le connaissance est émis dans un état contractant ;
- Lorsque le transport de marchandise commence dans un port d'un état contractant ;
- Lorsque le connaissance prévoit explicitement l'application des dispositions de la convention ou de la législation nationale qui les met en œuvre ou leur donne effet.

Cette convention impose au transporteur maritime une obligation d'assurer la navigabilité du navire transporteur. le transporteur maritime est présumé responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises, sauf s'il parvient à prouver

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

qu'ils sont survenus en raison d'un cas d'exonération, tel qu'une faute de l'expéditeur , un vice propre de la marchandise, un acte de guerre, force majeure ,etc.

La convention de Bruxelles a été modifiée par deux textes modificatifs ; les Règles de VISBY de 1959 et les Règles de 1979 , cette modification était sur la responsabilité du transporteur en cas des dommages subis par les marchandises transportées , mais ces deux textes n'ont pas été largement ratifiées par le Etats contractants (sauf 21 ou 22 pays)

3.2. Les règles de Hambourg :

C'est une convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer , cette convention a été adopté par une conférence diplomatique le 31 /03/1978 , et entrée en vigueur le 01/11/1992 , elle a une application plus étendue que la convention de Bruxelles ; elle concerne :

- Tous les contrats de transport maritime de marchandises
- le transport en pontée
- le transport des animaux vivants

La durée de cette convention est plus étendue qu'autres conventions, Elle couvre les phases de préacheminement et post-acheminement terrestre.

3.3. Les Règles de Rotterdam :

Elle a été établie le 11/12/2008 par les États membres de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) ; ces règles constituent un cadre juridique conçu pour répondre aux évolutions technologiques et commerciales survenues dans le transport maritime depuis l'adoption des conventions antérieures , elles prennent en considération des éléments tels que la conteneurisation , l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport .

Elle a établir un régime universel et contraignant pour les chargeurs et les transporteurs . Offrant un équilibre entre les droits et les obligations pour faciliter l'exécution des contrats de transport maritime de marchandises qui peuvent intervenir d'autres modes de transport .Ces règles ne sont par entrées en vigueur à l'échelle internationale , mais leur popularité a été confirmée par la signature de 21 pays à travers le monde en 2010 .

4. Les INCOTERMS :

4.1. Définition des INCOTERMS :

Les termes du commerce international « international commercial terms » sont des règles internationalement connues , ils ont été élaborées par la chambre du commerce international (CCI) en 1936 , dont le siège est à Paris , qui définissent les responsabilités et les obligations de l'acheteur et le vendeur lors d'une transaction commerciale internationale afin d'éviter les litiges et les malentendus entre les deux parties , et font l'objet d'une révision régulière et des mises à jour tous les dix ans , jusqu'à l'édition actuellement en vigueur qui est celle de l'année 2020.¹

L'utilisation des incoterms n'est pas obligatoire, mais par l'acceptation des deux parties de contrat de vente internationale . ces règles sont utilisées par des différents acteurs du commerce international (exportateurs , importateurs, transporteurs , transitaires , les agents des douanes , les banques , les compagnies maritimes ..).

« Elles définissent jusqu'à quelle endroit, port de départ ou port d'arrivée, et jusqu'à quel moment s'exerce la responsabilité du vendeur et par voie de conséquence à quel moment et lieu commence la responsabilité de l'acheteur. »² . Le but des incoterms est d'harmoniser et unifier les échanges internationaux en termes de :

- La livraison de marchandises (l'obligation de livrer la marchandise ou de remise à un transporteur désigné) ;
- La conclusion des contrats de transport ;
- Le transfert de responsabilité et de risque ;
- La présentation des documents de transport ;
- Le chargement et le déchargement des marchandises ;
- L'accomplissement des formalités douanières à l'importation et à l'exportation ;
- Le paiement des taxes et des droits éventuels ;

La dernière version applicable des incoterms 2020 comprenant 11 incoterms qui se répartissent en 02 catégories selon le mode du transport utilisé pour la livraison de marchandises :

¹ Guide pratique des incoterms 2020 , <https://globalnegotiator.com/> (consulté le 12/03/2024 à 22:25)

² Thierry Jouan, Op cit , p 12

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

1. Sept (07) incoterms liés à tous les modes du transport (multimodaux) :

EXW - FCA – CPT – CIP – DAP – DDU–DDP.

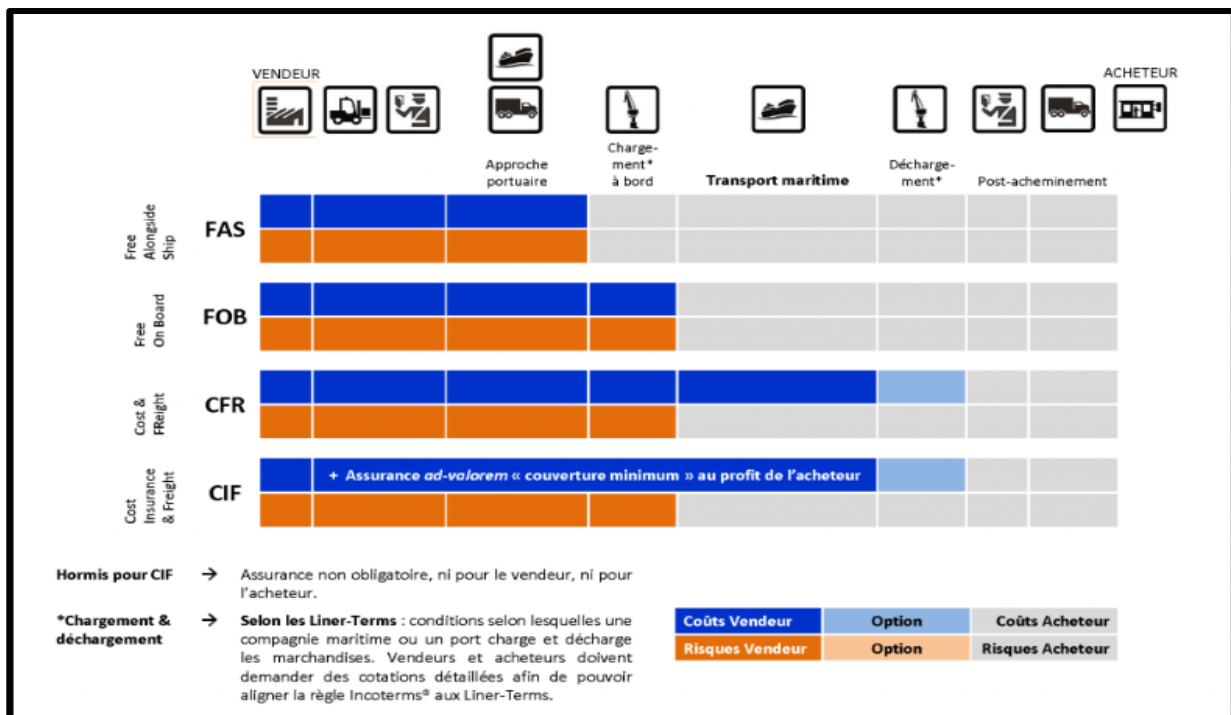
2. Quatre (04) incoterms liés au transport maritime et au transport fluvial :

FAS - FOB - CFR – CIF

4.2. Incoterms réservé au transport maritime :

Les incoterms appliqués au transport maritime (FAS, FOB, CFR, CIF) sont conçus pour être utilisés lorsque le vendeur met les marchandises à bord du navire , dans un port maritime ou fluvial , en ce moment , le vendeur doit remplir son obligation de livrer la marchandise envers son acheteur , la figure N°I.4 illustre l'organisation des incoterms de transport maritime version 2020 :

Figure N° I.4 : les incoterms maritime version 2020



source : <https://international-pratique.com/> (consulté le 12/03/2024 à 23 :26)

4.2.1. FAS – Free Alongside Ship (franco le long du navire) : signifie que le vendeur a rempli ses obligations lorsque la marchandise dédouanée à l'exportation est placée au long du navire dans le port d'embarquement du transporteur principal

choisi par l'acheteur¹, à partir du moment où elles ont été livrées, l'acheteur supporte tous les coûts relatifs aux marchandises (chargement, transport maritime et déchargement du navire), le transfert de risque se fait lors que les marchandise sont été remises sur le quai du port d'embarquement.

4.2.2. FOB – Free On Board (franco à bord du navire) : signifie que le vendeur doit charger la marchandise dédouanée à l'importation à bord du navire du transporteur principal désigné par l'acheteur dans le port d'embarquement convenu , tous les frais de pré -acheminement , de dédouanement à l'export et de chargement de marchandise à bord de navire sont à la charge du vendeur et tous les autres frais comme le paiement du fret maritime sont à la charge de l'acheteur , « Le transfert des frais (et des risques) intervient dès que les marchandises sont chargées à bord du navire désigné par l'acheteur, au port d'embarquement convenu ».²

4.2.3. CFR – Cost and Freight (coût et fret) : signifie que le vendeur doit organiser et payer le transport des marchandises jusqu'au le port de destination convenu par l'acheteur , le vendeur est responsable du chargement de la marchandise sur la navire , le dédouanement à l'exportation , et paiement du transport principal , et si convenue au contrat du transport , le déchargement de la marchandise au port de débarquement souhaité .

« Les risques sont transférés à l'acheteur au port de départ lorsque les marchandises sont livrées à bord du navire, alors que les coûts sont supportés par le vendeur, en vertu du contrat de transport, jusqu'à l'arrivée des marchandises au port de destination convenu. »³

4.2.4. CIF – Cost Insurance and Freight (Coût, assurance et fret) : en plus de CFR , Le vendeur doit fournir et payer une assurance maritime minimum pour les marchandises pendant le transport maritime , contre le risque de perte ou de dommage aux marchandises et pas une assurance complète . « le CIF maritime s'en distingue par le niveau de couverture d'assurance exigée, plus limitée que la couverture tous risques du CIP. Néanmoins, l'assurance doit couvrir au minimum

¹Annexe 04 ,FICHE TECHNIQUE LES NOUVELLES REGLES INCOTERMS 2020 , <https://www.douane.gouv.fr/> p 05

² Annexe 04 , Op cit , <https://www.douane.gouv.fr/> p 05

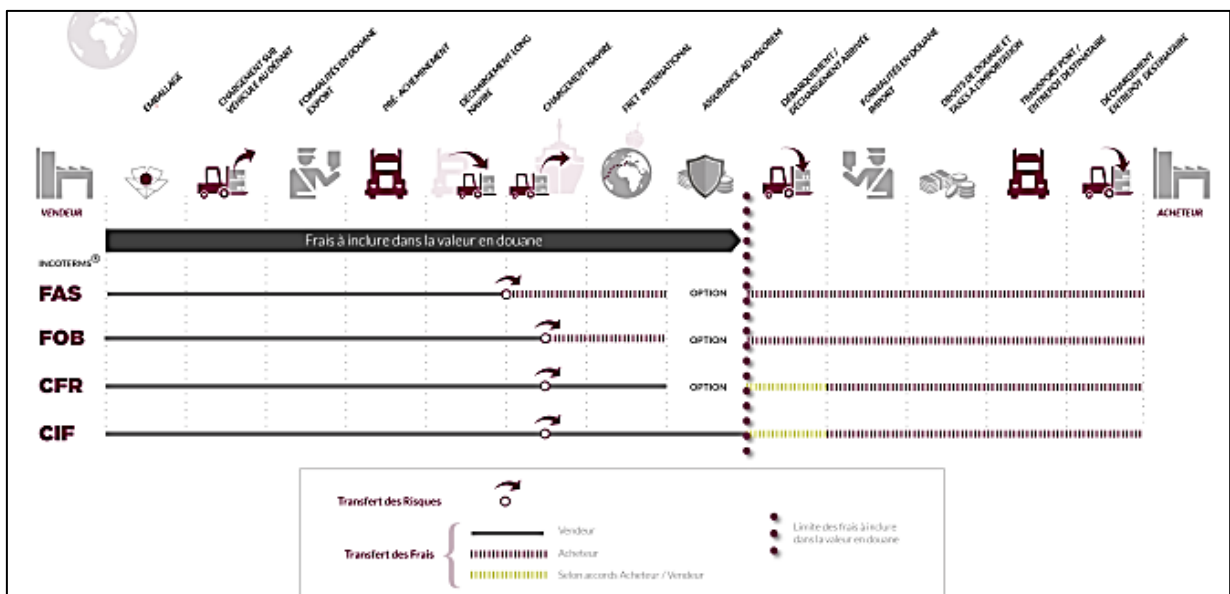
³ Op cit , p06

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

le prix de la marchandise majoré de 10 % »¹ . le transfert de risque se produit lorsque les marchandises sont mise à bord au port d'embarquement de la même manière que l'incoterm CFR .

la figure N°I.5 suivante illustre le moment du transfert des frais et de risques entre l'acheteur et le vendeur dans les incoterms du transport maritime version 2020 :

Figure N° I.5 : La Répartition des frais et des risques dans les incoterms maritimes 2020.



Source :Annexe 04 ,FICHE TECHNIQUE LES NOUVELLES REGLES INCOTERMS 2020 , <https://www.douane.gouv.fr/> p 06

4.3. Les principaux changements des Incoterms 2020

- **FCA : option de Connaissance « à bord » (BL on board) :**

C'est une nouvelle option permet au vendeur d'obtenir la confirmation du chargement à bord en recevant le document de transport attestant cette étape , il est possible de convenir avec l'acheteur la remise de connaissance maritime ou toute autre document avec la mention de « on bord » ou « à bord » ²

¹ Op cit, p06

² Op cit ,p07

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

Cette option a été créée afin de répondre aux exigences légales de certains exportateurs , qui exigent le crédit documentaire et ne reconnaissent que les documents de transport classiques (CMR, LTA, connaissance maritime).

- **Différenciation du niveau de couverture d'assurance entre le CIF et le CIP :**

Dans la version 2010 , le vendeur doit fournir une couverture minimale identique pour les deux (CIF et CIP) , selon le changement de la version de 2020 ; pour l'incoterms CIP, le vendeur est obligé de fournir une assurance transport en faveur de l'acheteur avec une large couverture¹ (tous risques) .pour l'Incoterm CIF le vendeur est obligé de souscrire une assurance avec couverture minimale.²

- **Le DAT 2010 devient le DPU 2020 :**

Dans les Incoterms 2020, l'on créé un nouvel Incoterm DPU (Rendu au lieu de destination - Delivered at Place Unloaded) qui remplace DAT (Rendu au terminal - Delivered at Terminal) , qui représente le seul Incoterm dans lequel la marchandise est livrée déchargée au lieu de destination , c'est-à-dire , le changement de dénomination exprime que la marchandise peut être déchargée non seulement au port de débarquement de la destination souhaitée , mais aussi dans tout autre lieu du pays de destination équipé pour le déchargement de la marchandise du moyen de transport (les usines , les entrepôts ,etc...)³.

- **Le Transport par des moyens propres :**

Les incoterms 2020 consiste pour la première fois, la possibilité pour certain incoterms de pays de départ (FCA) et pour le pays d'arrivée (DAP, DPU, DDP) et pour l'acheteur ou le vendeur d'utiliser ses propres moyens de transport pour transporter la marchandise.

- **Les exigences de sécurité dans le transport :**

Dans les Incoterms 2020, une attention accrue est portée à la responsabilité en matière de sécurité dans deux situations : le transport de la marchandise du pays d'origine au pays de destination, et les procédures de dédouanement (exportation/transit/importation). Pendant le

¹ « Guide Pratique INCOTERMS 2020 », <https://globalnegotiator.com/> , p18 (consulté le 13/03/2024 à 12 :11)

² « Guide Pratique INCOTERMS 2020 »,Op cit , p 18

³ Op cit , p18

CHAPITRE I : CADRE GENERAL SUR L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT MARITIME

transport de la marchandise, la responsabilité de la sécurité incombe à la partie qui a conclu le contrat de transport : le vendeur (CPT, CFR, CIP, CIF, DAP, DPU et DDP) ou l'acheteur (EXW, FCA, FAS et FOB). En ce qui concerne les procédures de dédouanement, la responsabilité en matière de sécurité revient à la partie chargée d'effectuer le dédouanement¹. Le choix d'incoterm se fait selon plusieurs facteurs :

- ✓ La réglementation ;
- ✓ Le pouvoir de négociation du client/fournisseur ;
- ✓ Le mode de transport retenue ;
- ✓ L'habitude et les politiques de l'organisation ;
- ✓ Les ressources financières de l'organisation et la capacité logistique.

Les incoterms les plus utilisés en Algérie généralement sont : FOB, CFR pour le transport par voie maritime , La non utilisation des autres incoterms est due à plusieurs contraintes :

- **La Complexité des formalités douanières** : L'Algérie a des procédures douanières strictes et complexes, ce qui peut rendre difficile la mise en œuvre des termes d'Incoterms, notamment pour les importations.
- **Les Fluctuations des taux de change** : qui peuvent avoir un impact significatif sur les coûts et les paiements liés à la pratique des incoterms .
- **Les Contraintes logistiques** : Les infrastructures logistiques en Algérie peuvent être moins développées que celles des autres pays, ce qui peut entraîner des retards et des coûts supplémentaires.

¹ Op cit , p19

5. Les avantages et les inconvénients du transport maritime :

Le transport maritime présente un certain nombre d'avantages et d'inconvénients qui sont rassemblés dans ce tableau N° I.2 et développés à la base de nombreuses recherches :

Tableau I.2 : Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Les Avantages	Les Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Adaptabilité aux longues distances et capacité à desservir un large éventail de zones géographiques • C'est un mode de transport le moins onéreux, avec des tarifs de fret compétitifs. • le transport maritime est considéré comme l'un des modes d'expédition les moins polluants. • il est particulièrement adapté pour le transport de marchandises lourdes et volumineuses, telles que les hydrocarbures. • le transport maritime demeure l'un des moyens les plus fiables pour assurer la livraison des marchandises, grâce à son infrastructure robuste et à ses normes de sécurité strictes 	<ul style="list-style-type: none"> • Le transport maritime est généralement plus lent que d'autres modes de transport, ce qui peut entraîner des retards dans la livraison des marchandises et crée des frais supplémentaires causés par ce retard • Certaines lignes maritimes ne sont pas conteneurisées ; ce qui peut compliquer la manutention et le suivi des cargaisons. • Il peut être difficile de surveiller avec précision l'emplacement exact des marchandises en transit pendant le transport maritime • Le transport maritime n'est pas très flexible et ne permet pas le transport porte à porte, ce qui nécessite souvent l'utilisation d'un deuxième moyen de transport pour acheminer les marchandises jusqu'à leur destination finale. • Les coûts associés à l'emballage et aux primes d'assurance peuvent être plus élevés pour le transport maritime que pour d'autres modes de transport.

Source : élaboré à la base de www.transittransport.fr (consulté le 13/03 2024 à 13 :49)

Conclusion du chapitre I

Le commerce international offre à l'Algérie des opportunités d'expansion économique avec les marchés internationaux diversifiés, le défi majeur lié à l'économie algérienne c'est la dépendance excessive en l'exportation des produits d'hydrocarbures, ce qui implique l'augmentation du risque des fluctuations des prix.

D'autre part , l'importation en Algérie est confronté à plusieurs défis , tels que la complexité administratives sue les documents nécessaires pour la fluidité du processus et les risques liées à la conformité règlementaire .Le transport maritime est la composante principale du processus d'importation garantissant les flux réguliers des produits vers les ports algériens , ce mode de transport offre des avantages pour l'économie algériennes en termes de capacité des coûts , mais il est confrontés à des enjeux et des défis tels que les frais supplémentaires et les Retards dans les délais importants .

En transition vers le deuxième chapitre, nous aborderons Le rôle du transitaire dans l'optimisation des coûts supplémentaires liés à la gestion des délais critiques dans une opération d'importation des marchandises.



Chapitre II :

Le Rôle Du Transitaire

Dans L'optimisation Des

Frais De Surestaries

Introduction du chapitre II

Le transitaire occupe une place attirante dans la fluidité des échanges commerciaux internationaux et la réduction des coûts liés à l'importation des marchandises afin de faciliter le mouvement des marchandises à travers les frontières dans les meilleurs délais pour un objectif de minimiser les retards engendrés entre les différents intervenants de la chaîne logistique.

L'immobilisation prolongée des conteneurs à l'importation engendre des coûts supplémentaires qui impactent la situation financière de l'importateur, sous le nom des frais de surestaries lorsque les conteneurs ne sont pas restitués dans le délai de franchise accordé, chaque retard implique une augmentation des jours supplémentaires pour cela, le transitaire agit comme un médiateur pour minimiser ces frais.

A cet effet, dans ce chapitre nous allons analyser les principes fondamentaux du transitaire, offrant une définition claire du transitaire, son importance et ses fonctions lors du processus de l'importation et les enjeux relatifs dans la première section, ensuite dans la deuxième section, nous détaillerons sur les notions générales sur les frais de surestaries et les principales causes de l'augmentation de ces coûts et comment les minimiser, et pour la troisième section, nous allons découvrir les délais critiques dans le commerce mondial et les diverses causes de retard et comment optimiser ces délais pour la continuité de la chaîne des opérations.

Section 1 : Cadre conceptuel du transit dans le Processus d'Importation

Le Transitaire est un maillon essentiel de la chaîne logistique internationale pour faciliter le commerce à l'échelle mondiale .

Dans cette section, en analysant les principes fondamentaux du transit , nous allons mettre en lumière la définition du transitaire , ses fonctions , et son importance stratégique dans la fluidité de l'importation , et les enjeux majeures auxquels font face le système de transit .

1. Définition du Transitaire et ses obligations :

1.1 Définition du Transitaire :

le transitaire est un intermédiaire spécialisé dans la gestion et la coordination du transport de marchandises à travers le transport maritime , aérien ou terrestre , en veillant à ce que toutes les formalités nécessaires soit remplies , y compris les formalités douanières , les réglementations spécifiques à chaque mode de transport , et les particularités liés à la destination et la nature de marchandises transportés .le transitaire regroupe une variété de savoir faire et de statuts juridiques différents , ce qui leur permet de proposer une gamme des services diversifiée¹ , son rôle se base sur deux opérations principales :

- Le transitaire est chargé d'organiser et superviser le transport des marchandises depuis le lieu de départ (par exemple : l'entrepôt de l'expéditeur) , jusqu'au port ou à la zone sous douane . et dans le cas de marchandises importés , il coordonne le mouvement de marchandises depuis le port de débarquement jusqu'à le destinataire finale .
- La réservation du fret, et l'accomplissement des formalités douanières, administratives, commerciales, dans ce cas-là , il est un simple mandataire . Le Transitaire peut devenir un commissionnaire de transport lorsqu'il prend en charge la sélection des transporteurs et la négociation avec eux en son nom. Avec tous ses multiples fonctions .

Le transitaire il est² :

- **I. En tant que mandataire de transport** : est un intermédiaire entre les différents modes de transport , il agit sur les instructions et les ordres de son client , l'expéditeur ou bien

¹ Thierry Jouan, « Techniques et management des opérations de COMMERCE INTERNATIONAL » , p 23

² « Le Transitaire : Types, Activités et Rémunération » <https://globalnegotiator.com> (consulté le 20/03/2024 à 17 :50)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

le chargeur . pour coordonner et faciliter la gestion des opérations logistiques tels que le stockage , la réexpédition , le dédouanement de la marchandise , selon les instructions . Il exécute les ordres de son client , et ses responsabilités sont limitées , il n'a pas le pouvoir de choisir les prestataires (les sous-traitants) ou bien de prendre des décisions autonomes , il n'est pas responsable de défaillances des sous-traitants choisis par le mandant . le mandataire doit recourir à son mandant en cas de constat d'avarie ou problème pendant le transport de marchandise .

- **II. En tant que commissionnaire de transport** : est un intermédiaire professionnel qui organise d'une façon libre pour le compte de son expéditeur l'ensemble de l'opération et choisit les sous-traitants , le commissionnaire de transport assume les fautes éventuelles des prestataires dans le cadre d'exécution de transport .« Non seulement le transitaire choisira-t-il le mode de transport convenant le mieux à votre marchandise en fonction de sa destination, mais il prévoit aussi le trajet le plus rapide, le plus économique et le plus efficace. Il réservera l'espace requis sur le transporteur, en négociera le coût et s'occupera de la cueillette de votre cargaison. »¹

1.2 Les obligations Générales du transitaire :

Dans le domaine de la logistique internationale , le rôle du transitaire est un élément crucial afin de coordonner et organiser les opérations d'importation et d'exportation de marchandises . étant un mandataire , le transitaire a une obligation d'exécuter la mission qui lui a été confiée et assurer le transbordement de la marchandise et effectuer au nom et pour le compte de son mandataire (l'expéditeur) des actes juridiques et parfois matérielles (déchargement , chargement , déplacement de marchandise d'un moyen à un autre) . à cet égard , il est tenu de quelques obligations générales tirée vis-à-vis de son mandataire :

1.2.1 Les obligations du transitaire tirées du mandat :

➤ La Fidélité de l'exécution des ordres de mandataire :

Le transitaire ou le mandataire doit accomplir les instructions et les ordres donnés par le mandant et transmettre ces instructions aux prestataires concernés , il engage sa responsabilité s'il ne remplit pas sa mission.

Des fois, le transitaire refuse d'exécuter les instructions lorsqu'il estime que cette mission est impossible , il doit informer son mandant sur ses capacités pour exécuter sa mission

¹ Centre de formation en commerce internationale (CFCI) , « LE COMMERCE INTERNATIONALE » , p100

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

, dans le cas où la marchandise est de nature dangereuse , le transitaire doit assumer le résultat de risque de ne pas informer le mandant sur la réglementation de transport des matières dangereuses par voie maritime .

Cette obligation exige du mandataire qu'il agisse avec professionnalisme pour guider et orienter le mandant de manière plus claire et conforme à ses objectifs .

➤ **Obligation de rendre compte :**

Selon l'art 1993 de code civil de la république française « Tout mandataire est tenu de rendre compte de sa gestion, et de faire raison au mandant de tout ce qu'il a reçu en vertu de sa procuration, quand même ce qu'il aurait reçu n'eût point été dû au mandant »¹ , signifie que le mandataire est légalement obligé de fournir un compte rendu à son mandant sur sa gestion et de restituer tout ce qu'il a reçu en raison de son mandat , et l'informer sur les difficultés qu'il rencontre afin de solliciter de nouvelles instructions et chercher des solutions.

1.2.2. **Les obligations du mandant :**

Il est très important d'analyser les engagements et les responsabilités du mandant envers le mandataire (le transitaire) et aussi des parties tierces :

➤ **Envers le mandataire :**

Le mandant est soumis à plusieurs engagements et obligations envers le mandataire, il est tenu de rembourser à lui tous ses avances et ses frais, ainsi, il doit s'acquitter de la rémunération éventuellement définie dans le contrat de mandat et honorer ses engagements. si le transitaire accomplit les formalités douanières pour le compte du mandant (commissionnaire en douane) et assume la responsabilité de paiement des taxes et des droits , pour cela , le mandant doit remettre à temps tous les documents exigés , en cas de retard , le mandataire n'est pas responsable².

De plus, le mandant est responsable d'indemniser le mandataire qu'il a pu subir lors de l'exécution du contrat du mandat³.

¹ Art 1993 de code civil de la République française

² Droit des transports par Isa Germain , Op cit

³ https://www.avocats-watte.lu/articles_com/Mandat.pdf (consulté le 21/03/2024 à 23:06)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

➤ Envers des tiers :

Le mandant doit honorer les engagements pris par le mandataire en son nom envers des parties tierces comme s'il les avait conclus par lui-même ¹. Généralement, le mandataire n'est pas responsable des actes qui dépassent les limites de mandat .

La jurisprudence retient le principe du mandat apparent, le mandant est engagé envers des parties tierces si ces derniers ont été induits en erreur et cru que le mandataire agissait avec la permission du mandant.

Le transitaire est chargé de superviser et planifier les différentes étapes de transport de marchandises, Ainsi le dédouanement, le stockage et l'assurance du transport. Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, permettant à leur clientèle de bénéficier des offres avantageux concernant les tarifs de groupage .

2. Les Activités et les fonctions du transitaire :

2.1. Les Activités du transitaire :

Le transitaire a pour objectif de réaliser le passage de marchandise pour un tier et assurer la continuité de transport entre les différents transporteurs, notamment, il est tenu d'organiser les formalités douanières pour son client. Le transitaire exerce des plusieurs activités soit à l'importation ou l'exportation, parmi ces activités :

- **Les Activités à la base de l'expérience et les compétences de transitaire :**

Ces activités impliquent que le transitaire applique ses connaissances sur le domaine de la logistique internationale, afin de résoudre les défis logistiques et fournir des solutions afin de répondre aux exigences de son client (soit l'importateur ou l'exportateur). Le transitaire doit fournir des conseils stratégiques sur la gestion des risques liés au transport de marchandises, et l'optimisation des couts (la négociation des tarifs avec les transporteurs) , ainsi pour l'aider sur les complexités dans les règlementations douanières en terme de la conformité des documents aux exigences des autorités et la douane.

- **Les Activités physiques à l'exportation et à l'importation :**

Le transitaire doit assurer la gestion du transport successif de la marchandise importés ou exportés ; dans l'opération d'exportation, il doit effectuer des activités comme la

¹ Art 1993 de code civil de la République française

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

messageries ; et l'emballage de fourniture (conteneurs etc. ..) , et à l'importation , il doit recevoir l'avis d'arrivée au destinataire qui le responsable de prendre en charge la marchandise importé auprès de la compagnie , aussi la manutention , le dégroupage et aussi le stockage , la déclaration en douane , et le post acheminement .

- **Les Activités financières :**

C'est la gestion de paiement lié au transport de marchandise , et fournir une couverture de risque à l'exportation , les assurances et autres frais logistiques , afin de faciliter les échanges commerciaux internationaux

« Un bon transitaire conseille son client exportateur par rapport à la couverture d'assurance que celui-ci doit assumer. L'exportateur doit cependant négocier directement avec son courtier d'assurances pour obtenir les taux les plus favorables. »¹

- **Les Activités administratives :**

Ces activités comprennent formalités douanières et réglementaires, gestion des documents de transport , la déclaration en douane , les assurances, la gestion administrative et financière, du personnel, commerciale, des crédit documentaires et de ou autres documents qui peuvent être exigés soit par les autorités du pays exportateur, soit par celles du pays importateur .»²

2.2. Les Fonctions du transitaire :

Le transitaire assure la représentation, fiscale³.

« Le transitaire prend en charge, en votre nom, la préparation de tous les formulaires, certificats des différentes fonctions essentielles dans le domaine du transport de marchandises ; tels que :

I. En tant que commissionnaire en douane :

« Le transitaire peut également exercer les fonctions de courtier en douanes. Il peut ainsi s'acquitter en votre nom des procédures régissant l'importation de marchandises en provenance de pays étrangers. Par contre, les formalités douanières dans les pays étrangers doivent être

¹ Centre de formation en commerce internationale (CFCI) , « LE COMMERCE INTERNATIONALE » , p101

² CFCI, Op cit ,p101

³« LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE » , réalisée par la direction Données, études, analyses de l'Apec. M.Fossorier, B. Bodineau, S.Hestin, Fl.Kremer, c.Legrand, D. Sidorcenco, analyse et rédaction : Pierre Lamblin, En collaboration avec l'AFT,: Valérie Castay, Carol Lussato, Jean-Marc Paris, Blandine Schops , p119

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

faites par des courtiers nationaux ou des correspondants du transitaire ayant les qualifications et l'autorité requises. »¹

Selon LE JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 71 , le commissionnaire en douane se définit comme « toute personne physique ou morale agréée par l'administration des douanes pour accomplir pour autrui les formalités douanières concernant la déclaration des marchandises en détail, sur l'ensemble du territoire national » , il joue un rôle très important en agissant au nom et pour le compte d'autrui pour organiser et acquitter des obligations douanières liés à l'importation et l'exportation de marchandises .

Les propriétaires des marchandises importées ou exportées doivent effectuer une déclaration détaillée s'ils sont autorisés à dédouaner par le commissionnaire en douane agréé ² . Les personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail sont³ :

- les commissionnaires en douane ;
- les propriétaires des marchandises ayant obtenu l'autorisation de dédouaner ;
- les transporteurs autorisés.

le commissionnaire en douane réalise des taches administratives tels que la préparation des documents douaniers exigés pour le compte de son client , ainsi il doit superviser et garantir les liaisons techniques liées au transport de marchandises .

Le commissionnaire en douane est obligé d'avoir un accès à distance au système d'information et de gestion automatisée des douanes, connu sous le nom de « S.I.G.A.D. »⁴. Le commissionnaire en douane est un professionnel en tant qu'un intermédiaire afin d'organiser et de superviser le transport de la marchandise pour le compte de son client et en son nom et sous sa propre responsabilité, il assure la gestion complète du transport de la marchandise et le choix des intervenants et les moyens de transport.

Sa responsabilité est engagée en cas d'une faute personnelle ou bien en raison des actions de transporteurs auxquels les marchandises ont été confiées, de plus, le commissionnaire bénéficie du privilège sur la valeur des marchandises transportées, il peut être indemnisé pour ses services fournis avant les autres itinéraires.

¹ CFCI , Op cit

² Article 78 , CODE DES DOUANES ALGERIEN, mise à jour juin 2017

³ Décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail. (Art.02)

⁴ Décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 (Art.10)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Cependant, l'agrément de commissionnaire en douane est une autorisation nationale, accordée par la décision du directeur générale des douanes, pour une durée indéterminée et il est informé dès que la décision est prise et signée par le directeur général des douanes. Cet agrément est personnel et ne peut donc pas être prêté, loué ou cédé à une autre personne¹.

II. En tant que consignataire de la cargaison :

Le consignataire de la cargaison ou de la marchandise c'est une personne physique ou morale agit en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, le consignataire s'engage à prendre en charge la livraison de la marchandise au nom et pour le compte de ses mandants. Il est responsable de payer le fret pour les marchandises et les répartir entre les propriétaires et les destinataires désignées (finaux), Pour faciliter la réception de marchandise².

Une fois que le navire a accosté, les ayants droit à la marchandise peuvent se retrouver confrontés à un ensemble complexe d'opérations portuaires et administratives, notamment le règlement des droits portuaires, des frais de douane, et des diverses réglementations. Le consignataire de la cargaison permet aux ayants droit à la marchandise d'éviter l'ensemble des obstacles qui peuvent survenir au moment du déchargement de la marchandise et le passage dans un port étranger.

Le transitaire en tant que un consignataire de la cargaison a pour obligation de remplir ses obligations contractuelles dans le contrat de consignation, et protéger les intérêts et les droits de ses mandants pendant le processus de transport et de manipulation de marchandises³.

L'intervention du consignataire est très importante pour le chargement et le déchargement des marchandises, lors du chargement; il est tenu de garantir les droits du destinataire de la marchandise et en effectuant un constat d'avarie si nécessaire, ce constat est un document établi quand la cargaison est endommagée ou bien présente des défauts apparents au moment du chargement ou de déchargement. Aussi, il doit superviser la mise à bord des marchandises, et contrôler la conformité de la marchandise et signer le connaissement une fois le chargement effectué. Et au moment de déchargement; le transitaire en tant que un consignataire d'une marchandise doit assurer la bonne réception de la cargaison désignée, mais l'obligation la plus importante du consignataire est de vérifier le bon état de la marchandise réceptionnée pour le

¹ Décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 (Art 07)

² Ordonnance n° 76-30 du 23 octobre 1976, Journal Officiel de la République Algérienne N° 29 correspondant au 10 avril 1977 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail. (Art.621)

³ Ordonnance n° 76-30 du 23 octobre 1976 (Art 622)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

compte du destinataire et d'émettre les réserves nécessaires, cependant, il est réputé avoir accepté les marchandises telles qu'elles sont décrites au connaissement, sans possibilité de prouver à son mandant l'endommagement de sa marchandise.

Le consignataire de la cargaison a droit au remboursement des dépenses engagées par ses mandants afin de recevoir la marchandise dans les délais prévus.

Ainsi, Le consignataire peut demander à ses mandants de lui fournir des acomptes et des avances pour couvrir les coûts associés à la réception de la cargaison¹.

III. En tant que logisticien :

Pour un transitaire, la logistique est une prestation intégrée, elle fait partie d'une chaîne d'approvisionnement et de distribution globale, selon Larousse, la logistique se définit comme « Ensemble de méthodes et de moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise, etc., et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois les approvisionnements », c'est la gestion efficace et coordonnée de toutes les opérations liées à la circulation des biens ou des services.

Le transitaire est un intermédiaire pour offrir une logistique intégrée ; grâce à ses compétences et à son réseau afin de répondre aux exigences de ses clients par² :

- Le suivi des achats (bon de commande) par ordinateurs, EDI ;
- La prise en charge des marchandises ;
- La cueillette des marchandises ;
- L'entreposage au départ ;
- Le codage à barre ;
- La consolidation de fournisseurs ;
- La répartition à la livraison ;
- La consolidation des transports ;
- Le marquage ;
- L'emballage et le ré-emballage ;
- L'entrée de données EDI ;
- Le choix des transporteurs ;

¹ Op cit, (Art 626)

² Centre de Formation en Commerce International CFCI « Le Commerce International », p102

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

- Le suivi informatisé en temps réel (par le logiciel d'Enterprise Resource Planning ERP) ;
- L'entreposage ;
- La distribution ;
- Le suivi des inventaires ;
- La délégation d'employé(s) internes ;

De nos jours, la logistique intégrée présente une importance en tant qu'un élément clé dans « Supply Chain Management », les compétences du logisticien en planification et la gestion, et la communication sont très essentielles pour répondre aux exigences des clients, et s'intégrer de manière harmonieuse dans plusieurs opérations¹.

IV . En tant qu'agent de manutention :

La Manutention désigne les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage, et de débarquement des marchandises².

Les opérations de manutention comme le chargement, le déchargement et le stockage de la marchandise nécessitent un recours aux entreprises spécialisées et ces activités peuvent être organisées par des contrats distincts du contrat de transport principal, qui inclut la responsabilité du manutentionnaire en cas de perte, des avaries ou bien un retard avec des conditions d'exonération en cas de force majeure.

Chaque phase de l'opération de manutention comporte des risques et des enjeux (la santé et la sécurité des travailleurs). Pour cela ; il est très important de prendre en compte des mesures et des préventions appropriés, et parfois l'utilisation des équipements de protection.

Lors de la mission du transitaire, il peut amener à faire appel à une entreprise pour la manutention, conformément aux instructions de son mandant. Mais il a la possibilité d'occuper la manutention par lui-même, cette décision se fait selon les compétences interne de l'entreprise spécialisé ou les compétences du transitaire.

Si l'entreprise de manutention agit pour le compte du transporteur, ce dernier sera responsable envers le propriétaire de la marchandise pendant le chargement ou le déchargement, mais s'il agit pour le compte du chargeur, le transporteur est libéré de ses obligations et sa responsabilité,

¹ « LE METIER DE TRANSITAIRE » site web : http://www.tgr.ci/docs/Le_metier_de_transitaire.pdf (consulté le 25/03/2024 à 00:45)

² l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 du Journal Officiel de la République Algérienne N° 32 du Mercredi 10 Ramadhan 1440 Correspondant au 15 mai, modifiée et complétée, portant code maritime (Art 4)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

par l'intervention d'une entreprise spécialisée et compétente dans la manutention afin de garantir le bon déroulement de chargement et déchargement.

3. Rôle du transitaire dans la fluidité de l'opération d'importation :

Le transitaire contribue d'une manière efficace à la gestion de l'opération de l'importation et pour garantir sa fluidité, afin de réussir l'importation de la marchandise pour le compte du propriétaire. L'importance du transitaire à l'importation se base sur :

3.1. Coordination des différents modes de transport :

En tant que commissionnaire de transport, le transitaire organise efficacement le déplacement des marchandises par la sélection des itinéraires et le mode de transport selon l'exigence de l'importateur.

Le transitaire agit comme un mandataire lors de la négociation avec les transporteurs pour l'optimisation des coûts et des délais en faveur de son mandant (l'importateur)¹.

L'utilisation des plusieurs moyens de transport (mer et route par exemple) ou l'enchaînement de plusieurs transports dans une même opération d'importation , nécessite l'émission du connaissement directe , tel que le connaissement FIATA Bill of Lading (FBL) ; est un document de transport international émis par le transitaire pour le transport combiné agréé par la FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires) , il est utilisé lorsque la marchandise est importées par différents modes de transport² .

Assurer la sécurité de la marchandise pendant le transport est une grande préoccupation pour le transitaire, cela dépend le mode de transport choisi, la qualité de l'emballage, le nombre de rupture de charge, le contrôle rigoureux lors de déchargement de la marchandise à l'importation³.

3.2. Gestion des formalités de dédouanement à l'importation :

En qualité de commissionnaire en douane, le transitaire occupe une place très cruciale dans le processus d'importation des marchandises pour le compte de son mandat (importateur). Pour accomplir la procédure de dédouanement de la marchandise importée ; et toutes les

¹ JEAN BELLOTI , « transport international de marchandises » , 4ème édition , Vuibert , 2012 , p43

² Ghislaine Legrand , Hubert Martini « Gestion des opérations import – Export » , DUNOD , paris , 2008 , p39

³ Ghislaine Legrand , Hubert Martini , Op cit , p 08

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

formalités administratives relatives. Il fournit des conseils à son mandant sur les actualités sur les formalités douanières afin d'assurer toute conformité avec les réglementations douanière et pour faciliter cette processus , il peut faire l'avance des droits et taxes dus par la marchandise. Cette activité nécessite l'obtention d'un agrément des autorités compétentes et répondre aux conditions d'exercice de la profession¹.

Mais il est essentiel pour l'importateur de vérifier les factures des transitaires, cette facture (voir annexe II.1) inclut généralement les frais de la liquidation douanière , les honoraires , les frais en tant que commissionnaire en douane , aussi les couts associés au transport de la marchandise et comprendre en détail tous les éléments facturés par le transitaire afin de s'assurer que les coûts sont correctement évalués².

Une fois la marchandise dédouanée et libérée , le transitaire organise leur post acheminement depuis le port de l'arrivée jusqu'aux locaux ou entrepôts désignés de l'importateur.

3.3. Assurance de la conformité de la marchandise :

Le transitaire en tant qu'un expert en logistique , est directement censé de la réception des documents liés aux marchandises importées. Afin de garantir que les documents sont complets et conformes aux exigences règlementaires ; comme certificat d'origine, les licences d'importation et les certificats de conformité. Cette vérification est très importante pour s'assurer que les achats importés sont conformes aux termes du contrat.³

4. Les enjeux du Transitaire :

Les défauts dans les systèmes de transit peuvent entraver les échanges commerciaux internationaux ; freinant le développement économique d'un pays . pour cela , plusieurs améliorations apportés pour avoir un meilleur rendement des systèmes de transit à l'échelle mondiale.

4.1. Système de transit efficace :

Le système de transit est parfaitement opérationnel afin de favoriser la connectivité commercial dans une région, surtout dans les pays enclavés ; ils dépendent largement à travers les pays voisins pour leurs échanges commerciaux avec les marchés extérieurs . En l'absence

¹Op cit , p 05

² Op cit, p 08

³ Op cit , p 21

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

de cette coopération , les nations enclavés ne peuvent pas d'accroître leur leurs échanges commerciaux , ni s'intégrer à la chaine logistique mondiale¹.

Le système de transit efficace favorise l'intégration économique régionale entre les pays, pour développer les pays et élargir l'espace économique régionale . Afin de renforcer la compétitivité mondiale et améliorer l'accès aux technologies et les investissements étrangers.

Le rapport de la recherche de l'OMD sur la facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales identifié cinq (05) moyens pour l'amélioration du transit afin de favoriser l'intégration économiques tels que :

- Amélioration de la compétitivité régionale par le développement économique de chaque pays ;
- Amélioration du commerce internationale ;
- Renforcement du réseau de production régional, qu'implique une meilleure intégration économique ;
- L'adoption d'un cadre légal internationale pour faciliter le transit ;
- L'harmonisation des mesures supplémentaires visant à faciliter le commerce international ;

Ce système efficace est très essentiel pour garantir le recouvrement des recettes douanières , en évitant la perte de revenus à cause de la consommation domestique des marchandises dans le pays de transit. A cet égard, et pour assurer le recouvrement juste des recettes à la douane , les opérations de transit efficaces doivent être accompagnées par des mesures de contrôle appropriés et une bonne gestion de Risque associé .

4.2. Le Partage d'informations :

Le partage d'informations entre les douanes est important pour le transit car il rend les procédures douanières plus efficaces et sécurisées, pendant toute l'opération de transit , les information au départ de la marchandises resteront inchangées ce qui permet aux douanes d'évaluer les risque et de rapprochements des donnés .

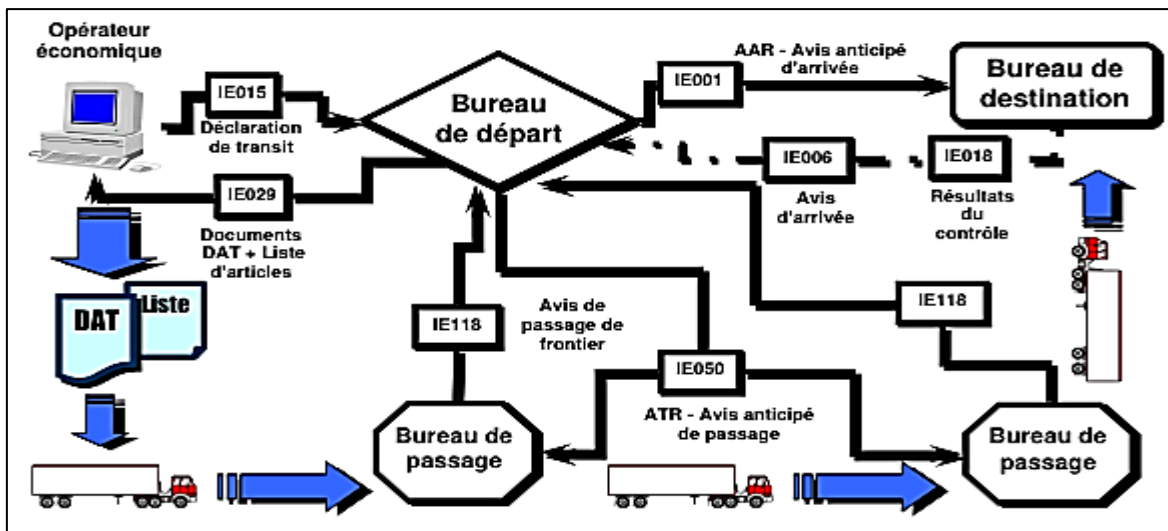
La protection de ces informations partagées se fait par la coopération internationale et le recours à des cadres juridiques, ce partage d'information se fait habituellement dans le cadre

¹ Document de recherche de l'OMD, Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales (Tadashi Yasui, 2013). P 03

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

d'accords régionaux de transit ou d'accords commerciaux régionaux (ACR) , en particulier d'unions douaniers. ¹

Figure II.1 : Flux opérationnel du le nouveau système de transit informatisé (NSTI)



source : Document de recherche de l'OMD, Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales (Tadashi Yasui, 2013) , p 07

Cette figure ci-dessus illustre le processus dans le cadre de nouveau système de transit informatisé NSTI, quand le bureau de douane de départ envoie les données des déclarations de Transit automatiquement, aussi les résultats des contrôles aux bureaux de la destination désignés, à la base de ces informations , les fonctionnaires des douanes peuvent identifier les chargements à haute risque avant leur arrivée . Lorsque les transporteurs atteignent les bureaux en douane de destination, ils présentent les documents de transport correspondants en format de papier. Les douaniers comparent ensuite aux données enregistrés dans le système, en cas d'un écart, les douaniers peuvent procéder à des vérifications ou des inspections.

4.3. Systèmes de garantie :

La gestion des garanties représente un élément essentiel dans les systèmes de transit, le système de garantie de transit couvre le paiement des taxes et les droits de douane reportés jusqu'à ce que les marchandises atteignent leurs destination finale ou présentées à la douane du bureau de destination . Avant le début d'une opération du transit, le principal obligé est tenu de présenter une garantie se forme de soumission bancaire ou une caution émise par un garant . Cette garantie est libérée lorsque l'opération du transit est terminée.

¹ Document de recherche de l'OMD, Op cit , p 07

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

4.4. Mesure des performances :

La mesure de la performance et un outil qui peut évaluer l'efficacité des opérations de transit, et identifier les goulets d'étranglement empêchent la circulation des cargaisons en transit, il existe les outils de mesure des performances des opérations de transit offrant des indications précieuses pour l'amélioration des systèmes de transit. Parmi ces indicateurs de performance de l'opération de transit : Durée moyenne des acheminements, Durée moyenne de dédouanement par déclaration (jr), Coûts des transports principaux, Stocks dans les entrepôts des transitaires imports, Fluidité du traitement des dossiers transits, etc.¹

4.5. Gestion des risques :

L'application de la gestion des risques dans le contexte du transit implique qu'il faut soumettre les marchandises à haute risque à un niveau de contrôle approprié et les marchandises à faible risque peuvent être exemptées de certaines exigences. L'application de la gestion des risques peut également se traduire par le Programme d'Opérateurs Economiques Agréés (OEA), qui offre des avantages de facilités aux opérateurs pour les opérations de transit s'ils maintiennent un haut niveau de conformité et de gestion des garanties². Grâce à l'information préétablie à l'arrivée ; le dédouanement de la cargaison moins risquée est plus facile et les administrations douanières peuvent évaluer le risque de la marchandise avant leur arrivée.

4.6. Gestion coordonnée des frontières :

Les opérations de transit requièrent la conformité à des exigences réglementaires de divers pouvoirs publics, sans coopération ni coordination entre eux, ce qui engendre un risque pour les marchandises qui peuvent être bloquées à la frontière. Pour cela, la pratique optimale de gestion coordonnée du transit consiste à établir un poste frontière intégrée³ ; dans lequel les services gouvernementaux se coordonnent afin de faciliter le transit des marchandises en réduisant les coûts et les délais associés.

Les enjeux du transit nécessitent une assurance d'un flux efficace des marchandises à travers les frontières, ce qui demande une coopération entre les différentes parties gouvernementales pour promouvoir le commerce international avec une stimulation de

¹ Les indicateurs de performance dans les activités de transit. <http://www.logistiqueconseil.org/>, (consulté le 29/03/2024 à 00 :09)

² Manuel sur le transit Pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les PDSL ; Organisation mondiale des douanes, p 16

³ Manuel sur le transit, Op cit, P 17

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

développement économique et l'intégration régionale et mondiale , Ainsi , la système efficace de transitaire doit garantir la sécurité des frontières pour la fluidité du mouvement du cargaison.

Section 2 : les Frais de Surestaries à l'importation

Une immobilisation prolongée d'un conteneur peut engendrer des coûts supplémentaires pour son propriétaire , si le conteneur n'est pas restitué dans les délais convenus , le propriétaire du conteneur a le droit de réclamer les intérêts et les dommages sous forme de surestaries , cependant , le transitaire joue un rôle important agissant comme un médiateur entre le propriétaire du conteneur et l'importateur pour faciliter les échéances de la restitution et assurer une communication efficace pour éviter les dépenses supplémentaires.

Dans cette section , nous détaillons les notions générales liés aux frais de surestaries , ainsi les causes qui entraînent ces frais et les mesures préventives à prendre pour les éviter , et pour une bonne explication pratique , nous allons montrer comment se déroule le paiement des frais de surestaries.

1. Les notions fondamentales sur les frais de surestaries :

1.1. Définition et Historique des Surestaries

1.1.1. Historique des Surestaries :

«“surestarie” désigne le temps pendant lequel un navire a été retenu pour le chargement ou le déchargement au-delà des estaries (nombre de jours stipulés pour le chargement ou le déchargement de la cargaison d'un navire) énoncées »¹ , dans cette situation , les surestaries ont été introduites dans le cadre du contrat d'affrètement au voyage et sont des obligations contractuelles de paiement , initialement présentes dans le contrat d'affrètement . il s'agit d'une somme d'argent dû par l'affréteur au fréteur en cas de retard de chargement ou déchargement de la marchandise . Plus le retard est important , plus les surestaries seront importantes pour compenser le fréteur pour l'indisponibilité temporaire de l'exploitation de son navire pendant la période passée pour autres voyages.

Les surestaries des conteneurs sont les plus récentes, représentant une obligation contractuelle similaire à celle des surestaries du navire , c'est une pénalité financière payé au transporteur maritime pour compenser le retard de la restitution du conteneur au sein du

¹ Centre de Formation en Commerce International CFCI , « LE COMMERCE INTERNATIONAL » , p 86

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

terminal portuaire . Plus le retard de la restitution du conteneur augmente, plus le montant à payer sera élevé , le conteneur entre en surestarie après l'expiration de la période de franchise donné par le transporteur maritime .¹

Donc , les surestaries désignent une forme d'indemnisation donnée au fréteur ou au transporteur maritime pour compenser en raison de l'incapacité de l'utilisation d'un bien ; le navire dans le cas des surestaries lies à l'affrètement au voyage ou le conteneur dans le cas du transport maritime sous connaissance. Il faut noter que dans le domaine de la logistique portuaire, il existe des plusieurs frais à destination , comme les frais de « stationnement » , de « surestaries » ces mots sont voisins mais d'une application différente² .

Les frais de stationnement sont des frais facturés par l'opérateur du terminal portuaire concernant l'utilisation du l'espace portuaire pour un délai qui dépasse les délais de la franchise. Puisque les conteneurs bloqués dans l'espace de triage, freinent la productivité portuaire et affectent la congestion des quais , ces frais sont facturés progressivement selon les journées de stockage , plus le conteneur reste bloqué longtemps , plus les coûts associés augmentent chaque jour de blocage . Cependant, les frais de surestaries sont des frais facturés par la compagnie maritime lorsque le client conserve l'équipement de la compagnie maritime (le conteneur) dans le terminal portuaire pour une durée supérieur à la période de franchise , ces frais sont calculés à une base journalière .

Pour mieux comprendre la notion des surestaries des conteneurs , il est nécessaire de définir « les estaries » telles que présenter dans le contrat d'affrètement , car les surestaries peuvent être considérés comme dépassement des estaries .

➤ **Les estaries**³ :

C'est la franchise, se définit dans le contrat d'affrètement ; c'est la durée pendant laquelle l'affréteur doit charger et décharger sur le navire la cargaison. Cette durée est fixée afin de manutentionner la marchandise, ce délai commence lorsque le navire est prêt à quai pour le

¹ HELOISE (G), « SURESTARIES : DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT AU VOYAGE AU CONTRAT DE TRANSPORT », mémoire de Master 2en Droit et Management des activités maritimes, Faculté de droit de science politique université d'AIX MARSEILLE, 2020, p13

² <https://blog.xplog.fr/stationnement-surestarie-d%C3%A9tention-xp-log-marseille-le-havre> «Différence entre stationnement , surestarie et détention » publié par [AUBIN Rosalie](#) le 5 juil. 2019 (consulté le 31/03/2024 à 00 :19)

³ BOBONGO, (L.C.), « Le prix dans le contrat de transport de marchandises », Thèse de doctorat en droit, Université Panthéon-Sorbonne – Paris, 2016, p 207

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

chargement ou déchargement . Cependant, le dépassement de ce délai représente « les surestaries » qui peut engendrer des frais supplémentaires pour le client ; et dans le contrat de transport , les estaries constituent la période accordée entre le transporteur et ses clients gratuitement pour le chargement et le déchargement de la marchandise.

1.1.2. Définition des surestaries de conteneurs :

Les surestaries des conteneurs sont les frais facturés pour la rétention prolongée des conteneurs après l'expiration de délai accordé de déchargement ou le chargement de la marchandise . Pour compenser les pertes financières subis par le propriétaire du conteneur en raison de dépassement du délai ¹.

Ces frais comme une pénalité de retard de la restitution du conteneur ou bien le prix de dépassement su temps accordé entre les parties du contrat de transport. Cette notion implique que le retard dans le contrat de transport de marchandise coûte cher , ce retard doit être réglé auprès le propriétaire du conteneur par le paiement de cette pénalité .

Lors de l'exportation, les armateurs imposent des frais de surestaries pour décourager les exportateurs de laisser ses marchandises stockés dans les conteneurs sur le port et pour éviter d'utiliser les conteneurs comme des entrepôts , cette procédure est importante pour maintenir des flux commerciaux réguliers .

Lors de l'importation des marchandises , la période de la franchise concernant les surestaries se commencent dès le déchargement des conteneurs du navire et dure généralement six (06) jour , cette période n'est pas fixe mais elle est négociable selon le volume du conteneurs importés , Au - delà de la période de franchise , si les conteneurs ne sortis pas de port de débarquement , les frais de surestaries sont facturés pas la compagnie maritime à l'importateur. Les frais de surestaries des conteneurs dans le processus d'importation sont facturés par les transporteurs maritime si le conteneur n'est pas restitué dans les délais prévus après le déchargement des marchandises au terminal portuaire .

Ces frais jouent un rôle crucial dans la planification de la processus de l'importation puisqu'ils constituent une pénalité financière pour les importateurs afin de respecter les délais et éviter les retard couteux , ainsi , pour libérer rapidement les conteneurs .

¹ BOBONGO, (L.C.),Op cit .p 208

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

1.2. La nature juridique des surestaris de conteneurs :

La distinction entre la nature juridique des surestaris de conteneurs et les surestaris en matière d'affrètement représente une confusion et une problématique pour les maritimes.

Dans le domaine juridique des surestaris de conteneurs, il existe deux hypothèses principales, dépendent dont l'obligation de mise à disposition du conteneur par le transporteur maritime ; soit un contrat de location autonome au contrat de transport (les frais de surestaris sont un loyer supplémentaire) ou un accessoire important du contrat de transport de marchandises (les frais de surestaris sont un supplément du prix du transport).

1.2.1. Surestaris de conteneurs sont un loyer supplémentaire :

Le problème courant dans l'industrie du transport maritime c'est l'immobilisation prolongée des conteneurs dans les ports de destination en raison du non-retrait des marchandises par les importateurs, ce qui conduit à une réclamation des frais supplémentaires « surestaris pour le conteneur ». ¹

Les conteneurs sont largement utilisés pour transporter les marchandises, cependant, les compagnies maritimes louent ces conteneurs et généralement son prix est inclut dans le prix total du transport . La location des conteneurs et leurs transport sont régis par deux contrats distincts , chacun à ses propres règles et ses régimes de prescription.

Le contrat de location de conteneurs existe dans les rapports entre le transporteur (locataire de conteneurs) et la compagnie maritime (loueur) , et non entre le transporteur maritime et le destinataire et l'expéditeur puisque la mise de disposition de conteneurs inclus dans l'exécution de l'obligation de transporteur maritime pour livrer les marchandises .

Dans le cas où les surestaris de conteneurs sont intégrées au contrat de location de conteneurs et indépendantes du prix de transport des marchandises , elles représentent un loyer supplémentaire dû au loueur de conteneurs (la compagnie maritime) en raison de l'immobilisation prolongées des conteneurs , à l'importation ; « La période d'immobilisation des conteneurs est décomptée à partir du déchargement total de la cargaison à quai du port de commerce jusqu'à la restitution des conteneurs vides » ²

¹ « Contrat de mise à disposition de conteneurs : surestaris et frais de stationnement selon la jurisprudence italienne » , <https://www.lsllex.com> , (consulté le 02/04/2024 à 02 :14)

² JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 84 , du 28 Rabie El Aouel 1443 correspond à 4 novembre 2021 , (Art 11) , p 11

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Les surestaries des conteneurs dans cette hypothèse, lorsque les conteneurs restent immobilisés après l'expiration des estaries ; ces frais sont considérés en tant qu'une forme de location entraînant un paiement d'un loyer supplémentaire. Les surestaries de conteneurs ne font pas partie du contrat de transport car elles surviennent après l'expiration de ce contrat, le contrat de transport prend fin lorsque le transporteur a rempli son obligation de livrer les marchandises au port de destination, et a mis en demeure l'entreprise importatrice de les récupérer.

1.2.2. Surestaries de conteneurs : un prix supplémentaire du transport :

Dans cette hypothèse, le contrat de transport maritime englobe la mise à disposition des conteneurs : c'est un accessoire au contrat de transport de marchandises, et ne peut pas être dissocié de l'exécution du contrat de transport des marchandises.

La mise à disposition de conteneurs par le transporteur maritime afin de compléter les opérations de chargement et de déchargement des marchandises constitue un élément intégrant dans les services de transport maritime et ne peut pas être indépendante juridiquement du contrat de transport.

Les surestaries de conteneurs sont considérées comme un prix supplément du fret du transport de marchandise c.-à-d. les surestaries de conteneurs sont traitées comme un coût supplément associé au transport maritime, et en conséquence elle doit être payée et facturée .

Les surestaries de conteneurs sont des dommages et des intérêts pour le non-respect des obligations contractuelles et comme une clause pénale entre les différentes parties du contrat de transport maritime. Pour les obligés de compenser les retards des conteneurs et responsabiliser les parties du contrat de transport maritime¹ .

1.3. Les défis liés aux surestaries de conteneurs :

Les défis concernant les surestaries de conteneurs se concentrent sur le débiteur du paiement ainsi que les problèmes de prescription de l'action en paiement des surestaries.

1.3.1. Le débiteur du paiement :

La question la plus récurrente concernant les conteneurs ; concerne la responsabilité des coûts supplémentaires engendrés lorsque le destinataire retarde de retrait la marchandise importée ce qui implique que les conteneurs restent immobilisés plus longtemps.

¹ BOBONGO (L.C.), Op cit ,p 214

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Pendant des décennies, les surestaries représentent une perte économique pour l'Algérie en devises à l'importation lorsque le délai de la restitution du conteneur n'a pas respecté. Au seul port d'Alger, l'enregistrement de navires en attente quotidiennement entre 25 et 30 navires¹, mais si le navire est libéré, avant le délai convenu, le destinataire peut recevoir une prime « dispatch money », mais cette prime semble être ignorée par les parties chargées du commerce extérieur.

Si la présence de surestaries se fait par le retard de déchargement des marchandises livrées, dans ce cas-là, il faut ensuite de vérifier si le destinataire a manqué ou pas à son obligation de retraitement de la marchandise puisque les surestaries ne peuvent pas courir lorsque le transporteur maritime qui a livré le conteneur est en fait à l'origine du retard de restitution.²

Le débiteur des surestaries qui se soit le destinataire, le transporteur ou l'expéditeur, dont le comportement est à l'origine de l'immobilisation prolongée de conteneurs, en conséquence la partie responsable de son manquement à ses obligations contractuelles du contrat de transport doit assumer les frais associés aux surestaries de conteneurs.

L'autre problématique se qui concerne les surestaries ; c'est les frais engagés par le transporteur lorsque le destinataire refuse de prendre la livraison de la marchandise, ces frais ne sont pas des surestaries car le refus de prendre livraison de la marchandise est différent à le refus de retirer de la marchandise du conteneur, en conséquent ; le contrat de transport ne prend pas fin.

1.3.2. La Prescription de l'action en paiement des surestaries :

C'est un autre problème associé aux surestaries du conteneurs, concernant le délai de prescription de l'action en paiement de ces frais, et le point de départ de la computation du délai.

Le délai de prescription des surestaries commence à courir à partir de la livraison de la marchandise au destinataire prévu, cependant, certains auteurs (comme Gaël PIETE) remettent en question cette information car ils ont proposés que les surestaries ne deviennent

¹ M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », Méditerranée [En ligne], 116 | 2011, mis en ligne le 01 juin 2013, (consulté le 04 avril 2024 à 02 :30). URL : <http://journals.openedition.org/mediterranee/5410>

² BOBONGO, (L.C.), Op cit ,p 215

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

exigibles qu'après l'expiration du délai convenu et le compteur du délai de surestarie commence à tourner dès que les marchandises sont mises à disposition du destinataire désigné.

La livraison de la marchandise n'est pas toujours le point de départ de la prescription annuelle des surestarie puisque dans certain cas les surestarie de conteneurs sont un supplément du prix de fret qui devient exigible avec la livraison de la marchandise au destinataire prévu mais parfois le transporteur peut accorder à ses contractants des délais de paiement après la livraison ce qu'implique de reporter le point de début de compteur de la prescription des surestarie.

Les surestarie ne sont pas exigibles avant le délai de l'expiration accordé au destinataire pour vider le conteneur. et le point de départ de cette prescription sera fixé à cette date précise plutôt qu'à la date de livraison de la marchandise .

« Le délai de l'action en paiement des surestarie dépendra de la nature juridique du contrat de mise à disposition. S'il s'agit d'un contrat autonome, le droit commun s'appliquera et la prescription sera de cinq ans. S'il s'agit d'un accessoire au contrat de transport, le droit maritime sera applicable et la prescription annuelle sera retenue.»¹

2. Les principaux facteurs occasionnant des surestarie :

Chaque compagnie maritime dans le monde entier fixe un délai de franchise leurs importateurs afin de finaliser les formalités de dédouanement de ses marchandises importées pour récupérer leurs marchandises et les conteneurs sans recourir au paiement de frais supplémentaires .

Des fois le destinataire de la marchandise ne pourrait pas de prendre la livraison dans le délai fixé à cause de divers facteurs qui peuvent engendrer « les frais de surestarie » . L'Algérie supporte des surestarie significatives en devise aux armateurs étrangers en raison de délais d'attente des navires pour le déchargement des cargaisons et sur les retards de la restitution des conteneurs pour différentes raisons² :

¹ HELOISE (G), Op cit , p34

² <https://www.djazair.com/fr/lqo/5311128/> (consulté le 06/04/2024 à 00:39)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

2.1. Les Inspections de douane :

Le processus d'inspection douanière peut être prolongé avec des procédures douanières complexes qui doivent être respectées, ce qu'implique un retard de dédouanement de la marchandise importée, entraînant des frais de surestaries à terme¹.

2.2. Problèmes de documentation :

Les documents à l'importation revêtent une importance dans le processus d'importation des marchandises, qui garantissent la bonne classification des marchandises ainsi facilitent également le dédouanement. Le retard de l'échange de ces documents entre les parties du contrat à cause de documents perdus et incomplets, qui nécessitent un temps pour compenser et modifier les informations manquantes. Ces retards engendrent des frais de surestaries et entraînent une date de libération retardée de la marchandise².

2.3. Livraison Différends :

Le désaccord entre l'exportateur et l'importateur concernant le paiement entraînant un retard pour la libération des conteneurs de la cargaison et provoquer des frais supplémentaires, l'objectif essentiel est de confirmer que toutes les parties impliquées dans la livraison de la marchandise ont rempli leurs obligations de paiement nécessaires (les frais de transport).

2.4. Problèmes d'infrastructures :

Les frais de surestaries engendrés par les retards de l'organisation portuaires au port de destination à cause de la lenteur du processus de déchargement et des équipements d'exploitation inadéquats entraînant les longs séjours des navires au quai du port de destination.

2.5. Facteurs hors de contrôle (Force majeure) :

La livraison des marchandises est souvent entravée par des facteurs incontrôlables tels que les conditions météorologiques, les grèves, la congestion portuaire, et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement liées à la pandémie (COVID 19), qui peuvent causer des retards dans les opérations de transport des conteneurs. La possibilité d'invoquer la force majeure pour éviter les frais de surestaries dépend de clauses contractuelles entre les parties impliquées³ ;

¹ « Qui est responsable des frais de surestaries », TY Yap, publié le 19/12/2022, <https://reads.alibaba.com/fr/who-is-responsible-for-demurrage-charges/> (consulté le 04/04/2024 à 21:30)

² Op cit, (Consulté le 05/04/2024 à 23 :46)

³ Op cit, (consulté le 06/04/2024 à 01 :27)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Comme le cas du navire « Dali », la nuit du mardi 26/03/2024 , L'accident survenu impliquant le navire porte-conteneurs "Dali" battant pavillon de Singapour et le pont autoroutier de Baltimore constitue une force majeure avec des implications importantes pour les marchandises transportées. Le "Dali", un porte-conteneurs récent, venait de quitter le port de Baltimore pour un voyage d'un mois en direction du Sri Lanka lorsque l'incident s'est produit. Selon le gouverneur du Maryland, le navire aurait rencontré un "problème électrique" qui aurait entraîné la collision avec la pile du pont autoroutier. Cette collision a provoqué l'effondrement partiel du pont, entraînant des dommages considérables et des interruptions potentielles dans le transport. Les marchandises à bord du navire pourraient subir des retards de livraison et des perturbations logistiques en raison de cet accident inattendu. De plus, les opérations de sauvetage en cours peuvent prolonger les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, cet événement représente une force majeure qui compromet la continuité et la sécurité du transport de marchandises¹.

3. Le Rôle du transitaire dans la prévention des surestaries :

Dans la logistique maritime, les frais de surestaries représentent un problème majeur, impactant les échanges commerciaux internationaux bien que ce problème ne soit totalement résolu , le transitaire joue un rôle important dans la minimisation des effets de surestaries sur la fluidité des transactions entre les différentes parties impliquées , cette prévention se fait par divers mesures :

3.1. La négociation des délais et des tarifs :

Le bon transitaire peut négocier avec le transporteur des jours de franchise supplémentaire afin de restituer les conteneurs vides, cependant, la meilleure solution est d'inclure des clauses contractuelles dans le contrat d'affrètement, ces clauses selon la relation entre les parties contractantes et les conditions générales de marché ainsi, communiquer sur les information liées à les causes de retard dans tel et tel port (la grève par exemple) ².

Il est privilégié d'opter des clauses plus limités et précisés pour éviter les exclusions et les interprétations. La clause doit être rédigée d'une façon claire et précise , efficace et applicable.

¹ Article sur : <https://www.france24.com/> , publié le 26/03/2024 , (consulté le 28/03/2024 à 02 :29)

² HELOISE (G),Op cit , p 76

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

3.2. La gestion efficace du temps de l'expédition :

La collaboration étroite entre l'expéditeur et le transitaire maritime implique l'expédition des cargaisons le plus tôt possible pour objectif de gérer les imprévus et les retards portuaires car la planification minutieuse du chargement et l'expédition des marchandises est très essentielle sur le déroulement de l'opération de livraison du marchandise à l'importateur afin de la traiter au délais prévus (délais de manutention , délai de dédouanement..).

3.3. Douanes pré-dédouanement :

La bonne compréhension du processus de dédouanement et les réglementations portuaires peuvent faciliter le dédouanement de la marchandises importées, selon les Spécificités géographiques du pays de destination car elles influent sur les règles appliquées . Cependant , les réseaux de transitaires offrent une expertise aux entreprises étrangers et se bénéficient d'une bonne connaissance sur les réglementations douanières locales du pays de destination et la coordination efficace de dédouanement des marchandises expédiées¹ . La préparation complète des documents est nécessaire pour l'obtention d'une pré-autorisation personnalisée chaque fois avant l'arrivée de la marchandise à sa destination ou avant leur expédition ; cette méthode accélérat le processus de dédouanement et minimiser le risque de retard de dédouanement .

3.4. L'utilisation d'un propre conteneur :

à l'exportation , dans le choix entre le COC (Carrier Owned Container » sont les conteneurs appartenant au transporteur les conteneurs appartenant à l'expéditeur SOC« Shipper Owned Containers » , le transitaire peut conseiller l'expéditeur de la marchandise sur les avantages et les inconvénients de chaque type de conteneur selon leur risque dans la fluidité de transport maritime .Dans le cas des conteneurs COC , le transitaire souligne les avantages de la simplicité de leurs disponibilité , mais il doit l'informer sur les frais de surestaris potentiels au port de destination². en outre , il peut recommander l'utilisation des SOC pour les exportateurs grâce à ses flexibilités et le contrôle total du délai de dédouanement des marchandises malgré les coûts initiaux sont plus élevées(les coûts d'acquisitions) mais ils ont

¹ <https://www.mathezfright.com/fr/blog/eviter-surestaris-detention-containers/> publié le 18/11/2019 (consulté le 06/04/2024 à 05:40)

² Op cit , (consulté le 06/04/2024 à 06 :22)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

des avantages à une longue durée comme la prévention total des frais de surestaries et la restitution des conteneurs.

3.5. L'utilisation des technologies de suivi des envois :

L'utilisation des technologies pour le suivi des envois des marchandises est un clé de transitaire dans le domaine de la logistique maritime , grâce à l'évolution de l'internet des objets , la visibilité et le suivi en temps réel la marchandise transportée tout au long de la chaîne d'approvisionnement¹pour minimiser l'effort manuel et augmenter l'efficacité . Les transitaires peuvent utiliser cette technologie par GPS et RFID pour surveiller en permanence les états des expéditions et leurs emplacements pour fournis aux clients toutes les informations liées à ses expéditions afin d'éviter les risques de pertes et les retards de traitement des marchandises à leurs destination .

3.6. La solution d'entreposage :

Les services d'entreposage et distribution représentent une collaboration efficace qui permettent aux entreprises de gérer leurs chaînes d'approvisionnement, le transitaire est chargé d'organiser l'entreposage des marchandises importées ou exportées et prennent en charge le stockage et la manipulation des cargaisons au sein de l'entrepôts. Pour un objectif de gagner le temps et éviter les frais supplémentaires de la prolongation de la cargaison au port ² .Cette méthode permet d'optimiser les frais de surestaries car elle peut réduire la période d'attente et les retards dans le traitement des marchandises et optimiser la chaîne d'approvisionnement.

4. La facturation et le paiement des surestaries :

4.1. La facturation des frais de surestaries :

Avant d'aborder cette dernière, les étapes préliminaires débutent lorsque le navire accoste au port de destination , le service clientèle de la compagnie maritime envoie les avis d'arrivées aux clients concernés par la cargaison du navire et aux transitaires , ainsi , ces derniers doivent remettre les documents nécessaires d'après l'agence de la compagnie maritime tels que le connaissement maritime (BL) , le chèque d'échange (les frais d'embarquement) , et aussi le chèque d'avance (de caution) .Après l'échange documentaire entre le destinataire et la

¹ , <https://globalshopaholics.com/fr/> (consulté le 06/04/2024 à 07:00)

² Op cit

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

compagnie maritime , la compagnie maritime a une obligation de délivrer le « bon délivrer » afin de permettre au client ou le transitaire de prendre livraison de sa marchandise .

Aux termes de l'article n°11 du Décret exécutif n°14-365 du 15 décembre 2014 ; Les frais d'immobilisation des conteneurs sont basés sur des tarifs convenus dans le contrat de transport ou bien le connaissance, et ne peuvent en aucun cas porter sur une période d'immobilisation allant au-delà de 90 jours, délai de franchise compris ¹. L'immobilisation des conteneurs commence après le déchargement complet de la cargaison au port de débarquement, cependant ; la taxe est versée lorsque le conteneur est restitué à l'emplacement désigné par l'armateur ou son représentant et le versement sera payer obligatoirement dans un délai maximum de 20 jours après la restitution du conteneur

4.1.1. Le calcul des frais de surestaris :

Le calcul des frais de surestaris basé sur le nombre des jours et le nombre des conteneurs , applicable soit à l'importation ou l'exportation , varier en fonction des transporteurs , les ports utilisés et les terminaux ; et le type des conteneurs et ses dimensions.

Le calcul des frais de surestaris se base sur une grille tarifaire dont laquelle les tarifs sont classés se forme des tranches de jours avec un barème progressif spécifié dans le contrat .

La formule principale pour calculer les frais de surestaris des conteneurs est comme suit :

$$\text{Frais de surestaris} = \text{Nombre de jours de surestaris} \times \text{Tarif journalier} \times \text{Nombre de conteneurs}$$

Une fois que les conteneurs restitués au parc à vide et à partir de cette formule de calcul, la facture de surestaris sera délivrée par l'utilisation d'un logiciel spécial spécifique de chaque compagnie maritime comme le logiciel MSC WORLD de la compagnie « Mediterranean Shipping Company (MSC) ».

4.2. Le paiement d'une facture de surestaris :

Une fois que la facture est vérifiée et approuvée ; le client procède au paiement dans un délai précis ; il existe deux types de clients :

¹ « Importation : Obligation de restitution des conteneurs avant l'expiration de la période de la franchise » , publié le 31/08/2021 , <https://transactiondalgerie.com/importation-obligation-de-restitution-des-conteneurs-avant-expiration-de-la-periode-de-la-franchise/> (consulté le 11/04/2024 à 19 :38)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

- **Clients/transitaires conventionnés** :

Dans l'échange documentaire, les clients « conventionnés » sont dispensés de déposer un chèque d'avance (caution) , ils paieront le montant total de la facture lorsque le conteneur est restitué.

- **Clients/ transitaires non conventionnés** :

C'est le cas contraire ; les clients ou les transitaires non conventionnés doivent déposer un chèque d'avance dans l'échange documentaire, dont lequel le montant du chèque est varier selon le type du conteneur. Si le client respecte le délai de restitution du conteneur, le chèque sera remboursé. Si non, et le montant de l'avance est supérieur ou inférieur au montant de la facture de surestarie , si le montant est supérieur , la différence sera remboursée , si inférieur , le client doit payer le montant restant .

Pour une bonne explication d'une facture de surestarie , l'exemple ci-dessous explique une facture de surestarie et comment calculer le montant total de la facture :

Tableau II.1 : calcul d'une facture de surestarie (l'agence transitaire FILTRANS)

Conteneur	Type	D.Deb	D.Rest	Franchise	J.Supp	TR1\$	TR2\$	TR3\$	montant DZD
AMCU4503794	40OT	13/12/2023	17/03/2024	15	75	66.00	102.00	134.00	1.037.887,82
TTNU0613799	20FF	13/12/2023	17/03/2024	15	75	33.00	51.00	67.00	518.943,92

Montant : 1.556.831,74

Source : document interne de l'agence transitaire : département commercial

La durée de surestarie est calculée à partir de la date d'arrivée ou déchargement du conteneur plein au port de destination jusqu'à la date laquelle le conteneur est dédouané au port ou entrepôt et restitué (voir annexe n° II.2) au parc armateur.

Cependant ; les frais de surestarie sont calculés à l'arrivée du navire, le transporteur maritime détermine la date de la période de près surestarie selon le type du conteneur et son endroit.

- Dans cet exemple : date d'accostage le 13/12/2023 et la date de restitution des conteneurs est le 17/03/2024
- Taux de change de USD (dollar américain) = 134,61 dinar algérien
- La date de fin de la période de La franchise = la date d'accostage + La franchise accordée
 ⇔ 13/12/2023 + 15 jours = 28/12/2023

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

- Le nombre de jours de surestarie = le nombre des jours supplémentaires – La franchise accordée ↔ 75 jours - 15 jours = 60 jours de surestarie

Section 3 : La gestion des délais à l'importation :

La gestion efficace des délais reflète un bon déroulement des échanges commerciaux internationaux soit à l'importation ou l'exportation afin d'éviter les retards qui peuvent entraîner des conséquences coûteuses.

Dans cette section , nous allons définir quels sont les délais critiques dans les échanges commerciaux à l'échelle mondiale , et les différentes causes de retard qui affectant l'importations des marchandises et les meilleurs pratiques et méthodes pour optimiser les délais dans le commerce internationale.

1. Les délais critiques à l'importation :

1.1. Le délai de livraison :

Lorsqu'une entreprise s'engage sur des délais de livraison et d'expédition de la marchandise, elle doit tenir en compte des plusieurs facteurs comme l'incoterm utilisé, le temps de transit pour transporter la marchandise jusqu'à la destination finale et la gestion des opérations logistiques ¹ . Une entreprise exportatrice doit communiquer avec l'importateur lorsqu'il n'a pas le mesure de fournir un produit ou service dont le délai prévu et informer le client sur la date ultérieure de la livraison, une fois cette date est fixée , le fournisseur doit la respecter .

Afin de protéger l'importateur des couts supplémentaires engendrées par le retard de réceptionner la marchandise commandée, il est important de mentionner des clauses spécifiques sur le contrat commercial concernant des dispositions sur les pénalités en cas de retard de livraison de la part du fournisseur.

La longueur du délai de livraison est liée à divers facteurs comme la nature de produit, la gestion de la chaine d'approvisionnement et la distance logistique entre le fournisseur et l'importateur².

L'efficacité des ports de transit peut réduire le temps de transport des marchandises , mais les routes maritimes moins fréquentées sont desservies par des navires moins rapides et plus petits ce qui peut prolonger la durée d'expédition de marchandise .³

¹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, 3ème édition , Op cit , p93

² Hildegunn Kyvik Nordås , « LES DÉLAIS COMME OBSTACLE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX : CONSÉQUENCES POUR LES PAYS À FAIBLE REVENU » , Revue économique de l'OCDE no 42, 2006/1 , p161

³ Op cit , p162

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

1.2. Le délai de dédouanement :

C'est la durée nécessaire pour accomplir les formalités douanières et réglementaires à l'arrivée de la marchandise importée dans le pays de destination, inclut la vérification des marchandises et l'inspection physique, ainsi le paiement des droits de douane et des taxes et enfin l'enlèvement de la marchandise.

En Algérie, Le dépôt de la déclaration en détail de marchandises importées se fait dans un délai de 15 jours à compter de la date de déchargement des marchandises au port de destination finale, si l'importateur ou bien son transitaire dépasse le délai d'expiration de dépôt de la déclaration en détail de la marchandise pour une durée de 2 mois, cette dernière sera acquise au profit du trésor public.¹

La prolongation de délai de dédouanement des marchandises à l'importation peut entraîner un retard de livraison de marchandise et des coûts supplémentaires liés à l'entreposage. une fois que les formalités douanières sont accomplies, le bon à délivrer des marchandises sera délivrer à l'importateur pour récupérer et retirer la marchandise au port de destination finale.

1.3. Le délai de paiement :

Le délai de paiement constitue un élément essentiel dans la gestion financière d'une entreprise, il doit être négocié d'une manière à optimiser sa liquidité, il devrait être plus court avec le client afin de recouvrer rapidement ses créances. Cependant, il devrait plus long avec les fournisseurs. Ce délai commence à partir généralement à partir de la date de la livraison ou la facturation selon le contrat entre les deux parties.²

Le niveau de risque associé au recouvrement des paiements est lié directement au délais accordé du paiement entre les deux parties, à l'exportation, la prolongation du délai de paiement rend le risque de non-paiement plus important.³

¹ <https://www.douane.gov.dz/> (consulté le 12/04/2024 à 22 :42)

² Ghislaine Legrand, Hubert Martini, 3ème édition, Op cit, p93

³ Op cit, p167

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Lors de la négociation des contrats d'achats, les conditions de paiement entre les deux parties peuvent influencer la rentabilité financière de l'entreprise, si ces derniers sont favorables, l'entreprise peut mieux gérer ses flux de trésorerie et améliorer sa rentabilité globale¹.

Dans le processus de négociation et pour bien définir la date et le délai de paiement ; il faut tenir compte de :

- La situation financière des deux parties impliquées dans le contrat d'achat ;
- Préciser la date et l'heure de paiement exacte pour éviter toute confusion et les éventuelles pénalités en cas de retard de paiement ;
- Proposer des remises et des incitations comme une tactique de négociation, par exemple : l'exportateur peut offrir une remise si l'importateur accepte d'effectuer le paiement dans un délai plus court ;
- La négociation sur le mode de paiement qui correspond aux objectifs des parties et la durée de contrat d'achat ;
- Négocier un échéancier de paiement qui convienne aux deux parties.

La figure ci-dessous résume les facteurs importants lors de la négociation des conditions de paiement :

Figure II.2 : Les facteurs clés à prendre en compte lors de la négociation des conditions de paiement



source : <https://fastercapital.com/> (consulté le 13/04/2024 à 13 :58)

¹ « Conditions de paiement négocier les conditions de paiement dans un contrat d'achat », Mise à jour le 21/03/2024, <https://fastercapital.com/fr/contenu/Conditions-de-paiement---negocier-les-conditions-de-paiement-dans-un-contrat-d-achat.html> (consulté le 13/04/2024 à 13:07)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Les techniques de paiement à l'internationale sont principalement liés avec le délais de paiement, le choix de technique de paiement peut influencé directement la durée pour laquelle le paiement sera effectué ; les techniques de paiement sont devisé à deux catégories , l'encaissement directe et l'encaissement documentaire .

1.3.1. L'encaissement directe :

- **l'encaissement simple¹ :**

Consiste pour le vendeur à se faire payer à l'avance ou après livraison par virement, par chèque, la lettre de change, contre la livraison d'une simple facture commercial simple, cette technique ne conditionne au vendeur de présenter des documents prouvant l'accomplissement de ses obligations de livraison de marchandise. Cette technique n'est pas adaptée au commerce international cas elle nécessite une confiance mutuelle entre l'exportateur et l'importateur (entre la maison mère et sa filiale), dans ce cas-là , le risque de non-paiement est très faible en raison de la relation forte entre les deux parties .

- **Le paiement à la commande² :**

C'est un paiement anticipé , qui nécessite de la part de l'acheteur une confiance absolue à l'égard de son fournisseur étranger car il lui paye une marchandise qui n'a pas encore reçue ou même pas fabriquée. Mais à la part de l'exportateur , le risque de non-paiement est impossible . Cette technique peut introduite par l'importateur comme une action de méfiance de l'exportateur à son égard .

- **Le paiement à la facturation :**

Lorsque l'exportateur envoie la facture commerciale a son client, ce dernier doit payer l'exportateur à vue ou à l'échéance avec l'un des instruments de paiement . C'est l'importateur qui garde l'initiative de règlement du fournisseur , cette technique est déconseiller par le fournisseur car il ne peut pas maitriser le paiement sauf si cette facture est compagnie par la lettre de change.³

¹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, 3ème édition, Op cit , p 145

² Mme ELANDALOUSSI, cours de financement du commerce international , chapitre 01 : Les modalités de paiement à l'international , école des hautes études commerciales (EHEC) kolea , Alger , p42

³ Mme ELANDALOUSSI, Op cit , p43

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

- **Le paiement Ex-usine :**

Dans cette technique, l'acheteur doit payer les marchandises dès leurs sorties d'usine et prendre en charge leur acheminement. il peut contrôler la processus de la livraison et ne pas dépendre les délais de transport .

La technique d'encaissement direct malgré sa simplicité et sa souplesse est déconseillé au commerce international, à cause e l'insécurité des paiements. Elle s'utilise seulement pour de faibles montants.

1.3.2. **L'encaissement documentaire :**

- **La Remise Documentaire :**

« La remise documentaire est une procédure de recouvrement dans laquelle une banque a reçu mandat d'un exportateur (le vendeur) d'encaisser une somme due par un acheteur contre remise des documents. Le vendeur fait généralement établir les documents de transport à l'ordre de la banque de l'acheteur ou une banque dans le pays de l'acheteur. Celles-ci doivent remettre les documents commerciaux et de transport à l'acheteur, contre paiement ou acceptation d'effets de commerce. La remise documentaire est soumise à des règles et usances uniformes (RUU 522). »¹

Cette méthode de paiement nécessite la remise des documents tels que les factures , les documents d'expédition de la marchandise , ... à l'acheteur pour effectuer le paiement à sa banque .cette technique est utilisé lorsque la relation établi entre les partenaires commerciaux est une relation de confiance et solide , et le contexte politique et économique dans la pays de l'importateur est stable.

- **Le Crédit documentaire :**

« Le crédit documentaire est un engagement irrévocable, limité dans le temps, pris par une banque (banque émettrice) agissant sur les instructions de l'acheteur (donneur d'ordre) ou pour son propre compte de payer un bénéficiaire (le vendeur) contre remise de documents, justifiant l'expédition de la marchandise. Cet engagement est soumis à des règles et usances

¹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, 3ème édition, Op cit , p 145

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

internationales dont la dernière révision date du 1er juillet 2007 (RUU 600). Ce moyen de paiement est d'une grande sûreté d'autant plus qu'il serait irrévocable et confirmé »¹

C'est un engagement conditionnel de paiement émis par la banque émettrice (de l'importateur) en faveur du vendeur (Bénéficiaire), et délivré à ce dernier à la demande de l'importateur (le donneur d'ordre) selon ses instructions et dans un délai déterminé. Cette technique est lourde mais elle garantit une sécurité de paiement.

Ses intervenants sont² :

- **Le donneur d'ordre** : C'est l'acheteur qui a négocié un contrat commercial avec un fournisseur étranger ; il donne à sa banque des instructions d'ouverture du crédit documentaire en faveur de son fournisseur, où il précise, entre autres, les documents qu'il désire et le mode de règlement.
- **Le Bénéficiaire** : C'est le vendeur qui est le « bénéficiaire » de l'engagement bancaire d'être payé.
- **La banque émettrice** : C'est la banque de l'acheteur qui, après avoir reçu des instructions de son client, émet le crédit documentaire, c'est-à-dire procède à son ouverture.
- **La banque notificatrice** : C'est la banque correspondante de la banque émettrice dans le pays du vendeur. Elle va notifier au vendeur l'ouverture du crédit documentaire en sa faveur. Cette banque n'est pas forcément la banque habituelle du vendeur. La banque notificatrice peut être invitée à confirmer le crédit documentaire. On parle alors de banque confirmante.
- **La banque désignée** : Appelée « nominated Bank » dans les messages SWIFT (RUU 600), elle est chargée de réaliser le crédit selon les modalités prévues dans le contrat.
- **La banque de remboursement** : C'est la banque qui sera chargée de payer (rembourser), la banque qui a réalisé le crédit ou qui l'a confirmé.

Le tableau ci – dessous exprime Les différentes formes de réalisation Le crédit documentaire, il existe 5 modes de réalisation:

¹ Op cit, p 149

² Op cit, p 150

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Tableau II.2 : les modes de réalisation d'un crédit documentaire

Mode de réalisation	Principe
Paiement à vue	Paiement immédiat par la banque désignée contre les documents requis.
Paiement différé	Le vendeur est payé à l'échéance indiquée sous réserve de Présentation des documents conformes
Réalisation par acceptation	Le vendeur présente les documents accompagnés d'une lettre de change tirée sur la banque désignée. Il reçoit en échange une lettre acceptée par cette dernière qu'il peut escompter auprès de sa banque
Réalisation par négociation	La banque escompte une traite tirée sur elle-même ou sur la banque émettrice contre des documents conformes
Réalisation par paiement mixte	Cette forme de réalisation combine plusieurs formes

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « commerce international » 3ème édition , DUNOD, p152

- **La lettre de crédit stand-by** :

« Il s'agit d'un engagement irrévocable de l'émetteur d'indemniser un bénéficiaire en cas de défaillance d'un donneur d'ordre. En tant que garantie de paiement d'une opération commerciale, c'est un engagement de paiement irrévocable mais conditionnel donné par la banque de l'acheteur (le donneur d'ordre) en faveur du fournisseur (le bénéficiaire) de payer si l'acheteur a fait défaut à ses obligations de paiement. »¹

C'est un instrument financier qui assure le paiement au bénéficiaire (exportateur) par la banque de donneur d'ordre (l'importateur), si ce dernier ne remplit pas son obligation de règlement . Dans ce cas-là , la banque de donneur d'ordre prenant un risque de la solvabilité du l'importateur .Cependant , la lettre de crédit stand-by confirmée , la banque de bénéficiaire ajoute son engagement irrévocable de payer le bénéficiaire à la place de la banque de donneur d'ordre , le bénéficiaire couvre le risque de l'insolvabilité de la banque du donneur d'ordre .

¹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, 3ème édition ,Op cit , p156

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Cette technique est avantageuse pour l'importateur car elle donne une souplesse pour l'importateur de modifier la commande, elle n'est pas coûteuse et faciliter la réception de la marchandise.

1.4. Le délai de traitement de commande :

« Il s'agit de savoir comment fonctionnent les circuits de prise de commande, depuis le point de vente en aval jusqu'au distributeur en amont, où sont centralisées les commandes et qui décide du lancement ou de l'abandon d'un produit. »¹

Le délai de traitement de commande c'est un délai qui sépare le moment où l'importateur passe sa commande de marchandise et son traitement par l'entreprise exportatrice. Ce délai est composé par la vérification de la commande et son emballage et la remise de la marchandise au transporteur principale. L'exportateur ou la partie tierce doit connaître les réglementations d'importation et d'exportation de chaque marché et assurer que la marchandise est expédiée dans les meilleurs délais. et sélectionner un service tiers de traitement des commandes. Cependant, il est très important de prévoir le niveau de stock afin d'éviter le retard de la livraison de la marchandise commandée et réduire le risque de non disponibilité de la marchandise.

2. Les différentes causes de retard dans le processus d'importation :

Les retards des délais dans les échanges commerciaux constituent un défi majeur pour les entreprises importatrices, qui peuvent entraîner des conséquences tels que des pénalités financières et des coûts supplémentaires ; parmi les facteurs qui engendrent un retard sur les délais de traitement des marchandises sont :

2.1. La prolifération des sociétés et des agents de transport :

L'augmentation des nombres de sociétés commerciales inexpérimentés et peu fiables ; peut compliquer les transactions commerciales internationales, ce manque d'expertise pour gérer les expéditions maritimes selon les exigences des importateurs peut entraîner des retards dans la livraison des marchandises, et engendrent des pertes pour les deux parties impliqués.²

¹ CFCL, Op cit, p 36

² « Principaux problèmes du transport maritime et méthodes de les éviter », https://www.tebadul.com/fr/turkey/blog/sea-freight-problems#mcetoc_1h2ndr27n5 (consulté le 14/04/2024 à 01 :14)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

2.2. Le manque d'expérience dans les aspects juridiques :

L'insuffisance de la connaissance sur les aspects juridiques de l'importation et la préparation des documents nécessaires (la facture commerciale , le connaissement , liste de colisage ...) pour gérer les expéditions maritimes sont parmi les grandes obstacles de transport maritime , ces obstacles peuvent entrainer une grande perte résultant le retard de l'expédition des marchandises.

2.3. Le manque de connaissance de la législation douanière dans les deux :

Soit au pays de l'importateur ou l'exportateur , les entreprises (importatrice ou exportatrice) doivent avoir un personnel compétant ¹ pour gérer les expéditions des marchandises selon les réglementations douanières des deux pays pour garantir le bon déroulement des opérations commerciales internationales.

2.4. Les difficultés de dédouanement :

Le processus de dédouanement nécessite une expérience de commissionnaire en douane, qui doit maîtriser les lois et les règlements douaniers du pays d'importateur . La préparation des documents requises est très importante pour le dédouanement de la marchandise par le commissionnaire en douane pour prouver la nature et l'origine de la marchandise importée , le manque de ces document peut entrainer le retard de dédouanement de la marchandises car les autorités douaniers ont besoin des informations précises afin d'effectuer le contrôle nécessaire de la marchandise .

2.5. Le retard de paiement :

Les causes fonctionnelles du retard de paiement par l'importateur dans les échanges commerciaux internationaux sont souvent liés à des difficultés de traitement administratif des factures , les désaccords commerciaux entre l'importateur et l'exportateur (la mauvaise négociation du contrat commerciale) ou le déficit de trésorerie rencontres pas les importateurs , la conjoncture économique qui peut créer un retard de paiement comme durant le premier confinement durant la pandémie de COVID 19².

¹ Op cit , (consulté le 14/04/2024 à 01 :33)

²« Comprendre les causes des retards de paiement pour mieux les traiter » , publié le 20 mars 2023 <https://www.altares.com/2023/03/20/causes-des-retards-de-paiement/> (consulté le 14/04/2024 à 02 :44)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

2.6. Autres causes :

Il existe des autres obstacles qui peuvent entraîner des retards dans les échanges commerciaux, dans le domaine du fret maritime, la mauvaise communication avec les transporteurs maritimes sur les horaires d'arrivée ou de départ et le manque d'informations à cause des défaillances techniques des ports peuvent perturber les horaires de navigation prévus. Ainsi, l'autre cause c'est la sous-utilisation des nouvelles technologies pour la gestion des systèmes d'information sur les opérations effectuées à l'importation ; les pannes des moteurs pour les navires de transport principale résultant d'absence de vérification et du contrôle du navire à l'avance. et enfin, la mauvaise gestion portuaire et traitement des conteneurs de l'expédition. Ces complexités nécessitent une grande observation et attention pour garantir le bon déroulement des opérations portuaires.¹

3. Les stratégies d'optimisation des délais :

Les stratégies d'optimisation des délais constituent un enjeu très difficile pour les entreprises afin d'améliorer leur compétitivité sur le marché de son activité et faire face à la concurrence : pour cela, chaque entreprise dans le domaine de l'importation devrait mettre en place :

3.1. L'utilisation de système de gestion des transports (TMS) :

Le système de gestion des transports (TMS) c'est une plateforme dans le domaine de la logistique avec l'utilisation des technologies, qui permet aux entreprises de suivre et planifier et optimiser en temps réel le déplacement de leurs marchandises, afin de réduire les délais et assurer une coordination efficace des opérations de transport. Cependant, le TMS garantit une documentation nécessaire à la conformité commerciale pour éviter les retards liés aux procédures administratives et réglementaires².

¹ Op cit, https://www.tebadul.com/fr/turkey/blog/sea-freight-problems#mcetoc_1h2ndr27n5 (consulté le 14/04/2024 à 06 :42)

² <https://www.oracle.com/dz/scm/logistics/transportation-management/what-is-transportation-management-system/#link2> (consulté le 14/04/2024 à 15 :50)

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

3.2. Le choix du fournisseur fiable¹ :

Au fil des années , les entreprises importatrices ont progressivement mis en places des services pour un objectif de rechercher des fournisseur offrant des meilleurs conditions commerciales , logistiques et financières , afin de bien choisir un fournisseur fiable, il faut bien évaluer et comparer les proposition des différents fournisseurs et choisir ceux qui offrent les meilleurs condition selon des critères qui peuvent inclure :

1. prix compétitif ;
2. délai de fabrication ;
3. Qualité et conformité aux normes ;
4. localisation géographique pour réduire les délais de livraison et les problèmes logistiques ;
5. historique de la performance du fournisseur ;
6. garanties offertes pour les fournisseurs ;
7. conditions de livraison dans un délai minimum ;
8. conditions de paiement avantageuses.

3.3. La réduction des délais de dédouanement² :

« L'enjeu du dédouanement est de libérer la marchandise dans les meilleurs délais après avoir acquitté la liquidation douanière »³ pour cela ; il existe :

3.3.1. Pré-déclaration avant l'arrivée de la cargaison :

Le saisir électroniquement de la déclaration de cargaison est la possibilité donnée aux consignataires de sa saisie avant l'arrivée du navire, afin de permettre à l'opérateur de déposer sa déclaration en douane dès l'accostage du navire.

3.3.2. La déclaration simplifiée du transit :

Cette déclaration offre aux opérateurs économiques l'opportunité d'enlever les marchandises facilement après leurs déplacement vers les magasins sous douane , cette déclaration ne reprenant que les informations principale déjà présentées dans le connaissance

¹ Ghislaine Legrand , Hubert Martini , « la gestion des opération import-export » ,Coface, DUNOD , Paris , 2008 p171

² <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article70> (consulté le 14/04/2024 à 17 :09)

³ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, 3ème édition, Op cit ,p 96

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

3.3.3. le circuit vert :

Cette opportunité est pour les opérateurs économiques agréés ; lorsque l'entreprise a le statut de l'opérateur économique agréé, leur déclaration n'est pas soumise à un contrôle immédiat, et la marchandise ne fait pas l'objet de vérification et peut être enlevée dès le dépôt de la déclaration et le paiement des droits et des taxes par le déclarant en douane .

3.4. La logistique portuaire performante :

La logistique portuaire performante vise à améliorer les opérations portuaires au niveau des ports afin d'accélérer les processus et renforcer la rentabilité financière. Cette logistique efficace permet d'éliminer le retard de la livraison des conteneurs aux clients afin de les satisfaire et réduire les risques associés aux pertes ou des dommages des marchandises dans le port et libérer le navire au bon moment. Cette stratégie contribue à la compétitivité des ports à long terme, comme le port de Rotterdam , leur succès est basé sur leurs services portuaires performants et leur personnel de haute qualité .¹

Les retards dans l'expédition des marchandises sont causés par des divers facteurs imprévus , comme les conditions météorologiques et des plusieurs problèmes logistiques .Pour gérer les retards dans le processus d'importation , il faut établir une communication régulière entre les transporteurs, les fournisseurs, et les clients pour informer sur tous les changements futurs sur la situation et éviter les coûts supplémentaires engendrés par ces retards .

Pour une bonne gestion de transport de marchandises , il est judicieux d'intégrer des délais supplémentaires et prévoir des plans de secours afin de minimiser les répercussions des retards des opérations logistiques et la satisfaction des clients .

« L'acheminement d'un envoi vers l'étranger comporte de nombreuses étapes. Il est donc essentiel d'en faire le suivi. Votre transitaire peut assumer cette responsabilité et veiller à ce que vos marchandises soient livrées chez votre client dans les délais prévus. »²

¹ « QU'EST-CE QUE LA LOGISTIQUE PORTUAIRE ? [DÉFINITION + ENJEUX] , Posté par Maxime THOMMEREL le 09 /12/2022 , <https://blog.xplog.fr/logistique-portuaire-d%C3%A9finition> , (consulté le 14/04/2024 à 22 :21)

² CFCI, Op cit, p101

CHAPITRE II : LE ROLE DU TRANSITAIRE DANS L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES

Conclusion du chapitre II :

En somme, Le transitaire en tant qu'un maillon essentiel dans la chaîne logistique internationale afin d'optimiser les délais et des coûts liées à la transportation des marchandises à l'échelle mondiale, ces derniers constituent un défi majeur pour le commerce international.

Cependant, avec la médiation et la coordination entre les intervenants de la chaîne logistique grâce à le transitaire, les frais de surestaries qui sont des dommages et intérêts en compensation du dépassement de temps accordé pour la restitution du conteneur, ainsi le retard des délais pourrait être minimisés pour une meilleure gestion d'une opération d'importation économique afin d'assurer la compétitivité entre les entreprises locales.

En transition vers le troisième chapitre, Nous allons analyser plus en profondeur l'optimisation des frais de surestaries des conteneurs par l'agence transitaire FILTRANS, et son intervention dans la gestion des délais entre l'arrivée du navire jusqu'à l'enlèvement de la marchandise importée.



Chapitre III :

Analyse Sur

L'optimisation Des Frais

De Surestaries Par

FILTRANS

Introduction du chapitre III

Les agences transitaires sont des partenaires clés pour les entreprises impliquées dans le commerce international , agissant en tant que un intermédiaire entre les expéditeurs étrangers et les importateurs algériens à travers les frontières , elles gèrent une gamme de service tels que la documentation et le dédouanement des marchandises dans le transit time pour réduire les frais supplémentaires à payer , leurs expertise dans les réglementations douanières et logistique permet aux importateurs algériens de récupérer leur demande en toute efficacité et légèrement

Afin de mener à bien notre étude et de répondre à notre problématique principale, nous avons effectué notre stage de fin de cycle au sein de l'entreprise transitaire publique FILTRANS Alger , qui est une référence sur le marché du transit et de la logistique en Algérie .

Cette étude empirique qui nous permettra d'apporter une analyse réelle sur la gestion des délais critiques de traitement de marchandise importée en Algérie , notamment dans le processus de dédouanement de la marchandise car elle représente la phase la plus compliquée pour libérer la marchandise pour son propriétaire dans le meilleur délai et restituer les conteneurs à la compagnie maritime avant l'augmentation des frais de surestarie de l'immobilisation des conteneurs , pour ce faire cette étude sera effectuée par le biais d'entretien dans le cadre d'une étude qualitative

Ce chapitre comprend trois sections : la première fera l'objet d'une présentation de L'entreprise transitaire FILTRANS , la deuxième, sera consacrée pour expliquer la méthodologie de l'étude, ainsi qu'une analyse des résultats obtenus , et enfin la dernière section comprend une synthèse des résultats obtenus ainsi que des recommandations.

Section 01 : Présentation de L'entreprise Transitaire FILTRANS

Dans cette section, nous allons présenter L'entreprise Transitaire **FILTRANS EPE/SPA**, filiale du Groupe GEMA (Agence Bab Ezzouar), Ainsi que son organisation interne. Son savoir-faire technique, sa structure financière solide et son expérience, FILTRANS EPE/SPA se présente aujourd'hui comme un véritable professionnel du transit international et de la logistique.

1. La présentation et Historique de FILTRANS :

« International transit transport » par abréviation FILTRANS, créée en Mars 1994 de la filiation de l'activité transit et transport du groupe société Générale Maritime GEMA, organisée sous forme d'une société par action, avec un capital de 10 millions DA détenue à raison de 90% par groupe GEMA et 10% par la société de gestion des Participations Transport Maritime GESTRAMAR. Depuis 2019, FILTRANS a vu son capital porté à 400.000.000 DA, dont la totalité est détenue par sa maison mère GEMA.

FILTRANS a été fondée pour objectif principal de prendre en charge et de développer les activités de transit, de transport et d'entreposage qui étaient précédemment gérées par sa maison mère, la Société Générale Maritime "GEMA".

Au fil de plus de vingt années d'existence, FILTRANS est parvenu à consolider sa position en devenant un partenaire de confiance pour les autorités portuaires et un prestataire privilégié pour les opérateurs économiques¹. Son siège social se trouve à Mohammadia-Alger, dispose de 07 agences opérationnelles à travers le territoire national et sont localisées sur les plus importants ports commerciaux du pays : Alger, Bejaia, Jijel, Skikda, Annaba, Mostaganem et Oran.

Chaque agence intervient dans les opérations locales pour le compte des opérateurs économiques. Elle dispose des ressources et de l'autonomie suffisante pour accomplir toutes les prestations et dirige les relations avec les autorités locales.

Ayant obtenue sa première certification au référentiel ISO 9001 en 2008, FILTRANS est en phase de basculer vers un système de management intégré, ISO 9001 version 2015, ISO 18000 et ISO 45000, pour un objectif d'offrir une garantie majeure du haut niveau de service qu'elle propose pour assurer une satisfaction optimale des attentes de nos clients. FILTRANS EPE/SPA accompagne ses clients dans toutes les étapes, du conseil, en

¹ Documentation interne de l'entreprise

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

amont des transactions, à l'organisation des opérations et jusqu'à la livraison des marchandises.

Tableau N° III.1 : Identification du FILTRANS

Dénomination	FILTRANS
Logo	
Forme juridique et économique	International transit transport SPA
Siege	05, rue Biskra, Mohammedia, Alger
Capital	400.000.000 DA
Faxe	+213 23-620-588
Les horaires de travail	Dim - Jeu: 8:30 - 17:00
Site internet	www.filtrans.net

Source : site internet de l'entreprise

Actuellement, FILTRANS se situe parmi le premier réseau d'agence, son savoir-faire technique et sa structure financière solide et son expérience font qu'aujourd'hui FILTRANS se présente comme un véritable professionnel du transit international, du transport et de l'entreposage.

2. L'Organisation et fonctionnement de FILTRANS :

FILTRANS est décomposée en divers centres de responsabilités ; des directions et des agences. Elle est organisée à la base de relations opérationnelles avec les autorités portuaires et les opérateurs économiques et des autres partenaires.

L'organisation de FILTRANS est comme suit :

2.1. La direction d'exploitation commerciale :

Cette direction s'occupe de la promotion, du marketing et du développement commercial d'une part, et coordonne et supervise le travail des agences régionales d'autre part.

2.2. L'Agence :

Les agences, qui relèvent de la Direction Générale, gèrent les opérations locales pour le compte des opérateurs économiques. Elles disposent des ressources nécessaires pour accomplir les services demandés par les clients et gèrent les relations avec les autorités portuaires locales.

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

FILTRANS possède un réseau d'agences dans les 7 principaux ports d'Algérie : Alger, Bejaia, Jijel, Skikda, Annaba, Mostaganem et Oran.

➤ Agence d'Alger :

- Deux zones Logistique.
- Terminaux à conteneurs vides d'une superficie totale de 59.000 m² situé sur l'axe autoroutier du port.
- Un entrepôt sous douanes dans la zone Industrielle de Gué de Constantine, d'une superficie de 21.885m², dont 8.767m² couverte.
- Une antenne au niveau de l'aéroport international d'Alger (Houari Boumediene), chargée exclusivement du transit aérien.
- Une antenne commerciale au centre d'Alger.
- Les Bureaux de la Direction de l'Agence à proximité du port.

➤ Agence d'Annaba :

- Un parc à camions dans la Zone Industrielle de Annaba, d'une superficie de 2000m².
- Une antenne commerciale au centre-ville d'Annaba.
- Les Bureaux de la Direction de l'Agence à proximité du port.

➤ Agence d'Oran :

- Un entrepôt sous douanes dans la zone Industrielle d'Essenia, d'une superficie de 9.854 m², dont 3.882 m² couverte.
- Une antenne au niveau de l'aéroport international d'Oran (Essenia), chargée exclusivement du transit aérien.
- Les Bureaux de la direction de l'agence à proximité du port.

Les autres agences de Mostaganem, Jijel , Bejaia, Skikda ; Les Bureaux de la Direction de chaque agence à proximité du port .

2.3. Les directions de soutien :

Ces directions sont celles de l'administration et de ressources humaines, des finances et des systèmes d'informations, elles sont occupées d'apporter et de mettre à la disposition des agences tous les moyens et les ressources nécessaires pour e bon fonctionnement dans la prise en charge des prestations de services.

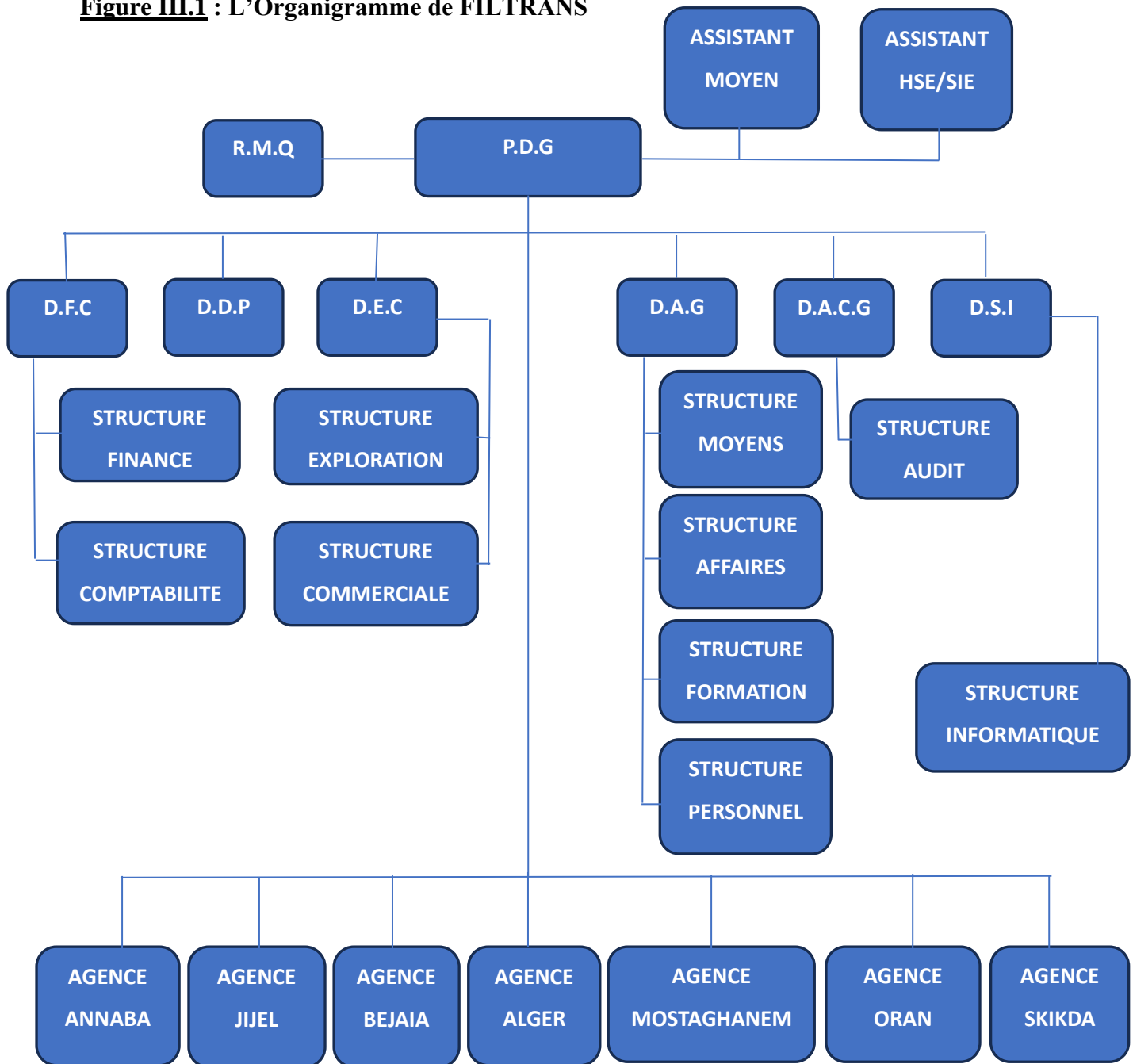
CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

FILTRANS dispose également d'une cellule Qualité, hygiène, sécurité, environnement (QHSE) chargée de maintenir le système de management qualité certifié selon la norme ISO 9001 V 2008.

Cette structure organisationnelle permet à FILTRANS de répondre aux besoins de ses clients de manière efficace et professionnelle, tout en garantissant la qualité et la sécurité de ses services.

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Figure III.1 : L'Organigramme de FILTRANS



Source : documentation interne de FILTRANS , 2024

3. Les différentes Ressources de FILTRANS :

3.1. Les Ressources humaines :

FILTRANS bénéficie d'une équipe de 235 professionnels qualifiés et engagés, qui mettent à profit leurs expérience et leur savoir-faire pour assurer le bon fonctionnement de l'entreprise tout en respectant les normes réglementaires et les exigences des clients selon la politique qualité de FILTRANS.

Elle dispose une équipe polyvalente afin de répondre à divers besoins et de situations, des gestionnaires logistiques et des experts en douane, ainsi des spécialistes du transport et de l'entreposage. Chaque membre de FILTRANS contribue de manière essentielle à la croissance de l'entreprise.

3.2. Les Ressources matérielles et financières :

Il s'agit des moyens de production de l'entreprise afin de réaliser ses objectifs logistiques, ses ressources matérielles sont constituées de camions pour transporter de marchandises, d'équipement de manutention pour le chargement et le déchargement des marchandises et de véhicules de liaison.

Elle dispose d'installations de stockage pour le conteneurs vides à Alger et les marchandises à Alger et Oran avec un surface de plus de 70.000 m² pour garantir la sécurité et la préservation des marchandises transportées. Pour les ressources financières, elle bénéficie d'une base financière solide qui permet de faire face à des opérations et des projets de grands comptes.

4. Les Activités de FILTRANS :

Les activités de FILTRANS sont subdivisés en cinq (05) catégories , elles sont comme suit :

4.1. Le Transit :

L'accomplissement des formalités administratives relatives à l'enlèvement des marchandises à l'importation et leur acheminement à l'exportation quelque soit le mode de transport est la principale prestation de service qu'inclut dans cette catégorie. Dans le cadre de cette activité ; la concurrence est variée de niveau, de réseau et de qualification diverse avec des acteurs nationaux et étrangers, publics ou privés.

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

FILTRANS offre l'avantage de facturer ses prestations en monnaie locale, avec des excédents réinvestis dans la consolidation et l'extension de ses activités.

4.2. Le transport et la manutention :

Cette activité couvre les opérations de chargement et la livraison et le retour de marchandises, son emballage et le rapprochement des moyens de transport, navire ou avion.

FILTRANS fait recours à son réseau de partenaires sélectionnés pour accomplir cette activité en plus de ses moyens propres, ce recours se fait à la base de leur moyens, leur qualification afin d'offrir des services à ses clients selon ses exigences pour les respecter.

4.3. Le stockage -Le dépotage :

Cette activité contribue dans l'entreposage de marchandise, en sous douane à l'importation comme à l'exportation, soit en libre les marchandises contenues dans les conteneurs et assurer leur dépotage afin de restituer rapidement les conteneurs pour minimiser l'immobilisation des conteneurs et éviter l'engendration des frais supplémentaires (les frais de surestaries).

4.4. Le gestion des conteneurs vides :

La gestion des conteneurs vides couvre la réception des marchandises contenues dans les conteneurs, et le dépotage et la restitution des conteneurs importés, ainsi leur préparation et leur transport au port pour leur réexportation.

4.5. Le conseil et l'organisation :

Ces services se basent sur les étapes préparatoires des opérations d'importation et d'exportation concernant le volet documentaire et les choix des moyens, des itinéraires en vue de leur optimisation.

En plus de ces activités, FILTRANS a mis en place un système management qualité certifié depuis 2008 au référentiel ISO 9001 , par la suite , FILTRANS a instauré un système de management qualité conforme aux normes et son objectif actuellement est de développer un système de gestion intégré , ses engagements qualités se concentrent sur le respect des exigences réglementaires et celles des clients . La satisfaction du client est une nécessité

majeure pour FILTRANS par l'utilisation d'une évaluation régulière pour améliorer le niveau de son service.

Ces objectifs sont réalisables grâce à l'engagement de la ressource humaine, que l'entreprise comme étant au cœur de sa politique.

5. Les missions et les objectifs de FILTRANS :

5.1. Les missions de l'entreprise :

- Fournir des services de transit et de transport des marchandises.
- Développer, exploiter et gérer les réseaux de transport.
- Etablir, exploiter et gérer les services qui consiste le dédouanement et le transport des marchandises importés ou exportés.

5.2. Les objectifs de FILTRANS :

- Elle ouvre à satisfaire, au plus prix, les exigences de ces clients, en mettant en œuvre des solutions efficaces, aux meilleures conditions, de délai, de coût et de sécurité.
- Augmenter sa part de marché dans le secteur maritime et assurer la qualité, coûts et délais.
- Augmenter la satisfaction de ses clients par l'application efficace du système du management de qualité par les processus pour l'amélioration continue.
- Fournir, régulièrement une prestation conforme aux exigences de ses clients ainsi qu'aux exigences légales et réglementaires.

6. L'organisation Commerciale de FILTRANS :

6.1. La structure commercial recevabilité :

Cette structure est chargée pour recevoir les dossiers commerciaux et la prise en charge des clients et l'ouverture du dossier chez FILTRANS , elle communique avec lui le paiement des frais de débarquement et de caution , pour remettre le dossier aux services Transit , Facturation et l'enlèvement , elle évalue aussi la performance commerciale de son client et gère l'autorisation et la procuration nécessaire pour agit au nom de son client. Elle gère aussi les chèques des droits et taxes de douane et établir des demandes de paiement pour le stockage de marchandise auprès du service d'enlèvement , elle assure la coordination et la transmission des

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

documents avec la compagnie maritime et enfin , elle assure la récupération des différents documents apurés des clients pour le traitement du dossier .

6.2. Le service Transit :

Une fois le dossier du client est complet, il est transmis au service transit pour la déclaration en douane afin de fournir toutes les informations nécessaires aux autorités douanières et organise l'inspection des marchandises à quai afin de vérifier leur état et leur conformité pour préciser la marchandise à déclarer en douane. Une fois cette opération est terminée, le service transit établit la déclaration en douane pour la soumettre aux autorités et programmer la visite douanière pour confirmer la conformité de la marchandise selon la déclaration et éviter la fausse déclaration , une fois la visite douanière terminée , il finalise la liquidation des droits de douane et les taxes avec l'inspecteur douanier , une fois le montant déterminé est payé ; ce service possède à obtenir le bon d'enlèvement pour organiser l'enlèvement de la marchandise du port ou l'aéroport et la transporte vers leur destination finale avec un respect des délais et les exigences du destinataire .

6.3. Service d'enlèvement et ordre de transfert :

Ce service est chargé de transporter les marchandises dédouanées, de port ou aéroport de débarquement jusqu'au lieu choisi par le client, avec la présence d'un expert pour assurer leur conformité lors de l'enlèvement et faire des réserves et des mesures pour éviter les dommages aux marchandises en utilisant des techniques appropriés pour leurs manutention , aussi ce service est chargé de l'émission d'un ordre de transfert pour autoriser la livraison de la marchandise vers l'entrepôt sous douane FILGUE en cas de la programmation d'une visite douanière .

6.4. Service de facturation :

Ce service est chargé pour finaliser le processus administratif après le dédouanement et la livraison au client. Il vérifie le dossier pour assurer la présence de toutes les informations nécessaires et savoir si un client conventionné ou pas, aussi ; il est chargé de suivre que tous les frais et les demandes de paiement sont facturés et correctement justifiés , ainsi ; il devrait facturer toutes les prestations fournies par FILTRANS et leurs engagements contractuels .

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

6.5. Service recouvrement :

Après la facturation du dossier, ce dernier doit être contrôlé et confirmer que toutes les demandes de paiements sont facturées . Une fois le service de contrôle termine la vérification de la facture soit selon le contrat, le bon de commande ou bien l'offre de prix ; cette dernière sera enregistrée au niveau du service de recouvrement sur un logiciel spécial et sur un bilan de recouvrement mensuel.

Le service de recouvrement doit établir un bordereau d'envoi pour chaque facture qui contienne la facture originale et des autres pièces justificatives. Après cette processus, la facture sera remise au client pour récupérer le paiement selon la modalité de paiement. En cas de refus de paiement , la division de recouvrement organise un rendez -vous avec le client pour communiquer et trouver une solution sinon émettre une facture d'avoir si nécessaire.

Si cette solution n'était pas efficace et le cas de non -paiement n'était par résolue, comme une première étape, la division de recouvrement relance le client par téléphone et par écrit au bout de 8 jours, si le client ne répond pas aux relances, le dossier sera remis on pré-contention, si le client n'a pas répondu pour la troisième fois, son dossier sera remis au service juridique de l'entreprise.

7. Le diagnostic interne et externe de FILTRANS :

Le diagnostic interne de FILTRANS se base sur ses forces et ses faiblesses et pour le diagnostic externe , la lumière se mettre sur ses opportunités et ses menaces qui peuvent influencer FILTRANS dans son environnement , cette évaluation sera faite par l'analyse SWOT , nous avons présentées ce diagnostic dans un Tableau N°III.2 comme suit :

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Tableau N°III.2 : L'analyse SWOT pour l'entreprise FILTRANS

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • FILTRANS est certifiée en ISO 9001 version 2008. • Elle fournit des services de bonne qualité. • Elle est spécialisée dans le dédouanement de la marchandise et la logistique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de publicités valorisant l'image et pour faire accroître la notoriété. • Absence de formations régulières pour permettre des mises à niveau. • La dépendance excessive de sa maison mère « GEMA ».
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • La présence de sept agences au niveau national pour conquérir des autres marchés. • L'existence de plusieurs zones en Algérie nécessitent le service de transport. • C'est une entreprise publique qui facilite la relation avec les autorités douanières. 	<ul style="list-style-type: none"> • La concurrence est très rude tels que UNIVERSAL TRANSIT /TRANSMEC • Les nouveaux entrants sur le marché. • Le retard de la livraison des fournisseurs et les retards d'accostage des navires • Le non-respect des clients concernant les délais convenus pour l'enlèvement de sa marchandise .

Source : d'après l'évaluation de plusieurs aspects en FILTRANS par une observation et des entretiens

D'après cette évaluation, l'entreprise transitaire FILTRANS manque de ressources internes pour renforcer ses faiblesses et transformer les menaces de son environnement en opportunités. FILTRANS rencontre plusieurs difficultés qui peuvent être comme des obstacles en face sa progression dans le marché algérien, elle peut renforcer son image devant ses concurrents par la mise en place d'une stratégie marketing efficace .

Section 02 : La Présentation de la méthodologie de recherche

Dans cette section, nous allons définir la méthodologie de l'enquête, utilisée dans ce travail.

Afin d'analyser l'optimisation des frais de surestaries par la gestion des délais dans une agence transitaire, nous avons mené une enquête de nature qualitative, avec comme outil de recherche, des entretiens réalisés auprès des responsables de l'agence transitaire « FILTRANS Alger ».

1. L'objectif de l'étude :

Notre étude vise à collecter un maximum d'informations concernant les frais de surestaries des conteneurs et les délais critiques qui pourraient augmenter ces frais et retarder la restitution des conteneurs à son propriétaire , et nous avons constaté que lors du processus de dédouanement de marchandise importée ; il existe plusieurs obstacles qui peuvent bloquer la continuité du déroulement de l'activité de l'agence transitaire pour enlever la marchandise pour le compte de son client et libérer les conteneurs dans les délais requis .

En fin, le but de cette étude est de savoir l'importance de l'agence transitaire FILTRANS dans la gestion des délais de traitement de la marchandise importée, y compris les délais critiques pendant le dédouanement jusqu'à la restitution des conteneurs au parc vide pour optimiser les frais de surestaries à l'importation.

2. La démarche méthodologique de l'étude qualitative :

Pour faciliter la recherche et pour bien répondre à notre problématique, nous avons suivi une démarche analytique descriptive basée sur une étude qualitative ; les données sont recueillies principalement par un entretien ou une observation , dans notre étude , nous avons basé une démarche méthodologique qui s'articule sur des entretiens semi-directifs individuels avec les responsables des services transit et commerciales puisque

nous avons les données d'après la direction commerciale de FILTRANS , et que nous pensons être adapté à la nature de notre étude.

2.1. L'outil de collecte de l'information :

L'entretien est un « procédé d'investigation utilisant un processus de communication verbale, pour recueillir des informations en relation avec des objectifs fixés »¹ , l'entretien est une séance de questionnement avec un personne ou plusieurs interrogés pour obtenir des informations qui permettent de confirmer ou infirmer les hypothèses d'une recherche.²

Pour bien cerner cette recherche, nous avons choisis l'entretien semi – directif ; dans ce type d'outil (voir annexe n° III.1) , la personne interrogée doit répondre à des questions posés par le chercheur , mais il demande après une explication et des arguments pour renforcer les réponses obtenus .

2.2. les personnes interrogées :

Le choix des personnes est un peu hétérogène, nous avons choisis deux responsables des départements transit et commerciale pour mieux comprendre et collecter les informations concrètes pour savoir comment les retards dans les délais peuvent augmenter les frais de surestaries dans le processus d'importation .

Le tableau ci-dessous présente les profils des personnes interrogées et des informations sur le déroulement de cet entretien :

¹ CHABANI (S) & OUACHERINE (H) : Guide de méthodologie de la recherche en science sociales, 1^{ère} édition, Edition Taleb Impression, 2013, p.72

² CHABANI (S) & OUACHERINE (H) , Op cit

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Tableau N° III.3 : Les profils des personnes interrogées

Département	Interviewé	Date et durée de l'entretien	Lieu de l'entretien
Commerciale	Mr. Badsy Kamel	Le 25/04/2024 54 min	Filtrans Agence d'Alger
	Mlle. Belghit Sara	Le 23/04/2024 40 min	
Transit	Mr. Debbachi Rafik	Le 22/04/2024 30 min	Filtrans Agence d'Alger
	Mr. Hebbadj Farouk	Le 22/04/2024 35 min	

Source : élaboré par nos soins

2.3. Traitement et analyse des résultats :

2.3.1. AXE 01 : Département Transit

Question 01 : Pouvez-vous décrire brièvement le processus de dédouanement des marchandises à l'importation tel qu'il est actuellement mis en œuvre par FILTRANS ?

Réponse 01 : *« Le dédouanement s'entend de toute la procédure applicable aux marchandises importées ou exportées afin d'assurer, d'une part, la correcte perception des droits et taxes que l'administration des douanes est chargée de liquider, d'autre part, d'appliquer les diverses mesures réglementaires. lorsque la cargaison est arrivée , le transitaire notifié immédiatement son client par la remise d'un avis d'arrivée , puis s'engage à établir la déclaration en douane à condition que l'importateur doit remplir son obligation de présenter les documents originaux nécessaires détaillés (Le dossier de dédouanement est composé de : Facture domiciliée (un original + copie légalisée) / Liste de colisage / Originale document de transport (connaissance maritime ou Lettre de Transport aérien) / Deux copies légalisées (de moins de trois mois) du registre de commerce de l'importateur /Deux copies légalisées (de moins de trois mois) de la carte fiscale de l'importateur/ Originale certificat d'origine /Originale certificat de conformité /Mandat douane / liste de colisage / la liste des équipements spécifiques exemptés de la TVA et/ou des droits, taxes et redevances de douanes) qui décrivent la nature , la valeur et l'origine de la marchandise pour bien déterminer les droits de douane et les taxes applicables dans une délai imposé par les autorités douanières (15 jours) .Cependant , FILTRANS parvient à dédouaner la marchandise dans un délais connu par "le transit time" , dans notre cas , le délais de dédouanement presque 8 jours , afin*

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

d'assurer la continuité de la processus d'enlèvement de la marchandise , nous assurons une communication directe et transparente avec l'importateur sur le montant des droits de douane dès l'établissement de la déclaration . Ainsi , nous programmons la visite douanière pour vérifier la conformité de la marchandise importée avec les documents fournis par le client , une fois tous les procédures sont complétées et la conformité confirmée , notre client reçoit le bon d'enlèvement de la marchandise auprès de l'agent en douane . nous contribuons aussi à la restitution des conteneurs vides au parc de la compagnie maritime avant l'expiration du délai de franchise afin d'éviter les frais supplémentaires engendrée »

Analyse 01 : FILTRANS à met une procédure structurée pour accomplir la processus de dédouanement de marchandise de son client dans un délai connu par « le transit time » , tels que la notification de l'arrivée , l'établissement de la déclaration en douane , la programmation d'une visite douanière pour vérifier la conformité de la marchandise aux document fournis tout en informant le montant du droits de douane et les taxes dès l'établissement de la déclaration en douane , elle assure la continuité de libérer la marchandise pour son client pour obtenir le bon d'enlèvement de la marchandise après la conformation de sa conformité . Ainsi , elle met la lumière sur la communication directe et transparente avec le client pour éviter tout retard imprévu en soulignant sa contribution dans la restitution des conteneurs au parc vide pour arrêter la possibilité d'augmentation la période d'immobilisation des conteneurs et réduire le montant des frais de surestaries qui doivent être payés par le client . la facture de restitution des conteneurs sera réglée par un chèque certifié.

Question 02 : Quels sont les principaux défis rencontrés lors du processus de dédouanement de la marchandise importée et son enlèvement pour les différentes étapes et comment les éviter ?

Réponse 02 : « *En raison de l'accroissement des flux commerciaux et donc de leur charge de travail, l'administration douanière est entrain développer une approche structurée pour l'analyse du risque, seul moyen efficace pour limiter les contrôles intrusifs, le deuxième risque est de faire face aux pressions des autorités pour sécuriser les recettes. Malheureusement, le client est toujours pris au dépourvu, la solution la plus adéquate pour minimiser le retard de dédouanement surtout en Algérie est d'adopter la solution de ciblage des contrôles, pour éliminer le maximum d'intervention des agents de douane ,la sélectivité doit reposer sur une analyse de risque à partir des informations recueillies sur les fraudes constatées (fraude avérées) et non sur d'éventuels soupçons de fraude.et concernant l'enlèvement de la*

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

marchandise , le grand souci c'est le problème de la gestion des délais tout au long de la processus pour l'enlever et livrer au client , car le retard dans les différentes étapes entre la réception des documents par notre client jusqu'à la restitution des conteneurs au parc de la compagnie maritime , et quand ces retards sont accumulés , dans ce cas , les frais de surestaries sont nourris . Généralement les problèmes de retard des délais sont engendrés lorsque les documents nécessaires originaux sont manquants et provoquent une retard de dédouanement de la marchandise dans le délai fixé ce qui implique généralement un retard pour l'établissement de la déclaration en douane , en résultant une pénalité de retard douane de montant de 50000 DA , le souci de FILTRANS en faite c'est le respect des délais pour exonéré notre client sur tous les retards imprévus mais à condition que le client doit être responsable dans son engagement pour bien effectuer notre travail soit dont la présentation des documents correctes et originaux et le paiement des droits de douane dans le délai fixé et respecter la réglementation douanière locale la conformité de sa marchandise importée avec les documents qui nous avons reçus lors de la visite douanière pour éviter d'importer des produits d'un pays que l'Algérie a suspendu ses échanges commerciaux (comme l'Espagne maintenant) . Si le cas contraire, les choses suivantes seraient compliquées car l'autorité douanière peut saisir la marchandise lorsque le transitaire établit une fausse déclaration par exemple ou une position tarifaire erronée de la désignation de la marchandise selon les documents remis par notre client alors dans ce cas la , L'autorité douanière exige une pénalité d'un montant de 3 fois de la valeur de la marchandise importée».

Analyse 02 : les autorités douanières sont confrontées à un problème de surcharge de travail car les flux commerciaux sont plus augmentés au fil du temps, elles ont met une approche structurée afin de minimiser les risques associés, par le ciblage presque de la moitié de ses contrôles sur les opérations présentant un plus grand risque de fraude et aussi la non-conformité du produits importés et éviter à procéder des contrôles intrusifs à tous les opérations. Pour cette solution, l'idée est de réduire le minimum des interventions des agents en douane sur les opérations à faible risque . Parmi les priorités de ces autorités est de sécuriser les recettes de l'état qui influencent la pratique des autorités douanières dans la collecte des droits de douane et les taxes d'une manière efficace. Et le dernier défi presque dans le processus de dédouanement c'est la gestion des délais entre la réception des documents des clients par FILTRANS jusqu'à la restitution des conteneurs au parc vide pour éviter toute pénalité. Pour l'agence transitaire d'Alger FILTRANS , elle souligne

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

l'importance pour le client de présenter les documents originaux conformes corrects et le paiement des droits de douane et les taxes et respecter les réglementations douanières dans les délais accordés .si ce dernier n'est pas assuré la conformité de sa marchandise aux documents fournis à FILTRANS lors de la visite douanière , cela peut inclure la saisie de la marchandise par l'autorité douanière et impose une pénalité lourde aller jusqu'à trois fois de la valeur totale de la marchandise .

Question 03 : Comment les frais de surestaries des conteneurs sont-ils actuellement calculés ?

Réponse 03 : « *Le calcul des surestaries des conteneurs (uniquement),se fait au niveau de la compagnie maritime basé sur la méthode de calcul depuis le nombre total de jours entre le déchargement pendant lesquels le conteneur est resté scellé jusqu'à sa restitution au parc armateur. Mais il faut soustraire le nombre de jours gratuits (période de franchise) qu'ils offrent de ce nombre et multiplier ce résultat par le tarif journalier (Selon les tranches qui sont mentionnées dans le connaissement maritime). Par la suite, on multiplie par le nombre de conteneurs loué et on obtient le montant final que le client devra payer* »

Analyse 03 : pour bien clarifier le calcul de surestaries, nous avons choisi l'exemple d'une entreprise « X » importatrice dans la Branche Carburants , à partir le dossier commerciale de cette entreprise chez son transitaire FILTRANS , nous avons établis le tableau ci-dessous pour bien comprendre comment les frais de surestaries sont facturés :

- Le Client : une entreprise importatrice « X » dans la Branche Carburants
- La Date d'arrivée du navire : 02/02/2024
- La Date de restitution des conteneurs (la date de facturation) :28/02/2024
- Le Délai de franchise : 15 jours à partir de la date d'accostage du navire
- Le barème progressif des tarifs de surestaries appliqué par la compagnie maritime :
 - 1^{er} palier (16^{ème} au 30^{ème} jours) : 20 \$ / TEU/jour
 - 2^{ème} palier (31^{ème} au 60^{ème} jours) : 40 \$ / TEU/jour
 - 3^{ème} palier (au-delà du 60^{ème} jours) : 50 \$ TEU / jour

Nb : TEU c'est l'abréviation de "Twenty-foot Equivalent Unit" ou "équivalent vingt pieds"

- Cheque de caution de 1700000 DA / Cours USD :134,3951 DA

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Tableau N° III.4 : FACTURE SURESTARIES

Marq/num	Size	Rest/dépotage	FR	Nbj1	Mnt Tr/1 (\$)	Nbj2	Mnt Tr/2(\$)	Nbj3	Mnt Tr/3(\$)
CAIU6017050	20P	28/02/2024	15	12	240.00	0	.00	0	.00
TCNU6017050	20P	28/02/2024	15	12	240.00	0	.00	0	.00
TOTAUX					480.00		.00		.00

Source : document fournis par FILTRANS

Le calcul des frais de surestaries pour chaque conteneur est effectué comme suit :

$$\text{Surestaries} = \text{Tarif journalier} \times \text{nombre du jours (le nombre du jour entre la date du fin de période de franchise et la restitution des conteneurs - le délai de franchise)} = 20 \$ \times 12 = 240 \$$$

MONTANT DEVISE : 480,00 \$

TOTAL (DA) : 64509.648 DA

FRAIS FIXE : 1500,00 DA

TVA : 285,00 DA

MONTANT DE LA FACTURE : 66294.648 DA

Dans ce cas-là, Si les factures de surestaries et de restitution des conteneurs non réglées 06 jours après la restitution des conteneurs vides au PARC entrainant l'encaissement auprès du chèque de caution de 1500000 DA. Le montant qui reste sera remboursé au client si le montant globale des factures est inférieur au montant de chèque de caution.

Question 04 : Pouvez-vous expliquer comment les retards dans le processus de dédouanement des marchandises peuvent influencer la restitution des conteneurs à leurs propriétaires ?

Réponse 04 : « Oui bien sur , alors si la marchandise de notre client n'était pas enlevée ou bien restée longtemps dans les installations portuaires ou d'entreposage puisque la

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

marchandise n'était pas dédouanée dans le délai de 15 jours ou bien y'avait plusieurs obstacles dans le processus d'enlèvement de la marchandise , par conséquent les conteneurs ne seront par restitués dans le délai prévu . En ce qui concerne le blocage en Algérie ; il ne réside pas uniquement au niveau de la douane car le transport maritime seul ne permet pas de faire fin aux obligations soit de l'exportateur soit de l'importateur ; tous dépend de l'incoterm choisi dans le contrat, et les intervenants dans la chaîne logistique ».

Analyse 04 : L'enlèvement de la marchandise importée pour le compte du client de FILTRANS peut être confronté à plusieurs obstacles soit à cause du transitaire dans l'établissement de la déclaration en douane ou bien le non - engagement du l'importateur envers le transitaire en sens de la remise des documents originaux conformes ou la remise des chèques à la compagnie maritime , ainsi , l'inspection douanière peut retarder le processus de dédouanement puisque certaines opérations nécessitent la sécurité ce qui peut prolonger le processus d'enlèvement de la marchandise . Hors de processus de dédouanement , les problèmes logistiques comme le retard de la livraison de la marchandise à cause du transporteur ou le manque du moyens de manutention . Le désaccord entre les deux parties du contrat commercial à cause de l'absence de communication et les litiges entre les parties contractuelles impliqués dans l'opération .

Question 05 : Existe-t-il un cas où les frais de surestaries ont augmentés en raison de retards dans le dédouanement ? Pouvez-vous fournir un exemple concret ?

Réponse 05 : « *Oui, presque en Algérie. Les frais de surestaries sont fréquents à l'importation . Pour le processus de dédouanement; oui le retard a un impact direct sur le paiement des surestaries car la restitution des conteneurs vides vers le parc armateur n'a pas été effectué dans les délais requis suivant la franchise de dédouanement accordée (15jours) par exemple si la marchandise arrivée au port le 01/04/2024 / et la période maximale pour dédouaner la marchandise est de 15 jours.*

Si le dédouanement n'était pas fait avant la date du 15/04/2024 , le fautif (Soit la faute de notre client ou bien notre faute) doit payer une pénalité de retard de 50.000 DA pour chaque mois de retard de déposition de la déclaration en douane .

La période de franchise mentionnée dans le connaissement maritime (BL) : 15 jours / en cas de dépassement à partir de la date d'accostage du navire ; le calcul des frais de surestaries commence au niveau de la compagnie maritime.

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Les délais à respecter :

- *Formalité d'échange au niveau de la compagnie maritime pour obtention du bon à délivrer concernant la remise des chèques (chèque de débarquement, de caution, de restitution de conteneur) est à la charge du client .*
- *Retard dépôt des documents originaux conformes par le client*
- *Retard dans la mise à disposition des moyens de transport après dédouanement*
- *Manque de moyens de manutention au port ou entrepôts sous douane (c'est rarement) ».*

Analyse 05 : D'après l'exemple qui est fourni par FILTRANS qui donne une explication détaillée sur l'impact de retard de dédouanement de la marchandise importée sur l'engendration des frais de surestaries , cet exemple explique que les frais de surestaries sont courants en Algérie au processus d'importation à cause de problèmes dans l'accomplissement du processus de dédouanement de marchandise puisque chaque retard entre les différentes étapes de la continuité du processus de dédouanement a un impact significatif dans la restitution des conteneurs vides au parc de la compagnie maritime à temps selon la franchise mentionnée dans le connaissement maritime . si la marchandise d'un importateur a un délai de 15 jours de franchise à partir de la date d'accostage du navire et le délai maximum pour dédouaner la marchandise est de 15 jours , si le navire est arrivé au port de destination , la marchandise doit être dédouanée dans un délai limité et avant 15/04/2024 , pour éviter le paiement d'une pénalité de retard de 50000 DA par le fautif , si la faute de transitaire qu'il n'a pas déclaré la marchandise avant l'expiration du délai ou la faute du client qui n'a pas présenté les documents originaux dans le délai ou il n'a pas fait l'échange des chèques avec la compagnie maritime pour l'obtention du bon à délivrer .Si le délai de franchise est dépassé puisque le dédouanement ou l'enlèvement des marchandises n'était pas fait selon les conditions , le compteur de surestaries commence à compter les jours supplémentaires pour appliquer les tarifs journaliers .

Les frais de surestaries seront augmentés non seulement à cause de retard de dédouanement, mais aussi à cause d'un manque sur les moyens de transports pour restituer les conteneurs après l'accomplissement des formalités de dédouanement ou le manque des moyens de manutention pour décharger la marchandise auprès du navire , ces moyens doivent être appropriés selon la nature de la marchandise importée pour minimiser les risques et les dommages aux produits.

2.3.2. AXE 02 : Département commercial

Question 01 : Comment FILTRANS contribue-t-il au processus d'importation des marchandises pour le compte de son importateur algérien ?

Réponse 01 : « *FILTRANS est une entreprise mandatée par l'expéditeur (vendeur) ou le destinataire (acheteur) 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 connexes s'y rapportant ; le dédouanement de marchandises et tous les procédures nécessaires pour enlever sa marchandise dans les délais prévus et minimiser le risque de retard qu'implique le paiement des pénalités divers en termes de non-respect des délais.* »

Analyse 01 : FILTRANS est impliqué dans le processus d'acheminement des marchandises par la coordination des différents modes de transport afin d'assurer la continuité de transport , elle est chargé de l'ensemble des opérations administratives tel que la gestion des documents nécessaires afin de remplir les formalités douanières dans les délais et libérer la marchandises auprès des autorités douanières , FILTRANS parvient à dédouaner la marchandise dans un délais connu par "le transit time" , le délai de dédouanement presque 8 jours , afin d'assurer la continuité de la processus d'enlèvement de la marchandise tout en cherchant d'éviter le retards des délais (le délai de 15 j pour accomplir les formalités douanières, retard de restitution des conteneur , la remise des documents originaux conformes) , dans la processus d'importation ce qui peut avoir un paiement des pénalités et autres frais liés aux retards . Elle contribue aussi à la restitution des conteneurs vides au parc de la compagnie maritime avant l'expiration du délai de franchise.

Question 02 : Y a-t-il des partenariats ou des accords spécifiques avec les autorités douanières pour accélérer le processus de dédouanement ?

Réponse 02 : « *En faite , la mise en place du nouveau système d'information Algerian Customs Electronic System (ALCES) c'est la nouvelle solution pour faciliter les procédures pour tous les opérateurs économiques et les opérations de dédouanement dans les délais , afin d'assurer la transparence et lutter contre la fraude. à la place de l'ancien système SIGAD .*

Aussi ; il existe un régime douanier "Bon d'enlèvement provisoire" , il permet à L'importateur de faire sortir sa marchandise avec dépôt d'un engagement pour la régularisation de la déclaration suivant délai accordé par la douane » .

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Analyse 02 : La Direction générale des douanes algériennes a informé les entreprises, les professionnels, les commissionnaires en douanes, les transporteurs, les consignataires et tous les opérateurs économiques à soumettre une demande d'attribution d'un compte électronique leur permettant d'accéder au nouveau système d'information des douanes. FILTRANS a facilité la transition de ses déclarants en douane vers l'utilisation de ALCES pour préparer électroniquement les déclarations en douane de ses clients ce qui implique que les délais de traitement sont considérablement réduits par rapport à l'utilisation de SIGAD .

ALCES est une collaboration entre les autorités algériennes et la société sud-coréenne CUPIA (Customs UNI-PASS International Agency), c'est une filiale de la Korea Customs Service (KCS), cette société est considérée pour le développement et la gestion des systèmes de dédouanements électroniques , connus sous le nom UNI-PASS .ALCES peut avoir un impact significatif sur la rapidité des transactions et la continuité de la chaîne logistique . Il se différencie par ses caractéristiques de dématérialisation des procédures douanières par la non-utilisation des documents papiers pour accélérer les processus et minimiser les risques d'erreurs liés aux documents physiques et éviter les conséquences des retards tout au long de la procédure de libérer la marchandise par la réduction des délais de dédouanement . La nature de la marchandise importée est parfois des produits périssables ou dangereux , ils nécessitent un traitement rapide pour son enlèvement , chaque retard peut créer des pertes financières en raison de la nature sensible des produits , pour cela , avec un accord avec l'autorité douanière algérienne , l'importateur pourrait bénéficier d'un bon d'enlèvement provisoire afin de récupérer sa marchandise sensible et déposer le conteneur avant la régularisation des formalités douanières .

Question 03 : Quelles sont les mesures prises par FILTRANS pour minimiser les retards dans le processus de dédouanement et éviter les frais supplémentaires pour son client ?

Réponse 03 : « *il n'existe aucun moyen réel d'éviter le retard maritime sur les marchandises entrants en Algérie en provenance de l'étranger , néanmoins pour la partie locale ; FILTRANS a créé deux entrepôts sous douane Alger et Oran , cette zone d'entreposage permet au client à la fois l'entreposage de sa marchandise avec la suspension de droits et taxes pour une durée limitée et d'éviter le paiement des frais magasinage portuaire , et surtout la restitution des conteneurs vides au parc armateur dans les délais afin d'éviter le paiement des frais de surestaries. L'Assistance aux clients et la bonne gestion des dossiers :pré -alerte; qui permettra aux clients de transmettre la copie du dossier à FILTRANS avant l'arrivée de sa*

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

marchandise, et cela pour permettre au transitaire de détecter toute anomalie avant l'arrivée de la marchandise ».

Analyse 03 : La réponse mentionnée par FILTRANS explique que dans l'Algérie ; les retards dans l'importation des marchandises sont toujours existés car la chaîne logistique entre l'Algérie et la partie étrangère implique plusieurs partenaires et des relations entre les pays et ses différentes réglementations locales qui expliquent la complexité du commerce internationale. Cependant, FILTRANS a mis en place deux entrepôts sous douane aux agences à Oran et Alger pour aider le client de stocker sa marchandise importée et l'exonérer d'une pénalité de retard de paiement des droits et des taxes de douane et réduire les coûts supplémentaires. Une fois sa marchandise à l'entrepôt sous douane, FILTRANS, avec beaucoup d'habileté et de professionnalisme, assure leur dédouanement complet, dans le respect des procédures douanières, car elle dispose d'un personnel qualifié, courtois et maîtrisant les rouages du conseil fiscal-douanier. Une fois que le dédouanement de diverses marchandises est achevé, FILTRANS assure le transport du lieu d'entreposage jusqu'au lieu de livraison finale. Ainsi, lors de l'importation de la marchandise, le client sans aucune demande, est informé régulièrement de la position de ses marchandises (traçabilité) depuis la date d'arrivée jusqu'à la livraison définitive. Quelques jours avant l'arrivée, FILTRANS engage les procédures administratives et douanières à l'aide des documents préalablement transmis par le client, pour lui éviter les pertes de temps, les coûts supplémentaires et accélérer la sortie des marchandises.

Question 04 : Est-ce que FILTRANS envisage-t-il d'investir dans des technologies ou des solutions logistiques pour réduire les délais et, par conséquent, les frais de surestaries ?

Réponse 04 : *« Oui, FILTRANS en sa qualité d'entreprise certifiée selon la norme ISO 9001 version 2008, suivant son plan commercial, la logistique a un impact direct sur les délais de livraison, en limitant au maximum les retards de livraison. Mais conjointement, le service logistique est extrêmement sujet aux erreurs. Heureusement, elles peuvent être évitées avec les bonnes solutions logistiques. Dans tous les cas, cela inclut la mise en œuvre d'une stratégie de numérisation appropriée. Cela concerne principalement la gestion du parc à conteneurs vides, ce qui a un impact sur les temps de travail et de livraison et sur les coûts de surestaries pour les clients, La distribution de marchandises basée sur des données et ici une solution logistique utile. Les moyens de transport sont ainsi adaptés de manière optimale aux conditions d'un entrepôt et aux marchandises à transporter. D'autre part, la numérisation vise à mettre en*

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

réseau tous les départements de FILTRANS . Plus le (système ERP principalement). Ce système est conçu pour assurer une bonne gestion efficace, fluide des traitement des commandes des clients ».

Analyse 04 : FILTRANS a un impact significatif dans la réduction des délais de livraison grâce à sa qualité de service commercial certifiée selon la norme ISO 9001 version 2008 , cette certification garantit que FILTRANS suit un processus bien structuré ce qui essentiel pour maintenir des délais de livraison à temps et minimiser les erreurs logistiques . La numérisation est présentées comme un pilier important pour organiser les opérations logistiques (le débarquement , la manutention portuaires , la restitution des conteneurs ..) ,FILRANS est le Premier gestionnaire de conteurs vides en Algérie, collabore avec des Compagnies Maritimes pour la gestion de leurs conteneurs vides (stationnement, transfert et mise à disposition aux Clients). Deux terminaux à conteneurs vides, clôturés, gardés et couverts par les assurances appropriées, facilement accessibles et équipés de moyens performants (Stackers, Chariots élévateurs, flotte d'attelages semi-remorques et réseau Informatique) ; Parc « OUED SMAR » d'une surface de 30.669 m², dont les activités principales des parcs repose essentiellement sur : la réception des conteneurs vides, la mise à disposition des conteneurs vides, et les transfert des conteneurs vides vers le port. Et le Parc « EUCALYPTUS » d'une surface de 35.200 m², ce parc exerce la même prestation de service et applique les mêmes procédures que celles d'Oued Smar. Pour recevoir les commandes des clients et les enregistrer dans le système de gestion des commandes, le département FILTRANS utilise le système de ERP (Enterprise Resource Planning) pour assurer que tous les départements ont les mêmes informations concernant les clients , leurs commandes et leurs engagements pour fournir une vue homogène et en temps réel sur la gestion des commandes clients, et sur les données chiffrées de l'entreprise. en éliminant le potentiel de retard de toute commande d'un client ; ce qui permet aux responsables de réagir rapidement a tout éventuel problèmes ou changement .

Question 05 : Pouvez-vous identifier les erreurs courantes commises par les clients lors de la préparation des documents nécessaires pour le dédouanement de leurs marchandises ? Comment ces erreurs peuvent-elles entraîner des retards dans le processus de dédouanement et augmenter les frais de surestaries ?

Réponse 05 : « *les erreurs des clients se débutent lorsqu'il n'a pas bien choisi son fournisseur ou la mauvaise communication entre eux , tels que dans le choix de l'incoterm ,*

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

l'assurance de l'expédition , le non respect des réglementations spécifiques en terme de produits importés qui peuvent entraîner un refus d'entrée le territoire national . en général c'est la mauvaise négociation qui implique le retard de l'expédition des marchandises et par conséquent , le retard dans la présentation des documents nécessaires pour accomplir les formalités douanières par son transitaire , le choix du transitaire aussi est très important dans l'accélération de processus de dédouanement dans le délai requis pour bien enlever sa marchandise avant que les frais de surestaries commencent à calculer ou le paiement du pénalité de retard de dédouanement » .

Analyse 05 : Lorsque le client de FILTRANS n'a pas effectué ses engagements en terme de remise des documents ou respecter les délais prévus. Ainsi, cette réponse explique que les erreurs des clients commencent par le problème du mauvais choix de fournisseur qu'il n'a pas respecter les clauses mentionnés dans le contrat commerciale avec son client et la communication inadéquate entre eux concernant les respect de chacun de ses obligations et ses responsabilités selon l'incoterm choisi et l'assurance accordée pour la nature de la marchandise expédiée sans protection suffisante contre les avaries . Ce qui peut entrainer des problemes dès le début du processus d'importation .Si les produits importés ne respectent pas les réglementations spécifiques du pays de destination , lors de la visite douanière , ce problème entrainant des retards pour récupérer sa marchandise car elle n'est conformes selon la réglementation algérienne. La cause critique qui engendre le retard c'est le retard de la présentation des documents soit ils ne sont pas originaux ou ne sont pas présentés au bon moment avant l'expiration du délai de dédouanement sachant que le choix de transitaire doit être efficace et selon son expertise dans l'accélération du processus de dédouanement puisque le bon transitaire peut établir la déclaration en douane de la marchandise avant la présentation de tous les documents mais la visite douanière nécessite la présentation de tous les documents originaux conformes , si le client respecte ses engagements , cela implique l'accomplissement de toutes les procédures et la restitution des conteneurs vides au parc de la compagnie maritime avant l'expiration du délai de franchise accordée .

Question 06 : Existe-t-il une relation entre la qualité du service de dédouanement et la satisfaction des clients ? Comment cela affecte-t-il la réputation et la fidélité des clients envers FILTRANS ?

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Réponse 06 : « *Oui, le critère de satisfaction a FILTRANS repose essentiellement sur les attentes et le besoin du client , et sur notre qualité de notre prestation de service, pour que ce dernier soit satisfait il doit ressentir que sa commande est entre de bonnes mains, voir même une prestation qui dépasse ces attentes.*

En terme d'impact , une mauvaise qualité de service place l'entreprise en position concurrentielle difficile , pour chaque commande traitée FILTRANS envoie un questionnaire aux clients, pour atteindre l'objectif de déminer les aspects qui apportent le contentement ou non ,les données collectées nous aident également à trouver de nouvelles façons de commercialiser et de nous corriger continuellement »

Analyse 06 : Cette réponse explique que chez FILTRANS, la qualité de service de dédouanement est dépendante fortement à la satisfaction des clients, ces derniers d'attendent à ce que leurs commandes seraient traitées en toute sécurité et avoir le dédouanement des marchandises on bref de délais qui ne dépasse pas les 08 jours. Pour fidéliser ses clients , FILTRANS vise à fournir une prestation de service avec des partenaires honnêtes et claires pour dépasser les attentes des clients ; Transport et manutention , Entreposage sous douane, Assistance au débarquement et assistance et conseil dans l'organisation du transport et du transit , la gestion et entreposage. La mauvaise qualité de service peut mettre FILTRANS dans une position concurrentielle difficile qui pousse ses clients de choisir les services de ses concurrents ; vers UNIVERSAL TRANSIT; TRANSMEC; ROUITRANS .. etc. , la réputation de FILTRANS repose sur la fiabilité et la capacité de répondre aux exigences de ses clients en termes d'optimisation des délais pour enlever sa marchandise rapidement et pour gagner la fidélité de son client , car ses clients sont plus susceptibles de recommander les services de FILTRANS aux autres .pour bien mesurer la degré satisfactions des clients , FILTRANS utilise un questionnaire pour l'envoyer à chaque clients après chaque traitement de commande pour collecte les données sur la qualité de service qu'été fournis , apporte une satisfaction ou mécontentement . et pour bien préciser les services qui nécessitent une amélioration sur leurs commercialisations et leurs adaptations aux besoins des clients .

Question 07 : Quels sont les avantages concurrentiels que FILTRANS offre à ses clients en termes de Gestion du Délais par rapport à d'autres entreprises de transit ?

Réponse 07 : « *nous offrons une assistance complète aux clients avant l'importation et après l'importation , la prise en charge des commande de bout en bout , et des tarifs compétitifs*

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

qui facilitent l'accès au marché . nous disposons aussi une infrastructure solide pour bien traiter la marchandise importée , cette entreprise transitaire est certifiée selon les normes, c'est un avantage pour se positionner favorablement sur le marché » .

Analyse 07 : Cette réponse mentionne les points forts qui différencient FILTRANS de ses concurrents dans le secteur de logistique et de transit , démontre leur engagement de fournir un soutien aux ses clients pour réduire les difficultés et les obstacles potentiels pour assurer que son client reçoit tous les conseils tout au long du processus de l'importation , aussi la gestion exhaustive des commandes grâce au système de ERP pour garantir la fluidité de tous les opérations logistiques depuis le départ jusqu'à la livraison finale ., ensuite , FILTRANS est une entreprise publique certifiée avec sa politique tarifaire compétitive et la disposition des entrepôts sous douane pour la rapidité de traitement des marchandises , elle peut attirer et fidéliser et renforcer la confiance des clients .ces avantages concurrentiels permettent de positionner FILTRANS dans une position comme un acteur fiable dans le domaine de transit .

Question 08 : Existe-t-il des plaintes de clients concernant les retards de délais, et comment FILTRANS conseille-t-il ses clients pour éviter les désaccords ?

Réponse 08 : *« Le retard de délai , oui le client est tenu d'aviser son fournisseur du retard de livraison (retard arrivée navire - manque de document pour le dédouanement – les erreurs dans les documents - erreur ou manque ou avarie sur la marchandise ... etc) , dans la plus part des cas , nous conseillons à nos clients avant l'enlèvement de la marchandise d'adresser des lettres de réclamations aux fournisseur (la remise est établie selon l'accord conclu entre les deux partie) , et demander toujours l'accord du client a ce que l'expertise se fasse avant la livraison . L'objectif de cette déclaration c'est de limiter la responsabilité de chacun selon l'accord commercial conclu »*

Analyse 08 : Le retard du délai de livraison se produire à cause de diverses raisons tels que l'arrivée tardive des navires, le manque de documents nécessaires pour le dédouanement, des erreurs dans les documents, ou dommages sur les marchandises , pour cela , FILTRANS conseille son importateur d'envoyer une lettre de réclamation à leur fournisseur avant de la récupération de la marchandise afin de bien préciser et documenter les problèmes ou les dommages rencontrés à la réception car ce document est important en cas de litige . À l'exportation, FILTRANS doit obtenir l'accord de son client pour effectuer une vérification selon les documents avant la livraison de la cargaison afin de confirmer que la marchandise

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

n'est pas défectueuse, tout ça pour éviter que la livraison ne soit pas acceptée par le destinataire. Cette expertise est importante puisqu'elle identifie les limites de responsabilités de chaque partie et en cas de problème, la répartition des responsabilités doivent être mentionner dans l'accord commercial .

Section 03 : Synthèse de l'étude et recommandations

Dans cette section , le travail de tout un trimestre sera terminé , après la recherche d'information et son analyse , nous allons présenter un cas réel du client de FILTRANS pour montrer comment les délais impactent l'augmentation des frais de surestaries , puis nous allons synthétiser les résultats obtenus de l'étude qualitative en liant avec le cas précédant et pour enfin conclure en apportant quelques recommandations .

1. Présentation d'un cas réel chez FILTRANS :

C'est le cas de l'entreprise « NAFTAL SPA , BRANCHE CARBURANTS » , elle a importée 2 conteneurs 40 pieds pour **une fourniture de flexibles hydrocarbures** par un navire surnommé : **CIRTA** de l'armateur **CNAN-MED** , le fournisseur c'est l'entreprise française **AF SOLUTION** , la facture commerciale a été établie le **29/12/2023** pour un montant CFR port d'Alger de 8045,00 EUR (ANNEXE 3...) , la marchandise a été embarquée le **29/01/2024** au port du Marseille.

La marchandise a été arrivée le **02/02/2024** , la compagnie maritime **NASHCO** a notifié **NAFTAL SPA** sur l'arrivée de sa marchandise , l'avis d'arrivée (voir annexe n°III.2)inclut :

<i>Le poids de la marchandise</i>	3060,000 kg
<i>Le port de chargement de la marchandise</i>	Port de Marseille
<i>Le total du transport de la marchandise</i>	126927,82 DA

La restitution des conteneurs vides se fera au **PARC RAIL LOGISTIC EX RAIL TRANSIT / Z.I. de ROUIBA. Alger** .

NAFTAL SPA doit remis un cheque de Caution à la compagnie maritime d'un montant de 850,000 DA / TC 40 pied et un cheque de frais de débarquement de la marchandise de 15000,00 DA et le BL original pour obtenir le **BON A DELIVRER** (voir annexe n°III.3) puisqu'il est obligatoire pour la visite douanière et l'enlèvement de sa marchandise.

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

Le **BON A DELIVRER** a été obtenu le **13/02/2024** , si le délai de la franchise est de **15 jours** à partir de la date d'accostage du navire , donc **11 jours** de franchise sont comptés comme retard non payable (gratuit) à cause de non-engagement du client à l'échange avec la compagnie maritime , Son transitaire **FILTRANS** peut procéder à l'établissement de la déclaration en douane avant l'obtention du **BON A DELIVRER** .

LE BILL OF LADING (voir annexe n° III.4) est émis par le commandant de bord du navire (armateur), C'est une preuve de livraison de la marchandise par le transporteur maritime via son agent maritime ; il contient des informations de la marchandise tel que le poids, la nature de la marchandise , les conteneurs , la marchandise a été importé dans deux conteneurs de 40 pieds , leurs références : TCNU601704/8 et CAIU791339/0 ; comme était mentionné ; la date d'arrivée est le **02/02/2024** et le port de déchargement c'est le port d'Alger , après la réception du BL , dans ce cas-là , le transitaire est conventionné par l'importateur pour payer le chèque de frais de débarquement à sa place et prend tout en charge , et Apres l'importateur paie la totalité de la facture de transitaire , ensuite c'est l'échange du chèque de caution de conteneur pour le consignataire selon le barème de la compagnie maritime .

Le déclarant en douane de FILTRANS a établi la déclaration en douane le **12/02/2024** avant l'obtention du BON A DELIVRER pour accélérer l'opération d'enlèvement de la marchandise et éviter le paiement d'une pénalité de retard si la déclaration en douane n'était pas présentée dans délai de **15 jours** , la déclaration en douane (voir annexe n°III.5) contient :

Le Nom de l'importateur : NAFTAL SPA

Le Nom de l'exportateur : AF SOLUTION

Le transitaire : FILTRANS

La Nature de la marchandise : FLEXIBLE D'AVITAILLEMENT

Le montant du droit et taxes de douane : 2.493.644,00 DA

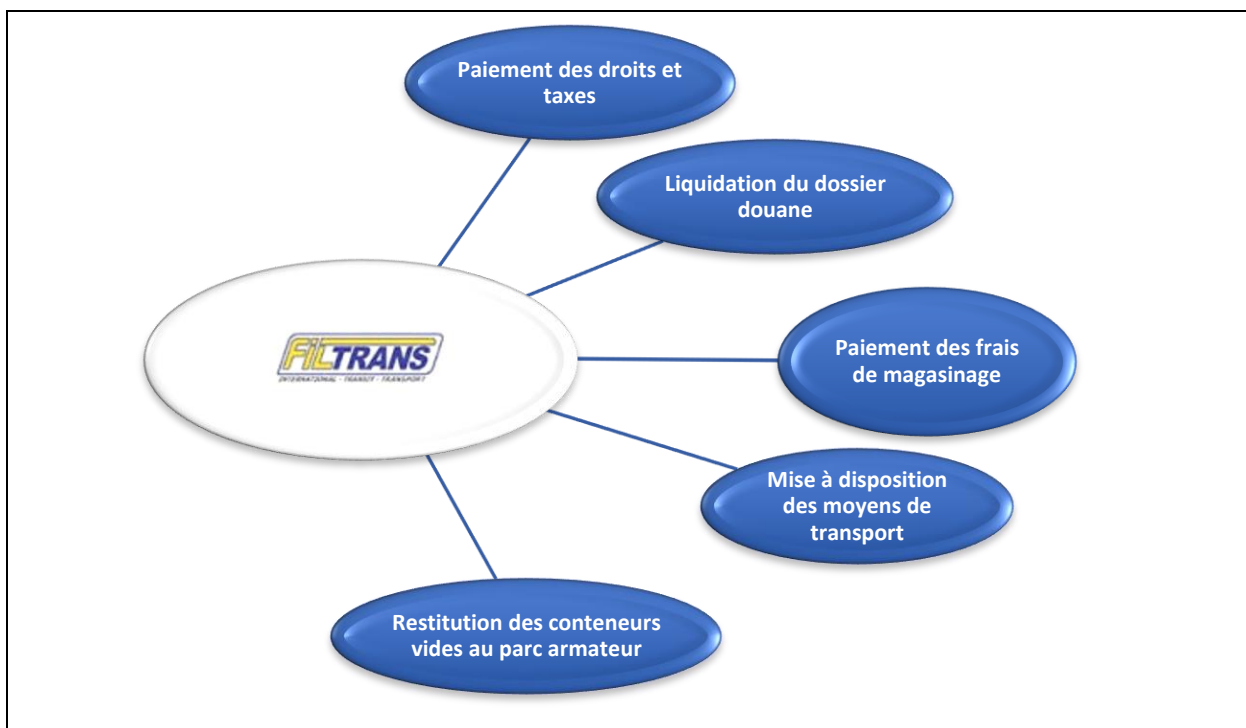
Après le paiement des droits et des taxes de douane par **FILTRANS** par la quittance de douane le transitaire programme la visite douanière avec un agent douanier afin de confirmer la conformité de la marchandise importée avec les documents remis et les spécifications techniques du marché par **NAFTAL SPA** , cette processus est longue , elle pourrait d'augmenter le retard du délai tout au long du procédure , Le retard peut se faire à cause du délai de traitement du dossier par la douane , si le délai de la visite était long , alors la liquidation

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

du dossier sera en retard . Pour minimiser ce retard , **FILTRANS** dispose d'une plateforme logistique libre et entrepôt sous douane avec l'accord de client pour la sortie des conteneurs vers la zone sous douane de **FILTRANS** en couvert d'une déclaration en douane , avec accord de la douane , elle procède au dépotage du conteneurs pour les restituer vers le parc armateur dans le meilleur délai et minimiser l'augmentation des frais de surestaries.

Le rôle du **FILTRANS** dans ce cas de son client **NAFTAL** en terme de gestion des délais est résumé dans ce schéma ci -dessous :

Figure N ° III.2 : la place de FILTRANS dans la gestion des délais



Source : établi par non soins

Cet schéma explique comment **FILTRANS** contribue à la gestion des délais concernant les actions clés qui peuvent augmenter le montant des frais de surestaries , le délais critique c'est le délai de dédouanement de la marchandise importée de **NAFTAL** , en terme de l'établissement de la déclaration en douane dans le délai fixé par l'autorité douanière de 15 jours sinon le paiement d'un pénalité de 50000 DA avant même l'échange des chèques avec la compagnie maritime , et informer le client sur le paiement de droits et les taxes de douane le jour même de l'établissement de la déclaration pour minimiser le délai , il contribue aussi au paiement des frais de stockage de la marchandise dans l'entrepôt sous douane pour effectuer la visite

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

douanière qui était programmé par FILTRANS avec l'agent douanier et obtenir le Bon à enlever (voir annexe n° III.6) pour libérer la marchandise et assurer la livraison au entrepôts locaux du NAFTAL pour le dépotage des s conteneurs et les restituer avant l'expiration du période de franchise de 15 Jours si possible.

Dans ce cas , presque le problème qui augmente les frais de surestaries pour NAFTAL c'est le problème de la prolongation du délai du contrôle de la marchandise importée , car le port d'Alger est saturé donc trop de conteneurs à traiter , et la programmation de la visite est très compliqué dans cette situation , pour cela , on peut confirmer que même si la gestion des délais par l'agence transitaire est parfaite , dans l'Algérie la complexité des formalités douanières et l'augmentation des flux commerciales augmente le délai de la libération de la marchandise mais pour quelques jours , dans le cas de NAFTAL , FILTRANS a remplir son engagement pour :

- Etablir la déclaration en douane avant l'obtention du bon à délivrer par le client dans le délai autorisé pour éviter le paiement d'une pénalité de retard de 50000 DA
- Informer le client sur le montant des droits et taxes de douane dans le jour même de l'établissement de la déclaration en douane
- L'accélération du paiement du montant pour la visite douanière et transfert des (02) conteneur 40 P vers l'entrepôt sous douane de FILTRANS de 57.000 DA (ANNEXE 3.. Facture au comptant)
- Le bon à enlever a été obtenu le **27/02/2024** , FILTRANS a rempli son obligation de livrer la marchandise aux entrepôts locaux de NAFTAL et décharger les conteneurs pour un montant de 15.000 DA
- La restitution des conteneurs vides au PARC RAIL LOGISTIC EX RAIL TRANSIT /ROUIBA.ALGER se fait le jour même de la date de facturation de facture de surestaries le **28/02/2024** afin d'éviter le dépassement d'un délai de règlement des factures de 06 jours après la restitution des conteneurs. Grâce à la mise au disposition du client des moyens de transports équipées selon les conteneurs livrées .

le nombre des jours de dépassement de la franchise est de 12 jours , compté à partir du délai de franchise (**02/02/2024 jusqu'à 16/02/2024**) jusqu'à la restitution des conteneurs le

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

28/02/2024 , le tableau ci – dessous montre le montant total des frais de surestaries de NAFTAL SPA (voir annexe n°III.7) :

Tableau N° III.5 : FACTURE SURESTARIES (Cas de NAFTAL)

Marq/num	Size	Rest/dépotage	FR	Nbj1	Mnt Tr/1 (\$)	Nbj2	Mnt Tr/2(\$)	Nbj3	Mnt Tr/3(\$)
CAIU7913390	40P	28/02/2024	15	12	480.00	0	.00	0	.00
TCNU6017048	40P	28/02/2024	15	12	480.00	0	.00	0	.00
TOTAUX					960.00		.00		.00

Source : document fourni par FILTRANS « facture de surestaries »

Le montant des frais de surestaries pour NAFTAL est calculé à la base d'un barème progressif appliqué par l'armateur « CNAN-MED » :

La première tranche 16 ^{ème} au 30 ^{ème} jours	20 \$ / 20 pied /jour
La deuxième tranche 31 ^{ème} au 60 ^{ème} jours	40 \$ / 20 pied /jour
La troisième tranche Au-delà du 60 ^{ème} jours	50 \$ / 20 pied / jour

Cours USD : 134,3951 DA

Le montant de frais de surestaries pour chaque conteneur est calculé comme suit :

Le nombre du jour supplémentaire * le tarif de la tranche * 2 (car est un conteneur de 40 pied et le tarif est appliqué pour les conteneurs de 20 pied) = 12 * 20*2 = 480 \$
480 \$ * 2 * 134,3951 = 129019,30 DA

Le montant gde la facture à payer par NAFTAL : montant total en DA + frais fixe+ TVA =
129019,30 +1500,00+285,00 = 130.804,30 DA

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

NAFTAL a déposée un chèque de caution de 1700000 Da à la compagnie maritime lors de l'échange des chèques pour obtenir le **BON A DELIVRER** comme une avance .

2. Synthèse de l'étude qualitative :

D'après les résultats des entretiens semi-directifs effectués auprès des responsables de L'agence transitaire de FILTRANS ALGER , ainsi que l'analyse de certains documents internes à l'entreprise et des observations faites sur terrain, nous amènent à dresser plusieurs constats et de comprendre comment les délais dans la procédure de dédouanement de la marchandise peut optimiser les frais de surestaries des conteneurs pour les importateurs algériens et la place importante du transitaire dans l'accélération de l'opération .

D'après cette étude qualitative nous pouvons tirer les conclusions suivantes pour chaque Axe :

2.1 Axe 01 : Département Transit

Suite aux réponses données par notre interviewé, nous avons constatés que l'agence transitaire de FILTRANS est structurée et organisée pour un processus de dédouanement facile et économique pour le client algérien car ce processus contient les délais critiques qui doivent être optimisés , afin de bien minimiser les retards et les frais supplémentaires pour lui tel que les frais de surestaries des conteneurs , par une communication minutieuse tout au long de la procédure pour enlever sa marchandise dans le meilleur délai avec le soutien du client dans le respect de son engagement de fournir tous les documents nécessaires originaux et conformes au son transitaire pour accomplir la mission de FILTRANS de libérer sa marchandise dans la nouvelle période de franchise autorisée de l'autorité douanière algérienne de 15 jours à la place de 21 jours suivant de leur arrivée , pour presser le client de terminer tous les étapes nécessaires dès la présentation des documents pour l'établissement de la déclaration en douane par FILTRANS jusqu'à la restitution de conteneurs au parc vide de la compagnie maritime .

En plus, Le rôle de FILTRANS dans cette optimisation est basé sur la préparation de la déclaration en douane avant même de l'obtention du bon à délivrer et la programmation de la visite douanière qui représente le délai le plus critique dans le processus de dédouanement à cause de la surcharge de travail de l'administration douanière et l'augmentation des flux commerciaux qui peuvent être facilités au fil du temps par le nouveau système de ALCES.

Ensuite, FILTRANS a mis à la disposition du client des ressources humaines et matérielles afin de faciliter le déplacement de sa marchandise vers ses locaux dans le meilleur délai après

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

l'obtention du bon à enlever, aussi la disposition des entrepôts sous douane puisque au niveau du port , Si les marchandises restent au port pendant une période prolongée, des frais de stockage temporaire pour l'utilisation de l'espace portuaire peuvent également s'appliquer . Tous ces opportunités de FILTRANS peuvent accélérer l'opération de la restitution des conteneurs et minimiser le montant de paiement des frais de surestaries car l'suppression totale de paiement de ces frais est impossible en Algérie .

En fin, ces retards sont de caractère financier (le manque d'argent ou les retards de paiement des frais sous-douanes par le client) , un caractère administratif tel que des documents non conformes ou manquants et des retards dans la procédure de dédouanement et de domiciliation bancaire . De plus, ces retards peuvent être imputés à divers facteurs liés au fonctionnement du port, notamment des retards dans le débarquement des marchandises dus à des problèmes de gestion logistique, qui affectent directement de l'augmentation des frais de surestaries , la solution adéquate c'est le respect de délais par toutes les parties impliqués dès la bonne négociation entre l'importateur et l'exportateur concernant les délais de livraison de la marchandise selon les accords conclus pour éviter la non réception de la marchandise en cas des anomalies , jusqu'à le paiement de la facture de restitution des conteneurs au parc vide , et de travailler en étroite collaboration avec les autorités portuaires pour minimiser les retards et les complications .Notre interlocuteur nous a informés que le port d'Oran à titre d'exemple accuse un sous-équipement en matière d'infrastructure et de superstructure car l'infrastructure portuaire ne répond pas aux caractéristiques des navires

2.2. Axe 02 : Département commerciale

L'entretien a permis de mettre en évidence plusieurs aspects importants concernant les erreurs courantes des clients lors de la préparation des documents qui doivent être originaux et présentés au bon moment car tout retard dans la présentation des documents chez le transitaire comme il était mentionné précédemment peut prolonger le délai de restitution des conteneurs et l'augmentation des frais de surestaries. Pour le coté de FILTRANS , elle est entrain de maitriser le nouveau système de ALCES qui permet à FILTRANS de déclarer plusieurs marchandises dans un temps très réduit .

FILTRANS recommande une communication claire entre l'importateur et l'exportateur pour éviter la mauvaise gestion des documents nécessaires , en cas des plaintes concernant les retards , elle conseille son importateur avant de réceptionner la marchandise , de documenter

CHAPITRE III : ANALYSE SUR L'OPTIMISATION DES FRAIS DE SURESTARIES PAR FILTRANS

les problèmes survenus pour limiter les responsabilités de chaque partie cependant, la qualité de service fourni au client de FILTRANS est basée sur le degré de leur satisfaction en terme de traitement de la marchandise et les délais respectés par le transitaire 'le transit time' pour l'établissement et la programmation du contrôle si son client respecte la conformité de la marchandise importée selon les réglementations locales, les documents remis doivent être originaux car si les documents sont incomplets ou une fausse déclaration en douane, ça peut prolonger les délais suivantes et des pénalités financières, le paiement des droits et taxes de douane etc...).

En plus, le feedback des clients après chaque traitement des marchandises permet à FILTRANS de s'adapter et améliorer leurs stratégies de minimisation des délais et maintenir un haut niveau de satisfaction qui est nécessaire pour sa réputation sur le marché pour faire face aux concurrents.

Enfin, FILTRANS offre un portefeuille unique de services en qualité, de gamme de services, des tarifs compétitifs, ce qui peut être une opportunité pour les clients qui cherchent une agence transitaire fiable et rentable.

Les retards observés lors de l'accomplissement des formalités administratives de dédouanement, le manque d'équipements, et ressources humaines amènent les clients à immobiliser les conteneurs au-delà du délai de franchise accordé ce qui indique un manque de corrélation entre les différents acteurs de la chaîne logistique lors du processus de l'importation la suffisance du délai de franchise pour les clients dépend de l'efficacité des opérations portuaires beaucoup plus. Si le port fonctionne sans problème et respecte les horaires, le délai de franchise accordé peut être suffisant. Cependant, si le port rencontre des retards fréquents, une mauvaise gestion ou d'autres problèmes, le délai de franchise peut ne pas être suffisant.

3. Suggestions et recommandations :

Sur la base des résultats obtenus par les entretiens semi-directifs, menés auprès des responsables de l'agence Transitaire « FILTRANS », nous avons formulé et proposé quelques recommandations qui pourraient être utiles pour l'agence afin d'atténuer les problèmes de gestion des délais rencontrés lors du processus de dédouanement des marchandises à l'importation afin d'optimiser les frais de surestaries des conteneurs .

- Investir dans la digitalisation des procédures douanières et des systèmes numériques comme ALCES pour réduire les délais de continuité de la procédure de dédouanement ;
- La mise en place de système de récompenses pour les clients qui présentent les documents complets dans le délai prévu ;
- Investissement dans les nouveaux équipements de transport routier pour livrer la marchandise aux locaux des clients et restituer rapidement les conteneurs vides ;
- Créer un check- list standard pour les clients de FILTRANS pour indiquer tous les documents nécessaires et leurs délais de soumission ;
- Agrandir les entrepôts sous douane de FILTRANS pour offrir plus de flexibilité de stockage temporaire de la marchandise importée pour optimiser le délai de son traitement ;
- La mise en places de procédure prioritaire pour les clients fidèles et réguliers en collaboration avec l'autorité douanière et portuaire pour accélérer l'enlèvement de la marchandise ;
- Imposer une pénalité de suspension des services de FILTRANS pour les clients qui ne sont pas respectueux au terme de remis des documents conformes dans les meilleurs délais ;
- Utiliser des solutions de gestion des documents nécessaires électroniquement pour réduire le retard de traitement des documents papier manuellement ;
- La négociation avec la compagnie maritime sur le délai de franchise plus long pour le compte de son client pour éviter l'augmentation des frais de surestaries .

Conclusion du chapitre III :

D'après notre analyse nous avons constaté que la réduction des frais de surestaries passe inévitablement par l'implication de tous les acteurs de la chaîne pour le transport maritime à savoir les banques, les douanes, l'Autorité portuaire ainsi que toute la logistique impliquée dans l'opération qui aboutit enfin aux restitutions du conteneur, une fois vidé.

En conclusion, Il est donc impératif de trouver des solutions au niveau des procédure de dédouanement de la marchandise dans les meilleurs délais puisque cette procédure c'est une chaine de plusieurs étapes, de plusieurs délais critiques afin de diminuer au maximum les charges financières et les pénalités imposés dans le cas de non -respect.

Cependant, les réglementations strictes imposées par le gouvernement Algérien, en ce qui concerne les limitations des frais de surestaries, impactent fortement la rentabilité de l'entreprise. Chaque entreprise importatrice avant d'importer d'une marchandise à l'échelle mondiale , elle devrait d'évaluer attentivement les performances du port de débarquement et surveiller les opérations, améliorer la planification, la coordination et la communication proactive avec le port par l'intermédiation de FILTRANS pour éviter de dépasser le délai de franchise afin d'atténuer les risques de surestarie.



CONCLUSION
GÉNÉRALE

CONCLUSION GENERALE

D'après cette recherche académique, nous avons conclu que le transport maritime est un pilier crucial dans l'opération d'importation des marchandises afin de faciliter les échanges internationaux avec l'intervention des plusieurs acteurs comme le transitaire, le transporteur, la douane. Il a subi des plusieurs transformations et des révolutions importantes, durant les soixante dernières années, l'une des évolutions majeurs c'est la conteneurisation pour le mouvement des marchandises en voie maritime en cadre des échanges commerciaux internationaux.

L'immobilisation des conteneurs c'est la question la plus posée afin d'assurer la fluidité de la chaîne logistique maritime, lorsque le conteneur non déchargé est retenu trop longtemps par l'entreprise importatrice à cause des retards pour libérer la marchandise ou de l'inefficacité dans le processus de déchargement des conteneurs, ce que peut engendrer des coûts supplémentaire associé à ce retard et des congestions dans les ports, dans ce contexte, il s'agit de la question l'optimisation des frais de surestaries par l'intervention du transitaire lors de processus de l'importation dans la gestion des délais importants dès l'accostage du navire jusqu'à la restitution des conteneurs à son propriétaire.

Les frais de surestaries des conteneurs sont apparus avec l'apparition du transport conteneurisé, ils sont considérés comme des dommages et des intérêts à verser pour la restitution tardive des conteneurs, payé par l'importateur qui est presque le responsable du retard d'enlèvement de sa marchandise. Le montant de surestaries est calculé en fonction du nombre de jours de retard supplémentaires par type de conteneur selon un barème tarifaire progressif stipulé dans le contrat du transport.

Dans ce nouveau contexte maritime, l'objectif à travers notre recherche qui portait sur le rôle de l'agence transitaire dans l'optimisation des frais de surestaries lors de l'importation des marchandises, était d'apporter une réponse claire et satisfaisante à notre problématique qui rappelons consiste à chercher à mettre en exergue la gestion des délais de traitement de la marchandise lors de l'importation par le transitaire pour optimiser les frais de surestaries.

Nous avons émis à cet effet trois hypothèses en commençant par celle suggérant que les principaux délais rencontrés pour l'optimisation des frais de surestaries commencent principalement avec la livraison de la marchandise et les délais du processus de dédouanement de la marchandise. Ensuite, nous avons émis l'hypothèse que les agences de transit peuvent contribuer à réduire les frais de surestaries à l'importation en assurant un dédouanement rapide des marchandises et met à la disposition du l'importateur les ressources matérielles et humaines

CONCLUSION GENERALE

pour le déplacement de sa marchandise dans les délais convenus. Enfin, nous avons supposé que les frais de surestaries sont principalement imposés en raison du non-respect des engagements de la part des importateurs en Algérie.

Dans le but de confirmer ou d'infirmer ces hypothèses, nous avons choisi une recherche documentaire en nous appuyant sur divers ouvrages. Parallèlement, nous avons mené des entretiens semi-directifs avec les responsables de deux départements de l'agence Transitaire «FILTRANS Alger » pour bien comprendre le thème de notre recherche.

À travers nos recherches théoriques, nous avons pu constater que en réalité Le délai de franchise standard accordé dans le cas de l'Algérie est de 15 jours dès la date d'accostage du navire qui constitue le point de départ pour le calcul du délai de restitution du conteneur par le client ce qui est lié avec un facteur clé , le délai de la livraison de la marchandise par voie maritime .Cependant , les délais liés au processus de dédouanement et la documentation administrative ne sont que la continuation des délais à respecter avec le délai initial c'est la livraison de la marchandise dans le délai accordé dans le contrat , **ce qui confirme notre première hypothèse.**

Il a été constaté que l'agence transitaire joue effectivement un rôle déterminant dans la réduction des frais de surestaries à l'importation. Particulièrement FILTRANS, en assurant un dédouanement rapide des marchandises par l'établissement de la déclaration en douane(avant même l'obtention du BON A DELIVRER) dans le délais accordé par l'autorité douanière de 15 jours pour accélérer le processus sachant que la client doit présenter les documents nécessaires et de respecter les délais convenus, afin d'éviter les retards coûteux , ainsi que la communication avec le client le montant de droits et taxes de douane et la programmation de la visite douanière pour libérer la marchandise rapidement et vider les conteneurs dans le minimum de délai .

De plus, l'agence transitaire met à la disposition de l'importateur les ressources matérielles et humaines nécessaires pour le déplacement efficace de sa marchandise. Tel que l'accès à des entrepôts pour le stockage temporaire, des équipements de manutention pour le chargement et le déchargement, ainsi que du personnel qualifié pour superviser les opérations logistiques. **Par ce fait, notre deuxième hypothèse est également confirmée.**

En Algérie , l'importateur algérien peut entraîner des retards dans la chaîne logistique et impacter négativement à cause de son non-engagement de respecter les délais de réceptionner la marchandise et obtenir le bon à délivrer , le non-paiement des droits et les taxes de douane ,

CONCLUSION GENERALE

ainsi la non-conformité des normes et les réglementations de l'Algérie ce qui peut retarder l'enlèvement de la marchandise lors de la vérification douanière, mais les problèmes rencontrés au niveau du port sont effectivement la principale cause de l'augmentation des frais de surestaries. Notamment les équipements d'exploitation inadaptés, les contraintes d'espace et de capacité du port, les pannes d'équipement, et les circonstances imprévues comme les grèves etc., **donc notre troisième hypothèse est infirmée**

Il est important de préciser que nous avons rencontré quelques obstacles qui ont limité notre étude notamment, le problème de confidentialité de la documentation, l'indisponibilité de temps pour certains responsables et l'absence d'ouvrages traitant spécifiquement sur les surestaries de conteneurs. Néanmoins ce fut une expérience riche que ce soit au niveau professionnel, des acquis théoriques ou les interactions humaines.

Pour clôturer ; Nous encourageons les futurs chercheurs à élargir notre recherche en explorant d'autres aspects pertinentes, telles que :

- Le choix d'une entreprise importatrice Algérienne ayant réussi à optimiser totalement leur frais de surestaries grâce à son transitaire.
- Évaluer l'efficacité des partenariats entre les agences transitaires, les autorités portuaires et les autres acteurs de la chaîne logistique dans la réduction des délais.



BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- 1) Centre de formation en commerce internationale (CFCI) , « LE COMMERCE INTERNATIONALE »
- 2) CHABANI (S) & OUACHERINE (H) : Guide de méthodologie de la recherche en science sociales, 1^{ère} édition, Edition Taleb Impression, 2013,
- 3) Dominick SALVATORE, “Economie internationale”, De boeck, 2008
- 4) GHISLAINE LEGRAND , HUBERT MARTINI , “ le commerce international “ 3^{ème} édition , DUNOD , paris , 2010
- 5) Ghislaine Legrand , Hubert Martini , « la gestion des opération import-export » Coface, DUNOD , paris , 2008
- 6) Ghislaine Legrand , Hubert Martini « Gestion des opérations import – Export » , DUNOD, paris.2008
- 7) GHISLAINE LEGRAND, HUBERT MARTINI, “ le commerce international “ 2^{ème} édition, DUNOD , paris,2008
- 8) JEAN BELLOTI , « transport international de marchandises » , 4^{ème} édition , Vuibert, 2012
- 9) Jean-Louis Mucchielli ,” PRINCIPES D'ECONOMIE INTERNATIONALE” Ed. ECONOMICA, 1989
- 10) Michel Rainelli , « Le commerce international » , 9^{ème} édition , Paris : La Découverte, 2003.
- 11) Thierry Jouan, « Techniques et management des opérations de COMMERCE INTERNATIONAL »,

RAPPORT ET REVUE

- 1) Antipas Touatam Guendergué, Jacques Fontanel. La CNUCED : de l’alternative au GATT à la collaboration avec l’OMC. *Annuaire français de relations internationales* 2015, XVI
- 2) Centre de formation en commerce internationale (CFCI) , « LE COMMERCE INTERNATIONALE »
- 3) Document de recherche de l’OMD, Facilitation du transit pour l’intégration et la compétitivité économiques régionales (Tadashi Yasui, 2013).

BIBLIOGRAPHIE

- 4) Guide de la Banque mondiale ,Réalisée par De Boeck Université en 2005 ,1 éd
- 5) GUIDE DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE DE LA CNUCED”
- 6) Hildegunn Kyvik Nordås , « LES DÉLAIS COMME OBSTACLE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX : CONSÉQUENCES POUR LES PAYS À FAIBLE REVENU » , Revue économique de l’OCDE no 42, 2006/1
- 7) IGUERGAZIZ Wassila, BOULIFA Yamina “ evolution de la politique commerciale algérienne depuis l’indépendance et l’impact des prix du pétrole sur la balance commerciale “
- 8) KERBAL Abdelmalek / MÉMOIRE DE FIN DE CYCLE/ Master en Sciences Commerciales/ Option : FINANCE ET COMMERCE INTERNATIONAL/ ” Les échanges commerciaux de l’Algérie : Quelles relations entre les deux partenaires la Chine et la France ? “ promotion 2017-2018 /
- 9) LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE » , réalisée par la direction Données, études, analyses de l’Apec. M.Fossorier, B. Bodineau, S.Hestin, Fl.Kremer, c.Legrand, D. Sidorcenco, analyse et rédaction : Pierre Lamblin, En collaboration avec l’AFT,; Valérie Castay, Carol Lussato, Jean-Marc Paris, Blandine Schops
- 10) Manuel de centre de formation en commerce international CFCI “ le commerce international “
- 11) Manuel sur le transit Pour l’établissement de systèmes efficaces de transit pour les PDSL ; Organisation mondiale des douanes
- 12) Mr. NEFFOUS Mohamed Mankour “LE NOUVEAU CODE MARITIME ALGERIEN“
- 13) Revue des Réformes Économiques et Intégration En Economie Mondiale “LA LOGISTIQUE DU COMMERCE INTERNATIONAL ; RÉUSSIR SON OPÉRATION D’IMPORTATION”/ publié par DJEDDOU Ahlam le 08/01/2021

TRAVAUX UNIVERSITAIRES

- 1) BOBONGO, (L.C.), « Le prix dans le contrat de transport de marchandises », Thèse de doctorat en droit, Université Panthéon-Sorbonne – Paris, 2016
- 2) HELOISE (G), « SURESTARIES : DU CONTRAT D’AFFRÈTEMENT AU VOYAGE AU CONTRAT DE TRANSPORT », mémoire de Master 2 en Droit et

BIBLIOGRAPHIE

Management des activités maritimes, Faculté de droit de science politique université d'AIX MARSEILLE, 2020

- 3) Mme ELANDALOUSSI , cours de financement du commerce international , chapitre 01 : Les modalités de paiement à l'international , école des hautes études commerciales (EHEC) kolea , Alger

TEXTES REGLEMENTAIRES

- 1) Loi n°88-29. Art.27.- "Les dispositions prévues par la loi n°78-02 du 11 février 1978 relative au monopole de l'état sur commerce extérieur sont abrogées".
- 2) Décret exécutif n° 10-288 du 8 Dhou El Hidja 1431 correspondant au 14 novembre 2010 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail.
- 3) JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 84 , du 28 Rabie El Aouel 1443 correspond à 4 novembre 2021 ,
- 4) JOURNAL OFFICIEL Algerie ; Décret n° 63-188 du 16 mai 1963
- 5) Décret n°74-14 du 30 Janvier 1974 relatif aux autorisations globales d'importation.
- 6) Ordonnance n° 76-30 du 23 octobre 1976 , Journal Officiel de la République Algérienne N° 29 correspondant au 10 avril 1977 relatif aux personnes habilitées à déclarer les marchandises en détail.
- 7) l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 du Journal Officiel de la République Algérienne N° 32 du Mercredi 10 Ramadhan 1440 Correspondant au 15 mai, modifiée et complétée, portant code maritime
- 8) Règlement 91-13 du 14 août 1991 relatif à la domiciliation et au règlement financier des exportations hors hydrocarbures
- 9) Règlements 1991 - Banque d'Algérie ; Règlement n°91-03 du 20 février 1991 relatif aux conditions d'exercice des opérations d'importation de biens en Algérie et de leur financement

ARTICLES

- 1) Algérie Presse Service "Importation: les opérateurs appelés à fournir un document attestant de l'indisponibilité des produits importés"
- 2) Article : GEORGES MUTIN , " Le commerce extérieur de l'Algérie en 1964" , 1965,
- 3) Article d'importation ,Marat, Pamphlets, Dénonc. Necker, 1790

BIBLIOGRAPHIE

- 4) code civil de la République française
- 5) code de douane algérien (procédures de dédouanement)
- 6) Code Maritime Algérien
- 7) Newsletter , GIDE LOYRETTE NOUEL "Algérie | Réglementation des importations"
- 8) Office National des Statistiques N° 1003 “ Les indices de valeurs unitaires du commerce extérieur de marchandises 1 er trimestre 2023 “

DOCUMENT ADMINISTRATIF

- 1) Documentation interne de l’entreprise

WEBOGRAPHIE :

- 1) <http://journals.openedition.org/mediterranee/5410>
- 2) <http://www.logistiqueconseil.org/>
- 3) http://www.tgr.ci/docs/Le_metier_de_transitaire.pdf
- 4) <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>
- 5) <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>
- 6) <https://blog.xplog.fr/stationnement-surestarie-d%C3%A9tention-xp-log-marseille-le-havre>
- 7) <https://fastercapital.com/fr/contenu/Conditions-de-paiement---negocier-les-conditions-de-paiement-dans-un-contrat-d-achat.html>
- 8) <https://globalnegotiator.com>
- 9) <https://globalnegotiator.com/>
- 10) <https://globalshopaholics.com/fr/>
- 11) <https://marine-land.co/index.php/risques-transport-maritime-et-mesures/article/>
- 12) <https://moverdb.com/fr/international-chamber-shipping/>
- 13) <https://reads.alibaba.com/fr/who-is-responsible-for-demurrage-charges/>
- 14) <https://ses.webclass.fr/notions/commerce-international/>
- 15) <https://transactiondalgerie.com/importation-obligation-de-restitution-des-conteneurs-avant-l'expiration-de-la-periode-de-la-franchise/>
- 16) <https://www.altares.com/2023/03/20/causes-des-retards-de-paiement/>
- 17) https://www.avocats-watte.lu/articles_com/Mandat.pdf
- 18) <https://www.djazairess.com/fr/lqo/5311128/>

BIBLIOGRAPHIE

- 19) <https://www.douane.gouv.fr/>
- 20) <https://www.douane.gov.dz/>
- 21) <https://www.douane.gov.dz/>
- 22) https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/mise_a_jour_du_tarif_2020.pdf
- 23) <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article70>
- 24) <https://www.france24.com/> , <https://www.mathezfright.com/fr/blog/eviter-surestaries-detention-containers/>
- 25) <https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>
- 26) <https://www.lslex.com>
- 1) <https://www.maxicours.com/se/cours/echanges-mondiaux-et-regionaux-de-marchandises-par-voie-maritime/>
- 27) <https://www.oracle.com/dz/scm/logistics/transportation-management/what-is-transportation-management-system/#link2>
- 28) https://www.tebadul.com/fr/turkey/blog/sea-freight-problems#mcetoc_1h2ndr27n5
- 2) <https://www.tresor.economie.gouv.fr/>
- 29) <https://www.wto.org>
- 30) <https://iccwbo.org/about-icc>
- 31) www.douane.gov.dz
- 32) www.globtrans.com



ANNEXES

ANNEXES

Les Annexes

Chapitre I :

N°	Titre
I.1	Liste de colisage
I.2	Certificat de conformité
I.3	Certificat d'origine
I.4	Certificat EUR1
I.5	Avis d'arrivée

Chapitre II :

N°	Titre
II.1	Facture au comptant
II.2	Facture de restitution des conteneurs

Chapitre III :

N°	Titre
III.1	Guide d'entretien
III.2	Avis d'arrivée (Cas NAFTAL)
III.3	Bon à délivrer
III.4	Bill of lading (connaissance maritime)
III.5	La déclaration en douane
III.6	Bon à enlever
III.7	Facture de surestaries (Cas NAFTAL)

ANNEXES

ANNEXE n° I.1 : Liste de colisage


AF.SOLUTION
 UNE SOLUTION POUR TOUT
 26 RUE D'ARSONVAL
 69680 CHASSIEU
 FRANCE
 Tél. +33 (0)4 69 98 27 00
 Fax +33 (0)4 69 98 27 26
 contact@afsolution.fr

1/1

Destinataire:

NAFTAL SPA
 BRANCHE CARBURANTS
 AEROPORT HOUARI BOUMEDIENE
 BP 70 - DAR EL BEIDA
 ALGER - ALGERIE
 NIF : 099916000969164

FACTURE N° : FAL1970
 CFR PORT ALGER

LISTE DE COLISAGE ET NOTE DE POIDS					
N°	NATURE	MATERIEL	Qté	P.N en kgs	P.B en kgs
CONTRAT N°01/2021/NAFTAL/B.CBR/D.A - FOURNITURE DE FLEXIBLES HYDROCARBURE (JET A-1) REPARTIE EN CINQ (05) LOTS LOT N°01 : FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M					
ORIGINE : France - Provenance : France					
1	CONTENEUR N°1 (CAIU 791 339/0) - 40" - PALETTE 1/4 - 1,6*1,6*1,3M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	5		
2	CONTENEUR N°1 (CAIU 791 339/0) - 40" - PALETTE 2/4 - 1,6*1,6*1,3M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	5		
3	CONTENEUR N°1 (CAIU 791 339/0) - 40" - PALETTE 3/4 - 1,6*1,6*1,3M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	5		
4	CONTENEUR N°2 (TCNU 601 704/8) - 40" - PALETTE 1/9 - 1,6*1,6*1,5M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	7		
5	CONTENEUR N°2 (TCNU 601 704/8) - 40" - PALETTE 2/9 - 1,6*1,6*1,5M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	7		
6	CONTENEUR N°2 (TCNU 601 704/8) - 40" - PALETTE 3/9 - 1,6*1,6*1,5M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	7		
7	CONTENEUR N°2 (TCNU 601 704/8) - 40" - PALETTE 4/9 - 1,6*1,6*1,5M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	7		
8	CONTENEUR N°2 (TCNU 601 704/8) - 40" - PALETTE 5/9 - 1,6*1,6*1,5M	FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	7		
TOTAL			50		


AF.SOLUTION
 26 RUE D'ARSONVAL - BP 50002
 69681 Chassieu Cedex
 Tél. +33 (0)4 69 98 27 00
 Fax +33 (0)4 69 98 27 26
 contact@afsolution.fr

ANNEXES

ANNEXE n° I.2 : Certificat de conformité



26 rue d'Arsonval
69680 CHASSIEU
FRANCE

CERTIFICAT DE CONFORMITE

NAFTAL SPA
BRANCHE CARBURANTS
AEROPORT HOUARI BOUMEDIENE
BP 70 - DAR EL BEIDA
ALGER - ALGERIE
NIF : 099916000969164

Facture N°: FA11970

Désignation: FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M

Nous certifions que sauf exception ou dérogation énumérées ci-après, la fourniture citée a été fabriquée conformément aux spécifications techniques du marché, commande ou sous commande du client et que, toutes opérations de contrôle et essais effectués, elle répond SOUS TOUS SES ASPECTS, aux spécifications particulières, aux plans ainsi qu'aux normes et règlements en vigueur s'y rapportant.

Fait à CHASSIEU, le 23/01/2024

Service export
GUGLIELMI Ileana



26 rue d'Arsonval - BP 50002
69681 Chassieu Cedex
Tél. +33 (0)4 69 98 27 00
Fax +33 (0)4 69 98 27 26
contact@afsolution.fr


ANNEXES

ANNEXE n° I.3 : Certificat d'origine

ELECTRONIC SYSTEM FOR FACILITIES - PARIS CHAMBER OF COMMERCE	1. Expéditeur / Consignor AF SOLUTION 26 RUE D'ARSONVAL 394 175 624 RCS LYON 69680 CHASSIEU France / France	N° 2024_01_23_10420094	e-CO <small>Electronic Certificate of Origin</small>
	2. Destinataire / Consignee NAFTA: SPA BRANCHE CARBURANTS Aéroport HOUARI BOUMEDIENE DAR EL BEIDA BP 70 ALGER Algeria / Algérie	COMMUNAUTE EUROPEENNE EUROPEAN COMMUNITY ----- CERTIFICAT D'ORIGINE CERTIFICATE OF ORIGIN	
	4. Mode de transport (facultatif) / transport details (Optional) Mer/Sea	3. Pays d'origine / Country of origin UNION EUROPEENNE-France / EUROPEAN UNION-France	5. Remarques (facultatif) / Remarks (optional) NIF : 0999/500069164 FACTURE FA11970 CFR PORT ALGER CONTRAT N°012221MNFALB CBRD.A - FOURNITURE DE FLEXIBLES HYDROCARBURE (JET A-1) REPARTIE EN QUINQ (05) LOTS LOT N°01 : FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M
6. Désignation des marchandises / description of goods 8 PALETTES CONTENANT FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	7. Quantité / Quantity 3 868 kg gross weight		GESTION ELECTRONIQUE DES FORMALITES INTERNATIONALES
8. L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case N°3 THE UNDERSIGNED AUTHORITY CERTIFIES THAT THE GOODS DESCRIBED ABOVE ORIGINATE IN THE COUNTRY SHOWN IN BOX3			

IMPRESSON SANS VALEUR LEGALE - PRINT WITHOUT LEGAL VALUE

ELECTRONIC CERTIFICATE
CHUZEVILLE
Isabelle
30.01.2024




Digitally signed by Isabelle
DN: cn=Isabelle, o=CCI LYON METROPOLE SAINT-ETIENNE ROANNE

DELIVERED BY / DELIVRE PAR

CCI LYON METROPOLE SAINT-ETIENNE ROANNE

CO Verification: <https://certif.cates.iccwbo.org>
N° de sécurité / Security number
FR7LEHDM1JFT



CERTIFICAT ELECTRONIQUE



RUE 38011 - CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE REGION PARIS ILE DE FRANCE

ANNEXES

ANNEXE n° I.4 : Certificat EUR1

CERTIFICAT DE CIRCULATION DES MARCHANDISES			
<p>1. Exportateur (nom, adresse complète, pays)</p> <p>AF SOLUTION 26 RUE D'ARSONVAL 69680 CHASSIEU FRANCE</p>	<p>EUR.1 N° A 5383125</p> <p><i>Consulter les notes au verso avant de remplir le formulaire</i></p>		
<p>3. Destinaire (nom, adresse complète, pays) (mention facultative)</p> <p>NAFTAL SPA BRANCHE CARBURANTS AEROPORT HOUARI BOUMEDIENE BP 70 - DAR EL BEIDA ALGER ALGERIE NIF :099916000969164</p>	<p>2. Certificat utilisé dans les échanges préférentiels entre</p> <p>UNION EUROPEENNE</p> <p>-----</p> <p>ALGERIE et</p> <p>-----</p> <p><small>(indiquer les pays, groupe de pays ou territoires concernés)</small></p>		
<p>6. Informations relatives au transport (mention facultative)</p> <p>2400372 A</p>	<p>4. Pays, groupe de pays ou territoire dont les produits sont considérés comme originaires</p> <p>FRANCE</p>	<p>5. Pays, groupe de pays ou territoire de destination</p> <p>ALGERIE</p>	<p>7. Observations</p> <p>MARCHANDISE D'ORIGINE UE LIBRE A LA SORTIE DU TERRITOIRE DOUANIER METROPOLITAIN</p>
<p>8. Numéro d'ordre ; marques, numéros, nombre et nature des colis⁽¹⁾ ; désignation des marchandises</p> <p>DANS PARTIE DE TC CAIU 791339/0 ET TCNU 601704/8 50 FLEXIBLES / 8 PALETTES FLEXIBLES D'AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M</p>	<p>9. Masse brute (kg) ou autre mesure (l, m³, etc.)</p> <p>3060 KGS</p>	<p>10. Factures (mention facultative)</p>	
<p>11. VISA DE LA DOUANE</p> <p><i>Déclaration certifiée conforme</i> Document d'exportation⁽²⁾ : Modèle <u>EXA</u> n° <u>2400838560</u> du <u>26/01/2024</u> Bureau de douane : <u>MRS - PORT</u> Pays ou territoire de délivrance : <u>FRANCE</u> A <u>Marseille</u> le <u>26/01/2024</u></p> <p style="text-align: right;">Cachet</p>  <p style="text-align: center;">(Signature)</p>	<p>12. DÉCLARATION DE L'EXPORTATEUR</p> <p>Je soussigné déclare que les marchandises désignées ci-dessus remplissent les conditions requises pour l'obtention du présent certificat.</p> <p>A <u>MARSEILLE</u> le <u>26/01/2024</u></p> <p><u>P 30102 - 13473 MARSEILLE CEDEX</u> tél. 04 91 56 00 11 - Fax 04 91 56 00 12 Email : <u>www.gmj.com</u> Site : <u>www.gmj.com</u></p> <p style="text-align: right;">(Signature)</p>		

(1) Pour les marchandises non emballées, indiquer le nombre d'objets ou mentionner « en vrac ».

(2) À remplir seulement lorsque les règles nationales du pays ou territoire d'exportation l'exigent.

ANNEXES

ANNEXE n° I.5 : Avis d'arrivée

CMA CGM ALGERIE	
QUARTIER DES AFFAIRES BEB AZZOUAR ALGER	
Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666/ NIS: 089716019873601 RC:99B0008956 AI:16219010004	
Banque: AGB:032000012101801208-40 & FRANSABANK:035016012202000001-90	
Tel: 023 924267A78/4545 Fax: 023 924255	
BL: TJN0326531 - TJN0326531 - FR001	AVIS D'ARRIVEE
Client : 0003058347 - REF: DZIM1646329	
Récépionnaire: ENTREPRISE NATIONALE DES TRAVAUX AUX PUIITS DIRECTI BASE DU 20 AOUT 1955 BP 208/207###	
Voyage 1WMQWE1MA Navire NICOLAS DELMAS Prov. MALTE D, Accost: 19/04/2024	
lieu chargement: TIANJINXINGANG Zone.: ALGER/33 1/GROS SIGAD 594	
MRN/Gros: 24A0033000163ICS Bureau douane: ALGPORT	

Art	BL	Détail BL	size	MarchandiseD1	Colla	Poids	Tare
288-00	TJN0326531	CMAU2619804	20ST	1X20' STO MATERIAL: SCREENS FOR BRANDT KING CCBRA SHALE SHAKER CONFORT TO API RP 13C	16	8 103,000	2 230,000

Les rubriques de facturation		libelle	montant
CTR03	FRAIS LOGISTIQUE		
FEE02	FRAIS INTERVENTION AGENCE		
FEE34	DOCUMENTATION FEE		
IPS03	terminal security (ISPS) at destination		
LPO53	FRAIS DE MANUTENTION		
POR67	PEAGE		
TAX00	TIMBRE BL		
VAT00	T V A		
Montant=			

QUARANTE ET UN MILLE HUIT CENT NEUF D A ET VINGT NEUF CTS
 1USD= 134,6136 1EUR= 143,0943

Important:
 mise en application de la circulaire des douanes N°752/DGD/SP/0082/16 .date effet:20/05/2018

- 1- Veuillez vous présenter muni du connaissement original (éventuellement endossé par votre banque)
- 2- d'un cheque d'avance pour les navires accostés avant 09/10/2021 montant: -375 000/DA/20' et 750 000 DA/40'
- 2a- d'un cheque d'avance pour les navires accostés à partir du 10/10/2021 montant: -450 000DA/20ST -900 000 DA/40ST-960 000DA/20REF -1900000DA/40REF-650000DA/20SPEC-1000000DA/40SPEC.
- 3- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui (les) a transportés.
- En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateur
- 4- Cet avis d'arrivée ne tient pas lieu de facture. La facture sera établie au moment de l'échange.
- 5- Les conteneurs CMA CGM doivent être restitués au parc SOGEREC.
- 6- Les surestaries appliquées des navires accostés à partir du 11er Mars 2021 :
 20ST : franchise 15jours du 16-40; 26\$ de 41-60; 46\$ de 61-90; 62\$ 40ST : franchise 15jours du 16-40; 52\$ de 41-60; 96\$ de 61-90 ;124\$
 20REF : franchise 5jours du 6-11; 55\$ de 12-30; 100\$ de 31-60 ;120\$ 40REF: franchise 05jours du 6-11;110\$ de12-30;200\$ de 31-60; 240\$
 20Spec : franchise 15jours du 16-40; 33\$ de 41-60; 51\$ de 61-90; 87\$ 40Spec : franchise 15jours du 16-40; 66\$ de 41-60; 102\$ de 61-90 ;134\$
- 7- Frais de gestion:
 Tout connaissement dont les conteneurs ne sont pas restitués dans un délai de 90 jours est soumis à la facturation de frais de gestion dont le montant est de 40 000 DZD + TVA par conteneur.
- 8-CMA CGM Algérie n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée de ses marchandises.

ANNEXES


ANNEXE n° II.1 : Facture au comptant


Entreprise Portuaire d'Alger مؤسسة ميناء الجزائر
 SPA au capital de 10 500 000 000 DA
 Siège Social : 2, rue d'Angkor - Alger, BP : 259 Alger R-P
 Site internet : www.portalger.com.dz Email : epal@portalger.com.dz
 Tél : 021.42.36.14/16/18 - Fax : 021.42.36.03/06.
 RC N° 00B0011530-16/00 NIF : 000016001153069 N° Article : 16070131007 NIS : 098916010011445
 L-9997559865 Port - RIB **FACTURE AU COMPTANT** 00117 401 0002452 29 27/02/2024 11:29:12 9997564118 Intertek

FACTURE N°: D.Ctr I 0006945/24 **DOIT Client** 91193 - FILTRANS SPA
 N° de Compte: 91193 NAFTAL SPA
 Date: 27/02/2024 **Adresse:** LOLISSEMENT LAVIGRIE N° 5 RUE BSKRA
 Mode de Paiement: CHEQUE 002 4106398 **R.C.N:** 9307489 **N.I.S.**
Tél; Fax; Mail: - - **N.I.F:** 099916000889062

Escale: 20240151 Navire: *CIRTA* Date Arrivée: 02/02/2024
 N° BL: NAV56615 N° BON: L-1865370 Date Solde: 27/02/2024

Code Prestation	Libellé de Prestations	Quantité	Unité	P.U	Montant
TRA40P	CONT 40P 1 A 3 IMPORT	2	3	156,75	940,50
S1J40P	CONT 40P 4 A 15 IMPORT	2	12	118,80	2 851,20
S2J40P	CONT 40P 16 A 25 IMPORT	2	10	237,60	4 752,00
S3J40P	CONT 40P 26 A 35 IMPORT	2	1	415,80	831,60
AC40PU	ACCONAGE CONTENEUR DE 40P	2	26	450,00	23 400,00
GDS02I	GARDIENNAGE CONTENEUR AU-DELA	2	26	1 100,00	57 200,00
POINTO	HEURE POINTEUR OUVRABLE	1	1	650,00	650,00
VISL4P	Visite et Transferts Conteneur 40P	2	1	28 500,00	57 000,00
CRX40P	SCANNER 40P	2	1	7 500,00	15 000,00
SCELLE	SCELLEE DES CONTENEURS	2	1	200,00	400,00
ACCCAM	ACCES CAMION	2		300,00	600,00
CDC40A	CHARGT. OU DECHARGT. CTN 40P ALG	2		7 500,00	15 000,00

Arrêté la présente facture à la somme de : Deux Cent Douze Mille Six Cent Quatre Vingt Trois Dinars et Onze Centimes Le caissier  Cachet et signature		Frais Impression 100,00 TOTAL HT 178 725,30 TVA 19,00 % 33 957,81 TIMBRE 0,00 TOTAL TTC. 212 683,11
Certifier Conforme Cachet et signature Rebnal Djamel		

1er règlement de la présente facture doit intervenir dans les 15 jours. 2- Toute réclamation doit intervenir dans un délai maximum de 15 jours après réception de cette facture

ANNEXES

ANNEXE n° II.2 : Facture de restitution des conteneurs

SOGEREC, SPA au capital Social : 5 000 000,00

11 Tour CMA CGM, quartier des affaires, 4ème étage, Bab Ezzouar - ALGER
 Tél : - Fax :
 RC : 07 8 0675187 R : 000719087519750 MP : 16430748202
 Banque : AOB 1308121208 CLE (BT - FRANSABANK) 038 81668 3200000031-41

BL TJ40320331 Armateur CMA CGM
 Voyage 1WMBWG1MA
 Navire NICOLAS DELAMS
 Du 18/04/2024

Conteneurs
 CMAU210004 300 -

ALGER 021050024

DEBITAIRE
 Dilest (20000) ENTREPRISE NATIONALE DE TRAVAUX
 AUX PUIES spa
 BASE DU 30 AOUT 1959 BP 261 HASSI MESSAOUD ALD
 LP 09990012259300 AL RC 0122080000
 Theraf (20000) FILTRANS

FACTURE RS N° 2410596

Rubrique	Désignation	Nb/Conts	Nb/Jours	Unité	Montant
Conteneur(s) 300					
CP001	Pris de coupe de faucille	1	0	€ 100,00	€ 100,00

TOTAL HT : 6 100,00 DA
 TOTAL TVA : 1 150,00 DA
 TENDRE FISCAL : 0,00 DA
 TOTAL A PAYER TTC : 7 250,00 DA

Arrivé la présente facture à la somme de :
 sept mille deux cent cinquante neuf Dinars Zero centime

SOGEREC - SPA
BOUDERBA Lilia
 Chargée Clientèle



ANNEXES

ANNEXE n° III.1 : Guide d'entretien

Pour mener à bien notre recherche sur le rôle des agences transitaires dans l'optimisation des frais de surestaries , nous avons effectué des entretiens au niveau de votre agence transitaire afin de comprendre la contribution de FILTRANS dans la gestion des délais incluent dans le processus de dédouanement de la marchandise jusqu'à la restitution des conteneurs et optimiser les frais de surestaries .Nous vous remercions pour le temps consacré pour répondre à nos questions et pour votre contribution à réaliser notre enquête.

Axe N°1	Département transit
Personne(s) interrogée(s)	Mr. Debbachi Rafik / Mr. Hebbadj Farouk

Question 01 : Pouvez-vous décrire brièvement le processus de dédouanement des marchandises à l'importation tel qu'il est actuellement mis en œuvre par FILTRANS ?

Question 02 : Quels sont les principaux défis rencontrés lors du processus de dédouanement de la marchandise importée et son enlèvement pour les différentes étapes et comment les éviter ?

Question 03 : Comment les frais de surestaries des conteneurs sont-ils actuellement calculés ?

Question 04 : Pouvez-vous expliquer comment les retards dans le processus de dédouanement des marchandises peuvent influencer la restitution des conteneurs à leurs propriétaires ?

Question 05 : Existe-t-il un cas où les frais de surestaries ont augmentés en raison de retards dans le dédouanement ? Pouvez-vous fournir un exemple concret ?

ANNEXES

Axe N°2	Département commerciale
Personne(s) interrogée(s)	Mr. Badsı Kamel / Mlle. Belghit Sara

Question 01 : Comment FILTRANS contribue-t-il au processus d'importation des marchandises pour le compte de son importateur algérien ?

Question 02 : Y a-t-il des partenariats ou des accords spécifiques avec les autorités douanières pour accélérer le processus de dédouanement ?

Question 03 : Quelles sont les mesures prises par FILTRANS pour minimiser les retards dans le processus de dédouanement et éviter les frais supplémentaires pour son client ?

Question 04 : Est ce que FILTRANS envisage-t-il d'investir dans des technologies ou des solutions logistiques pour réduire les délais et, par conséquent, les frais de surestaries ?

Question 05 : Pouvez-vous identifier les erreurs courantes commises par les clients lors de la préparation des documents nécessaires pour le dédouanement de leurs marchandises ? Comment ces erreurs peuvent-elles entraîner des retards dans le processus de dédouanement et augmenter les frais de surestaries ?

Question 06 : Existe-t-il une relation entre la qualité du service de dédouanement et la satisfaction des clients ? Comment cela affecte-t-il la réputation et la fidélité des clients envers FILTRANS ?

Question 07 : Quels sont les avantages concurrentiels que FILTRANS offre à ses clients en termes de Gestion du Délais par rapport à d'autres entreprises de transit ?

Question 08 : Existe-t-il des plaintes de clients concernant les retards de délais, et comment FILTRANS conseille-t-il ses clients pour éviter les désaccords ?

ANNEXES

ANNEXE n° III.2 : Avis d'arrivée (cas NAFTAL)



NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social "326 260.000 DA"
" NASHCO " AGENCE D'ALGER
1, RUE DES FRERES OUKID SQUARE PORT SAID Tel : 00-213-21 43.94.46/47

RIB : BEA N°00200010100060449895
Ident. Fiscale 000016001142057
R.C 00 B 00 11420 / A / 16071001

04/02/2024

N° STATISTIQUE 16010797712

AVIS D'ARRIVEE

REFERENCE D'ESCALE 341007	NAVIRE CIRTA	Gros : 224
CONNAISSEMENTNAV56615	ALG/24/228769 ARRIVEE 02/02/2024	Dt. Validation : 02/02/2024
DATE DE CHARGEMENT 30/01/2024	PROVENANCE VALENCE	FRANCE Qual : 23/1
PORT CHARGEMENT : MARSEILLE	LIEU DE LIVRAISON : ALGER	

DESTINATAIRE : NAFTAL SPA

BRANCHE CARBURANTS AEROPORT HOUARI BOUMEDIENE BP70 DAR
EL BEIDA ALGER ALGERIE

Monsieur et cher client,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :

Article	Designation	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
186	TC STC CLS STC CLS FLEXIBLES FLEXIBLES D ₂ AVITAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M CONTRAT	8	2	2	3 060,000	8800
TCNU6917048	CAIU7913399					

Montant du Fret : ,00 DA Debours : Devise: :
Montant de l'Avis : Quittance : Montant espece:
Montant Cheque:
Montant en toutes lettres : Cent Vingt Cinq Mille Six Cent Soixante-Onze DINARS Onze CENTIMES



La restitution TCS Vides se fera au PARC RAIL LOGISTIC EX RAIL TRANSIT / Z.I.de ROUIBA Alger.
CAUTION - CNAN MED : TC "DRY-HC-PW" (400.000 DA/20' & 850.000.DA/40') - TC "OT-FR" (550.000 DA/20' & 1.000.000 DA/40')
Les nouvelles dispositions prennent effet à partir du 1er Octobre 2023 / Pour les expéditions antérieures, se référer à l'avis d'arrivée initial.
NASHCO n'est pas tenue d'aviser sa clientèle de l'arrivée de leur marchandises.

<< Dans le cas où la marchandise présente des anomalies, le client ne peut procéder à la manipulation et l'enlèvement de sa marchandise sans la présence de l'agent de constat ou de l'expert désigné par le transporteur.
Dans le cas où le client omet de faire des réserves à ce moment et procède à l'enlèvement de sa marchandise, sa responsabilité est entièrement engagée pour tout dommage constaté après l'enlèvement.
Cela équivaut à une renonciation tacite de sa part à tout recours ultérieur
Toutefois si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, les réserves doivent être faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise et ce conformément aux dispositions de l'article 790 du Code Maritime >>

ROUANE

ANNEXES

ANNEXE n° III.3 : Bon à délivrer

Shipper AF SOLUTION 28 RUE D'ARSONVAL 69680 CHASSIEU FRANCE		NAV : REF : 2400372 BILL OF LADING		NAV56615 BL N°
Consignee NAFTAL SPA BRANCHE CARBURANTS AEROPORT HOUARI BOUMEDIENE BP 70 - DAR EL BEIDA ALGER - ALGERIE NIF : 099916000969164				
Notify address NAFTAL SPA BRANCHE CARBURANTS AEROPORT HOUARI BOUMEDIENE BP 70 - DAR EL BEIDA ALGER - ALGERIE NIF : 099916000969164				
(The carrier, his agents and servants shall not, in any circumstances whatsoever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any outside of the port to be contrary thereto notwithstanding)		N°14, avenue Ahmed Terkouche El Harrach ALGER - ALGERIE ORIGINAL		
Local vessel	from			
(Ocean) vessel	Port of loading			
CIRTA	MARSEILLE PORT			
Port of discharge	Final destination	Freight payable at	Number of original BL	
ALGER		MARSEILLE	3	
Marks and N°	Number and kind of packages ; description of goods	Gross weight kg	Measurement	
TCNU6017048 SHIPPER'S SEAL NUMBER 883375	BL PART OF DANS PARTIE DE TC 40 5 PALETTES / 35 FLEXIBLES	2100,000 Tare 3810,000	50,000	
CAIU7913390 SHIPPER'S SEAL NUMBER 883376	BL PART OF DANS PARTIE DE TC 40 3 PALETTES / 15 FLEXIBLES FLEXIBLES D'AVAILLEMENT DIAMETRE 2 1/2" LONGUEUR 25M	960,000 Tare 3750,000	50,000	
CONTRAT N°01/2021/NAFTAL/B.CBR/D.A FOURNITURE DE FLEXIBLES HYDROCARBURE (JET A-1) REPARTIE EN CINQ (05) LOTS CLEAN ON BOARD FRET PAYABLE A MARSEILLE				
Les conditions d'utilisation des conteneurs armateur mis à la disposition de la clientèle sont les suivantes : - Contenu(s) à remettre visé, propre, en bon état et franco de tous frais, Surestaries conteneurs : Franchise standard : 10 jours à partir de l'occurrence de l'avis 1 ^{er} jour : 10000 au 20000 par lot ; 500 TEU / jour 2 nd jour : 13100 au 30000 par lot ; 500 TEU / jour 3 rd jour : 16200 au 40000 par lot ; 500 TEU / jour Tarif correct à titre indicatif, peut être modifié sans préavis.				
Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above and subject to all stipulations of this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof. The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below. Description, measurement and gross weight not checked or known by Carrier or his Agents (or by anybody else on his behalf). In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant. In witness whereof the original Bill of Lading have been signed, one of which being accomplished, the other to be void. Place and date of issue MARSEILLE 29/01/24 Signed (for the Master) by _____ SHIPPER				
NAVIMED EMBARQUEMENT EFFECTIF LE 29 JAN. 2024				
Tous frais depuis BORD arrivée à régler par les réceptionnaires.				
Avance sur Surestaries (OZD) 20 BX 400 000 DA - 40 BX/HC 850 000 DA 20 OT 550 000 DA - 40 OT 1 000 000 DA 20 FR 550 000 DA - 40 FR 1 000 000 DA				
RESPONSABILITE La responsabilité du transporteur est dégagee pour toute perte, avarie ou marquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport, jusqu'au début de leur déchargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison. The Carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.				
NAVIMED AGENCIES AGENTS FOR CNAN MED SPA-OCEAN CARRIER				

ANNEXE n° III.4: Bill of lading (connaissance maritime)

ANNEXES



ANNEXES

ANNEXE n° III.6 : Bon à enlever


DOUANE ALGERIENNE			AUTORISÉ PAR :			
BON À ENLEVER			PHOENIX SA 100000 ALGER			
LES MARCHANDISES DESIGNÉES CI-DESSOUS						
CODE	BUREAU	LIBELLE	REGIME	ENREGISTREMENT N° DECLARATION	DATE	DATE EMISSION
0000	ALGER PORT		1025	2021 / 004750	2023-07-10	2023-07-10
IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL						
SPA NAFTAL						
Route Des Dunes Bp N° 73 Cheraga						
1975/95014 I.T.T FILTRANS						
CUCACITE 2000 LBS, 2115, 430, 1500						
MANIFESTE						
ANNEE		LIEU		N° D'ENREGISTREMENT		
2023	ALGER	11716				
LIGNE	NOMBRE DE COLIS	NATURE MARQUE DES COLIS DESIGNATION DES MARCHANDISES				
116/00 BR CC	9 COLIS	TC STC CLS STC CLS FLEXIBLES FLEXIBLES D'AVANTAGEMENT CUCACITE				
REMARKS / OBSERVATIONS						
NUMERO DE REFERENCE : NAV56615						
LIEU D'ETIQUETAGE : ALGER PORT QUAI 23/1						

ANNEXES

ANNEXE n° III.7 : Facture de surestaries (Cas NAFTAL)

122

147


NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social "326 200.000 DA"
 "NASHCO" AGENCE D'ALGER
 1, RUE DES FRERES OUKID SQUARE PORT SAID Tel : 00-213-21 43.94.48/47

FIS : BEA N°60200010100000140005
 Ident. Fiscale 60018001142007
 R.C. 00 B 00 11420 /A/ 16071001
 N° STATISTIQUE 10010797712

FACTURE SURESTARIES

N° : ALG/SDT/24/00181 Le: 28/02/2024

DATE FACTURATION 28/02/2024
 COURS USD : 134,3951
 DATE ECHANGE 18/02/2024
 CODE INTERNE ALG/SR/24/235451

ARRIVATEUR : ONAM-MED
 TRANSHAIRE : FILTRANS
 CLIENT : NAFTAL SPA
 BRANCHE CARBURANTS AEROPORT HOUARI
 PAYEUR CAUTION : NAFTAL SPA
 BRANCHE CARBURANTS AEROPORT HOUARI

DEL : ALG/24/218769	ESCALE	NAVIRE	VOYAGE	ARRIVEE LE
REF : NAVS0615	341007	CIRTA	5	02/02/2024

MPIS/SHIP	SE	Re-Atteinte	Fc	NBJ1	NAFTAL	NBJ2	Mont Tot	TVA	IMPACT
CAU7813390	40P	28/02/2024	15	12	490,00	0	,00	0	0
TCNL6017048	40P	28/02/2024	15	12	490,00	0	,00	0	0
TOTAUX					980,00		,00		,00

A. OBLIGATIONS DE LA CAUTION
 CHQ N° 3760.557.....
 PRET N° B.E.A.....
 Le 28/02/2024

MONTANT DEVISE : 980,00
 TOTAL DA : 129 019,30
 FRAIS FIXE : 1 500,00
 TVA : 285,00
 MONTANT FACTURE : 130 804,30

LA PRESENTE FACTURE EST ARRETEE A LA SOMME DE
 Cent Trente Mille Huit Cent Quatre DINARS Trente CENTIMES

CAUTION : CHEQUE BEA 3760557 1700000
chit

N/B : -Tous les règlements de nos factures doivent se faire par cheque certifié.
 - Les factures non réglées 09 jours après la restitution des containers entraînent l'encaissement du chèque de caution.

BDX 46

DIB FATMA / 28/02/2024 / DIB FATMA / DIB FATMA



Table des matières

Table Des Matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE	13
Chapitre I : Cadre Général sur l'importation et le Transport maritime	6
Introduction du chapitre I	7
Section 1 : Généralités sur le Commerce Extérieur en Algérie	8
1. La définition et les nouvelles théories du commerce international :	8
1.1. La définition du commerce international :	8
1.2. Les nouvelles théories du commerce international :	9
2. Les principales institutions mondiale du commerce international :	13
2.1. La Chambre de Commerce international (CCI) :	13
2.2. Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) :	14
2.3. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés(FIATA)	15
2.4. Organisation Mondiale du Commerce (OMC)	15
2.5. La Banque mondiale (BM) :	16
3. Le Commerce extérieur en Algérie :	17
3.1. L'évolution du commerce extérieur en Algérie :	17
3.1.1. Le commerce extérieur de l'Algérie entre 1962 et 1978	18
3.2. Les échanges extérieurs de marchandises durant le 1er trimestre 2023	26
Section 2 : Généralités sur L'importation en Algérie	27
1. Définition de l'importation et ses acteurs	27
1.1. Définition de l'importation :	27
1.1.1. Les critères qu'un importateur doit accomplir :	27
1.2. Les acteurs de l'opération d'importation :	28
1.2.1. Le Transitaire :	28
1.2.2. Le commissionnaire en douane:	29
1.2.3. Le commissionnaire de transport :	29
1.2.4. Le Transporteur des marchandises :	29
1.2.5. L'établissement de l'intermédiaire financier :	29
1.2.6. L'assureur :	29
1.2.7. L'entrepoteur :	30
1.2.8. Le manutentionnaire (l'acconier) :	30
1.2.9. Les professions maritimes :	30
1.2.10. L'exportateur :	31
1.3. La gestion documentaire à l'internationale :	31
2. Les documents exigés à l'importation en Algérie :	32
2.1. La facture commerciale définitive originale :	32
2.2. La liste de colisage (voir annexe n°I.1) :	33
2.3. Certificat contrôle qualité originale (voir annexe n°I.2) :	33
2.4. Certificat d'origine original (voir annexe n°I.3) :	34

2.5.	Certificat EUR1(voir annexe n°I.4) :	_____	34
2.6.	Certificat d'assurance :	_____	34
2.7.	Le connaissement maritime (BL) :	_____	34
2.8.	Autres documents :	_____	34
3.	Les formalités de dédouanement des marchandises importés en Algérie:	_____	34
3.1.	la conduite et la mise en douane :	_____	35
3.2.	l'établissement de la déclaration en détail :	_____	35
3.3.	Le contrôle et la vérification de la déclaration :	_____	36
3.4.	La liquidation et l'acquittement des droits et taxes :	_____	36
4.	La Couverture des risques liés à l'importation par les garanties internationales :	_____	37
4.1.	Les risques spécifiques à l'importation :	_____	37
4.2.	Les garanties essentielles internationales à l'importation :	_____	39
Section 3 : Généralités sur le transport maritime de marchandises			40
1.	Le Transport maritime de marchandises :	_____	40
1.1.	Définition de Transport maritime de marchandises :	_____	40
1.2.	Les principaux intervenants :	_____	41
1.2.1.	L'armateur :	_____	41
1.2.2.	Le chargeur (exportateur) :	_____	42
1.2.3.	Le Client (importateur) :	_____	43
2.	Les organismes et les contrats du transport maritime international :	_____	43
2.1.	Les organismes maritimes internationaux :	_____	43
2.1.1.	Organisation Maritime Internationale (OMI) :	_____	43
2.1.2.	Le Comité Maritime International (CMI) :	_____	44
2.1.3.	La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) :	_____	44
2.2.	Les contrats de transport maritime international :	_____	45
2.2.1.	le contrat de transport proprement dit :	_____	45
2.2.2.	le contrat d'affrètement sous charte-partie :	_____	47
3.	Législation international du transport maritime :	_____	48
3.1.	Convention de Bruxelles :	_____	48
3.2.	Les règles de Hambourg :	_____	49
3.3.	Les Règles de Rotterdam :	_____	49
4.	Les INCOTERMS :	_____	50
4.1.	Définition des INCOTERMS :	_____	50
4.2.	Incoterms réservé au transport maritime :	_____	51
4.2.1.	FAS	_____	51
4.2.2.	FOB	_____	52
4.2.3.	CFR	_____	52
4.2.4.	CIF	_____	52
4.3.	Les principaux changements des Incoterms 2020	_____	53
5.	Les avantages et les inconvénients du transport maritime :	_____	56
Conclusion du chapitre I			57

Chapitre II : Le Rôle Du Transitaire Dans L'optimisation Des Frais De Surestaries _____	58
Introduction du chapitre II _____	59
Section 1 : Cadre conceptuel du transit dans le Processus d'Importation _____	60
1. Définition du Transitaire et ses obligations _____	60
1.1 Définition du Transitaire _____	60
1.2 Les obligations Générales du transitaire _____	61
1.2.1 Les obligations du transitaire tirées du mandat _____	61
1.2.2. Les obligations du mandat _____	62
2. Les Activités et les fonctions du transitaire _____	63
2.1. Les Activités du transitaire : _____	63
2.2. Les Fonctions du transitaire : _____	64
3. Rôle du transitaire dans la fluidité de l'opération d'importation _____	69
3.1. Coordination des différents modes de transport : _____	69
3.2. Gestion des formalités de dédouanement à l'importation : _____	69
3.3. Assurance de la conformité de la marchandise _____	70
4. Les enjeux du Transitaire : _____	70
4.1. Système de transit efficace : _____	70
4.2. Le Partage d'informations : _____	71
4.3. Systèmes de garantie : _____	72
4.4. Mesure des performances : _____	73
4.5. Gestion des risques : _____	73
4.6. Gestion coordonnée des frontières : _____	73
Section 2 : les Frais de Surestaries à l'importation _____	74
1. Les notions fondamentales sur les frais de surestaries : _____	74
1.1. Définition et Historique des Surestaries _____	74
1.1.1. Historique des Surestaries : _____	74
1.1.2. Définition des surestaries de conteneurs : _____	76
1.2. La nature juridique des surestaries de conteneurs : _____	77
1.2.1. Surestaries de conteneurs sont un loyer supplémentaire : _____	77
1.2.2. Surestaries de conteneurs : un prix supplémentaire du transport : _____	78
1.3. Les défis liés aux surestaries de conteneurs : _____	78
1.3.1. Le débiteur du paiement : _____	78
1.3.2. La Prescription de l'action en paiement des surestaries : _____	79
2. Les principaux facteurs occasionnant des surestaries : _____	80
2.1. Les Inspections de douane : _____	81
2.2. Problèmes de documentation : _____	81
2.3. Livraison Différends : _____	81
2.4. Problèmes d'infrastructures : _____	81
2.5. Facteurs hors de contrôle (Force majeure) : _____	81
3. Le Rôle du transitaire dans la prévention des surestaries : _____	82
3.1. La négociation des délais et des tarifs : _____	82

3.2.	La gestion efficace du temps de l'expédition :	_____	83
3.3.	Douanes pré-dédouanement :	_____	83
3.4.	L'utilisation d'un propre conteneur :	_____	83
3.5.	L'utilisation des technologies de suivi des envois :	_____	84
3.6.	La solution d'entreposage :	_____	84
4.	La facturation et le paiement des surestaries :	_____	84
4.1.	La facturation des frais de surestaries :	_____	84
4.1.1.	Le calcul des frais de surestaries :	_____	85
4.2.	Le paiement d'une facture de surestaries :	_____	85
Section 3 : La gestion des délais à l'importation :			88
1.	Les délais critiques à l'importation :	_____	88
1.1.	Le délai de livraison :	_____	88
1.2.	Le délai de dédouanement :	_____	89
1.3.	Le délai de paiement :	_____	89
1.3.1.	L'encaissement direct :	_____	91
1.3.2.	L'encaissement documentaire :	_____	92
1.4.	Le délai de traitement de commande :	_____	95
2.	Les différentes causes de retard dans le processus d'importation :	_____	95
2.1.	La prolifération des sociétés et des agents de transport :	_____	95
2.2.	Le manque d'expérience dans les aspects juridiques :	_____	96
2.3.	Le manque de connaissance de la législation douanière dans les deux :	_____	96
2.4.	Les difficultés de dédouanement :	_____	96
2.5.	Le retard de paiement :	_____	96
2.6.	Autres causes :	_____	97
3.	Les stratégies d'optimisation des délais :	_____	97
3.1.	L'utilisation de système de gestion des transports (TMS) :	_____	97
3.2.	Le choix du fournisseur fiable :	_____	98
3.3.	La réduction des délais de dédouanement :	_____	98
3.3.1.	Pré-déclaration avant l'arrivée de la cargaison :	_____	98
3.3.2.	La déclaration simplifiée du transit :	_____	98
3.3.3.	le circuit vert :	_____	99
La logistique portuaire performante :			99
Conclusion du chapitre II :			100
Chapitre III : Analyse Sur L'optimisation Des Frais De Surestaries Par			
FILTRANS			101
Introduction du chapitre III			102
Section 01 : Présentation de L'entreprise Transitaire FILTRANS			103
1.	La présentation et Historique de FILTRANS :	_____	103
2.	L'Organisation et fonctionnement de FILTRANS :	_____	104
2.1.	La direction d'exploitation commerciale	_____	104
2.2.	L'Agence :	_____	104

2.3. Les directions de soutien :	_____	105
3. Les différentes Ressources de FILTRANS :	_____	108
3.1. Les Ressources humaines :	_____	108
3.2. Les Ressources matérielles et financières :	_____	108
4. Les Activités de FILTRANS :	_____	108
4.1. Le Transit :	_____	108
4.2. Le transport et la manutention :	_____	109
4.3. Le stockage -Le dépotage :	_____	109
4.4. Le gestion des conteneurs vides :	_____	109
4.5. Le conseil et l'organisation :	_____	109
5. Les missions et les objectifs de FILTRANS :	_____	110
5.1. Les missions de l'entreprise :	_____	110
5.2. Les objectifs de FILTRANS :	_____	110
6. L'organisation Commerciale de FILTRANS :	_____	110
6.1. La structure commercial recevabilité :	_____	110
6.2. Le service Transit :	_____	111
6.3. Service d'enlèvement et ordre de transfert :	_____	111
6.4. Service de facturation :	_____	111
6.5. Service recouvrement :	_____	112
7. Le diagnostic interne et externe de FILTRANS :	_____	112
Section 02 : La Présentation de la méthodologie de recherche	_____	114
1. L'objectif de l'étude :	_____	114
2. La démarche méthodologique de l'étude qualitative :	_____	114
2.1. L'outil de collecte de l'information :	_____	115
2.2. les personnes interrogées :	_____	115
2.3. Traitement et analyse des résultats :	_____	116
2.3.1. AXE 01 : Département Transit	_____	116
2.3.2. AXE 02 : Département commercial	_____	123
Section 03 : Synthèse de l'étude et recommandations	_____	130
1. Présentation d'un cas réel chez FILTRANS :	_____	130
2. Synthèse de l'étude qualitative :	_____	135
2.1 Axe 01 : Département Transit	_____	135
2.2. Axe 02 : Département commerciale	_____	136
3. Suggestions et recommandations :	_____	138
Conclusion du chapitre III :	_____	139
CONCLUSION GÉNÉRALE	_____	140
BIBLIOGRAPHIE	_____	144
ANNEXES	_____	150
Table des matières	_____	167

