

**Ecole des Hautes Etudes Commerciales**  
**d'Alger**  
**EHEC**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en  
sciences commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**Essai d'analyse de l'impact du changement  
fréquent des procédures de dédouanement des  
marchandises à l'importation sur le transit  
maritime.**

**ETUDE DE CAS : DACIMEX**

**Élaboré par :**

Mr. BRIK Tarek

**Encadré par :**

Mr. REMINI Amine

Enseignant à EHEC Alger

**2<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2015**



**Ecole des Hautes Etudes Commerciales**  
**d'Alger**  
**EHEC**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en  
sciences commerciales**

**Option : Affaires Internationales**

**Essai d'analyse de l'impact du changement  
fréquent des procédures de dédouanement des  
marchandises à l'importation sur le transit  
maritime.**

**ETUDE DE CAS : DACIMEX**

**Élaboré par :**

Mr. BRIK Tarek

**Encadré par :**

Mr. REMINI Amine

Enseignant à EHEC Alger

**2<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2015**

## **DEDICACES**

### ***A mon père***

*A qui je dois tout*

*En témoignage de l'effort qu'il a déployé pour ma formation et mes études*

*Pour sa foi inébranlable dans ma réussite.*

*Que Dieu te préserve en bonne santé et te prête longue vie afin que je puisse, à mon*

*Tour te combler.*

### ***A ma mère***

*Les mots sont incapables de traduire toute ma reconnaissance et tout mon amour.*

*A celle qui a sacrifié toute sa vie pour nous.*

*Que tu veuilles bien accepter ce modeste travail comme témoignage de ma profonde*

*Gratitude et affection.*

*Puisse Dieu te garder en bonne santé*

*Et te procurer longue vie.*

### ***A mes frères et soeurs***

***A toute personne que j'aime et qui m'aime***

***Je dédie ce travail***

**Tarek**

## **Résumé :**

L'économie internationale évolue dans un contexte global en continuelle mutation (multiplication des accords de libre-échange, concurrence des économies des entreprises étrangères, etc.), et l'ouverture de l'économie crée une concurrence acharnée pour les unités productrices nationales. Tout ça a encouragé la circulation des marchandises à l'internationale par voie maritime.

Le transitaire est un élément essentielle dans le développement de l'économie nationale, c'est lui qui détermine l'image du pays pour les importateurs, ça relation avec ces derniers désigne la décision de leur stabilité en Algérie.

La relation des transitaires dépend essentiellement des procédures de dédouanement et la mission de douane en face de ces procédures.

Pour cela de par sa mission économique, les services des douanes doivent accompagner les transitaires pour relever leurs défis à travers, notamment, la simplification des procédures douanières qui est un axe essentiel pour le développement et la compétitivité des importateurs.

Ces facilitations ont touché essentiellement :

Les procédures simplifiées de dédouanement, Parmi les facilitations que l'administration des douanes propose, la possibilité offerte aux opérateurs d'enregistrer leurs déclarations en détail à partir d'un terminal installé dans leurs propres locaux et d'être relié au système informatique (SIGAD). Cette mesure permet de rapprocher les services des douanes des entreprises notamment dans un éventuel partenariat (douane /entreprise).

Mais aussi l'administration des douanes met à la disposition de tous les opérateurs économiques une panoplie de procédures de déclarations simplifiées : la déclaration anticipée, la déclaration incomplète, à fin d'assurer un passage en douane le plus rapide.

Ainsi que la procédure du circuit vert qui permet aux services des douanes le traitement rapides des déclarations, notamment l'OEA, cette mesure permet d'encourager et de favoriser les échanges internationaux.

## ملخص :

يعمل الاقتصاد الدولي في سياق عالمي متغير باستمرار (انتشار اتفاقات التجارة الحرة، والمنافسة من الشركات الأجنبية الاقتصادية)، وانفتاح الاقتصاد يخلق منافسة شرسة لوحدات الإنتاج الوطني. كل هذا شجع حركة البضائع دوليا عن طريق البحر.

وكيل الشحن هو عنصر أساسي في تنمية الاقتصاد الوطني، هو الذي يحدد صورة البلاد للمستوردين، أن العلاقة مع هذه الأخيرة تعني استقرار الجزائر.

لذلك يجب على خدمة العلاقة تعتمد أساسا على إجراءات التخليص الجمركي ومهمة الجمركية أمام هذه الإجراءات الجمارك مرافقة الشحن لمواجهة التحديات، لا سيما من خلال تبسيط الإجراءات الجمركية، وهو التركيز الرئيسي للتنمية والقدرة التنافسية للمستوردين.

هذه التسهيلات أثرت بشكل رئيسي عن طريق :

إجراءات مبسطة للتخليص الجمركي، من بين التسهيلات التي تقدمها إدارة الجمارك إمكانية للمشغلين لتسجيل البيانات التفصيلية الخاصة بهم من محطة تركيبها في أماكن عملهم وأن تكون متصلا بنظام الكمبيوتر.

و أيضا إدارة الجمارك تقدم خدمات متاحة لجميع الفاعلين الاقتصاديين تتمثل في مجموعة من إجراءات الإبلاغ مبسطة: إعلان مسبق أو إعلان غير مكتمل من أجل ضمان مرور أسرع للبضائع.

الدورة الخضراء التي تتيح للخدمات الجمركية معالجة أسرع من العائدات، بما في ذلك العميل الاقتصادي، وهو قياس يستخدم لتشجيع وتعزيز التجارة الدولية.

## **Abstract:**

The international economy operates in a continually changing global context (proliferation of free trade agreements, competition from economies of foreign companies, etc.), and the opening of the economy creates fierce competition for national production units. All this encouraged the movement of goods internationally by sea.

The freight forwarder is an essential element in the development of the national economy; it is he who determines the country's image for importers, that relationship with these latter means the decision of the stabilized Algeria.

The relationship depends mainly on freight customs clearance procedures and mission of customs in front of these procedures.

For that by its economic mission, the customs service must accompany the freight to meet their challenges, particularly through the simplification of customs procedures, which is a key focus for the development and competitiveness of importers.

These facilitations affected mainly:

The simplified procedures for customs clearance among the facilitations that the customs administration offers the possibility for operators to register their detailed declarations from a terminal installed in their premises and to be connected to the computer system (SIGAD). This allows companies to bring the customs services including customs a possible partnership / company).

But also the customs administration makes available to all economic operators a range of simplified reporting procedures: the advance declaration, incomplete declaration in order to assure a passage in the fastest customs.

And the procedure of the green channel that allows the customs service's faster processing of returns, including the OAS, the measure used to encourage and promote international trade.

## **REMERCIEMENTS**

Au terme de ce mémoire, je tiens à exprimer vive reconnaissance à M. REMINI Amine qui a assumé la charge de me diriger et de m'encadrer durant ce travail.

Ma dette est particulièrement grande en vers lui pour ses précieux conseils et directives.

Nous remercions également les dirigeants de l'entreprise DACIMEX qui ont manifesté un intérêt considérable pour la présence recherche et qui n'ont ménagé aucun effort pour répondre à nos interrogations surtout Melle BOUZID Malika la déclarante en douane.

Enfin, j'adresse ma profonde gratitude et mes vifs remerciements à tous mes chers amis qui ont participé de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

## Liste des tableaux

**PAGE**

### **Chapitre I :**

Tableau I-1 : Volume des marchandises transportées entre 1981 et 2011.....	12
Tableau I-2 : L'importation et l'exportation des produits à l'année 2011.....	13

### **Chapitre II :**

Tableau II-1 : La distinction entre le commissionnaire et le transitaire.....	51
---	----

### **Chapitre III :**

Tableau III-1 : Les principaux clients de l'entreprise .....	67
Tableau III-2 : Nombre de clients et affaires traitées entre 2007 et 2014.....	68
Figure III-1 : L'évolution des affaires traitées et des clients de l'entreprise DACIMEX.....	68

## Liste des abréviations

Abréviations	Signification
<b>ANDI</b>	Agence Nationale de Développement de l'investissement
<b>ANGEM</b>	Agence nationale de gestion du microcrédit
<b>ANSEJ</b>	Agence Nationale de soutien à l'emploi des Jeunes
<b>APS</b>	Algérienne presse service
<b>ATA</b>	Admission temporaire
<b>BAF</b>	Bunker adjustment factor
<b>BL</b>	Bill of lading
<b>CAF</b>	Currency adjustment factor
<b>CCQ</b>	Certificat contrôle qualité
<b>CDA</b>	Code de douane algérienne
<b>CMA</b>	Code maritime algérien
<b>CNAC</b>	CAISSE NATIONALE D'ASSURANCE CHOMAGE
<b>CNAN</b>	Compagnie nationale algérienne de navigation
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement
<b>DEV</b>	Déclaration des éléments de valeur
<b>DSDT</b>	Déclaration sommaire de dépôt temporaire
<b>FCL</b>	Full container load
<b>FNF</b>	Fichier national des fraudeurs
<b>IATA</b>	International transport association
<b>ISO</b>	International standard organisation
<b>MAC</b>	Mise à la consommation
<b>MLP</b>	Mise en libre pratique
<b>MTA</b>	Maghrébine transport et auxiliaire
<b>NIF</b>	Numéro fiscal
<b>OEA</b>	Opérateur économique agréé
<b>OMD</b>	Organisation mondiale de douane
<b>ONU</b>	Organisation des nations unies
<b>PDD</b>	La procédure de dédouanement à domicile
<b>PDS</b>	La procédure de dédouanement simplifié
<b>RO-RO</b>	Roll on-Roll of
<b>SIGAD</b>	Système d'information de gestion d'administration de douane
<b>SONATMAG</b>	Société national de transit et de magasinage
<b>TDC</b>	Transit communautaire
<b>TIR</b>	Transit international routier

<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>UE</b>	Union européen
<b>UNTCA</b>	Union national des transitaires et commissionnaires en douane algérien
<b>UP</b>	Unité payante

# Sommaire

PAGE

<b>Introduction générale.....</b>	<b>2</b>
<b>Chapitre I : Univers conceptuel du transport maritime.....</b>	<b>5</b>
Section 1 : Définition et historique du transport maritime.....	5
Section 2 : La tarification du transport maritime.....	14
Section 3 : Les Différents Contrats et documents De Transport Maritime.....	19
<b>Chapitre II : Processus d'une opération de dédouanement et de transit.....</b>	<b>31</b>
Section 1 : Processus d'une opération de dédouanement.....	31
Section 2 : Aspect général sur le transit.....	42
<b>Chapitre III : Présentation du secteur d'activité et la structure d'accueil.....</b>	<b>53</b>
Section 1 : Le transit en Algérie.....	53
Section 2 : Présentation de L'entreprise DACIMEX.....	62
<b>Chapitre IV : L'impact de changement des procédures de dédouanement à l'importation sur l'entreprise DACIMEX.....</b>	<b>72</b>
Section 1 : Le dédouanement à l'importation au sein de l'entreprise DACIMEX.....	72
Section 2 : L'analyse de changement des procédures de dédouanement.....	76
Section 3 : Le déroulement de l'enquête.....	83
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>95</b>

# **Introduction générale**

**L**e commerce mondial est l'un des moteurs essentiels de la prospérité économique. En effet, le bien être d'une population ne dépend pas uniquement des ressources de pays où elle réside mais aussi de ses échanges avec le monde extérieur. En ce sens, la participation des pays en développement du commerce mondial a connu un essor avec l'accroissement du volume des importations des marchandises, l'expansion des échanges, l'évolution du commerce international et de transport ainsi que l'arrivée des nouvelles technologies de l'information. Ces événements produiront des pressions fortes aux frontières et les administrations des douanes devront mettre en œuvre toute une série de concepts nouveaux pour ne pas entraver tous ces mouvements de personnes, de moyens de transport et de marchandises.

Dans ce sens, également les échanges et les investissements internationaux s'orientent vers les sites qui offrent le plus d'efficacité d'aide et de facilités. Parallèlement, ils s'éloignent rapidement des pays considérés par les entreprises comme bureaucratiques peu adeptes de la bonne gouvernance et synonymes de coûts élevés.

Il est donc inacceptable que les procédures de dédouanement qui sont considèrent comme un ensemble des règles et formalités douanières qui régissent à l'importation l'introduction des marchandises sur le territoire douanier, soient utilisés comme des obstacles aux échanges internationaux ce qui implique un obstacle aussi sur la fonction des transitaires.

Dans le système Algérien, ces règles ont connu à travers le temps des changements liés à l'évolution économique du pays. En effet, des tentatives de simplification de procédures de dédouanement ont un impact direct sur la fonction des transitaires avec les importateurs.

Dans cette optique, nous avons porté notre choix dans l'élaboration de notre mémoire de fin de cycle sur le thème : « Essai d'analyse de l'impact du changement fréquent des procédures de dédouanement des marchandises à l'importation sur le transit maritime ».

Le choix de ce thème n'est pas fortuit. Il s'agit d'un thème d'actualité ainsi que sa relation avec notre spécialité, il est à noter qu'il sera traité pour la première fois au sein de notre école.

Durant notre travail de recherche, nous essayerons de répondre à la problématique suivante : « Comment le changement des procédures de dédouanement peut-il avoir un impact sur le transit maritime ? ».

L'analyse de cette problématique nous amène à aborder les questions suivantes :

1) Quelles sont les étapes de dédouanement des marchandises à l'importation ?

2) En quoi consistent les principaux changements sur le développement des opérations de transit maritime ?

3) Quel est l'impact de ces changements sur le développement des opérations de transit maritime ?

Afin de mieux cerner cette problématique, nous avons élaboré un cadre de recherche qui débutera par l'examen des connaissances se terminera par une investigation sur le terrain, Ceci dit, nous émettons des hypothèses comme réponse provisoire sur ces questions que nous confirmerons ou infirmerons à la fin de ce travail de recherche :

**H1** : Toutes marchandises objet d'un échange avec un pays tiers doit faire l'objet d'une déclaration en douane. L'ensemble des opérations de dédouanement se caractérise en trois aspects principaux : la déclaration de détail ; la présentation des marchandises à la douane ; l'évaluation et le paiement de la dette douanière.

**H2** : le changement des procédures de dédouanement s'applique en générale sur les documents nécessaires pour effectuer cette opération.

**H3** : le changement des procédures de dédouanement améliore l'importation et facilite les taches de transitaire.

Pour confirmer ces hypothèses, nous allons utiliser une méthodologie de recherche, qui est basée sur une conception systémique de l'entreprise et d'ordre qualitatif. En effet, le recueil et le traitement des données font largement appel à des entretiens traités et analysés.

Pour ce faire, nous avons subdivisé notre travail en quatre chapitres :

Le premier portera sur une approche globale sur le transport maritime qui exposera un historique du transport maritime et les différents contrats dans ce dernier.

Le deuxième sera consacré à l'étude des procédures de dédouanement et le transit maritime, sur des notions de base, la présentation du transit et enfin, ses différents types.

Le troisième sera consacré à la présentation du secteur de transit en Algérie et une présentation de l'organisme d'accueil.

Le quatrième nous essayerons de montrer la relation entre les procédures de dédouanement et le transit maritime dans l'entreprise ceci va se faire grâce à des entretiens avec trois membres.

# **Chapitre I**

## **Univers conceptuel du transport maritime**

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé dans le monde, il couvre 75% des échanges du commerce international<sup>1</sup>.

A notre époque presque tous les pays choisissent le transport maritime par ce qu'il est le seul mode de transport qui peut réaliser les échanges à l'international avec des coûts attractifs par rapport au transport aérien.

Dans ce chapitre nous aurons à détailler ce mode de transport (transport maritime), le définir et présenter les catégories les plus connues dans le monde et son évolution dans le monde en générale et en Algérie en particulier.

### **Section1 : Définition et historique du transport maritime.**

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

Les différentes compagnies maritimes se sont organisées en « conférences », groupes ou consortiums afin de mieux exploiter les différentes lignes et de développer des services, notamment la conteneurisation sur de nombreuses destinations.

La convention de Bruxelles de 1924<sup>2</sup>(dite règles de La Haye), les règles de Hambourg, rédigées sous l'égide de l'ONU en 1978, entrées en vigueur le 1er novembre 1992, constituent le cadre législatif de référence.

La CNUCED a édité un code de bonne conduite des conférences maritimes prévoyant des règles de partage de trafic.

#### **I-1-1- Définition du transport maritime :**

##### **I-1-1-1- Différents concepts liés au transport maritime:**

Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur<sup>3</sup>.

Le terme "transport de ligne régulière" désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une

---

<sup>1</sup>Selon La CNUCED.

<sup>2</sup> Convention modernisée par les « règles de Visby », puis en 1968 et 1978. La convention d'origine reste cependant applicable.

<sup>3</sup> Art.1 « définition » CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (RÈGLES DE HAMBOURG), p.1.

liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public<sup>1</sup>.

Les termes "contrat de transport par mer" désignent les contrats par lesquels le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre<sup>2</sup>.

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandise (marine marchande). Le transport de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières. On peut y ajouter pour être complet les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport.

Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays<sup>3</sup>.

De ce qui précède, nous définissons le transport maritime comme :

Le transport maritime consiste à déplacer les marchandises ou les voyageurs dans le territoire du pays ou même à l'internationale par voie maritime du fait de son cout attractif.

### **I-1-1-2- Les grandes catégories du transport maritime :**

L'industrie du transport maritime constituée de plusieurs sous-secteurs, dont les besoins sont desservis par différents types de navires spécialisés. Donc le transport maritime peut être subdivisé en trois grandes catégories :

**Les services de transport maritime de passagers :** qui sont assurés par des navires de croisière et des transbordeurs.

**Les services de lignes régulières pour les marchandises :** sont des services réguliers programmés entre des ports connus à l'avance. Ils transportent des marchandises pour plusieurs chargeurs à la fois.

---

<sup>1</sup> Art.1 « définition ». Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (règle de Rotterdam), p.5.

<sup>2</sup> Art.1 « définition » CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (RÈGLES DE HAMBOURG) : op.cit, p.2.

<sup>3</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport\\_maritime](http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime) (consulté le 21/01/2015 à 14h).

**Les services de transport de marchandises en vrac** : comprennent plusieurs sous-divisions en fonction des types de navires utilisés. Les marchandises liquides sont transportées sur des navires citernes (Gaz, pétrole, produit chimique,...).

### **I-1-1-3- Les grandes catégories de navires :**

Il existe plusieurs catégories des navires ; cela dépend de la nature des marchandises transportées, on distingue donc :

- **Cargo polyvalent** : il peut transporter de tout, et en particulier des marchandises emballées conventionnellement.
- **Chimiquier** : peut transporter une grande variété de produits, il dispose de nombreuses citernes et tuyautage séparer.
- **Navire citernes** : transporte des produit liquide dans des citernes (huilier, pinardier, bitumiers).
- **Porte-conteneurs** : navire exporte exclusivement des conteneurs, il est puissant et rapide.
- **Roulier** : il embarque des marchandises roulantes (camion, voiture,...) il peut aussi transporter des passagers.
- **Vraquiers** : transporte des marchandises solides en vrac (granulats, céréale, charbon,...).
- **Brise-glace** : ouvre des passages dans la glace pour dégager des ports ou laisser passer d'autres navires derrière eux.

### **I-1-2- Historique du transport maritime :**

#### **I-1-2-1- Dans le monde :**

##### **I-1-2-1-1- Evolution de trafic maritime internationale<sup>1</sup> :**

La situation économique mondiale s'est améliorée en 2010. De multiples risques pèsent toutefois sur les perspectives d'une reprise durable et d'une économie mondiale stable – notamment sous la forme de problèmes de la dette souveraine dans de nombreuses régions développées, et d'austérité budgétaire. Ces risques se trouvent encore amplifiés par les énormes chocs économiques qui se sont produits en 2011, qu'il s'agisse notamment de

---

<sup>1</sup> Secrétariat de la CNUCED, *Etude sur le transport maritime*, rapport 2011.

catastrophes naturelles et de troubles politiques, mais aussi de la hausse et de l'instabilité des prix de l'énergie et des produits de base. Étant donné que dans le secteur des transports maritimes, tout tient aux conditions macroéconomiques mondiales, l'évolution du trafic maritime international est le reflet de la conjoncture de l'économie tout entière. Après le recul enregistré en 2009, le trafic maritime international a été marqué par une reprise de la demande en 2010, et le volume des échanges par mer a augmenté, en particulier dans les secteurs du vrac sec et des marchandises conteneurisées. Les perspectives restent toutefois fragiles, le commerce maritime étant soumis aux mêmes incertitudes et aux mêmes chocs que connaît l'économie mondiale.

### **I-1-2-1-2- Transport maritime « Convention de Bruxelles et règles de Hambourg »<sup>1</sup> :**

Le transport maritime se particularise en ce que deux régimes juridiques différents peuvent exister pour un même transport, celui de la convention de Bruxelles de 1924 et celui des règles de Hambourg de 1978.

La convention de Bruxelles de 1924 (dite Règles de La Haye) s'applique si le transport est international et dès qu'un connaissement (BL) a été émis dans un Etat signataire.

Cette convention a été modifiée par un protocole de 1968 (règles de Visby) qui étend son champ d'application.

Les règles de La Haye-Visby s'appliquent au connaissement relatif à un transport maritime international si le BL est émis dans un Etat contractant, ou le transport a lieu au départ d'un port dans un Etat contractant, ou le BL comporte une clause Paramount. Les règles de Hambourg de 1978, quant à elles vont plus loin puisqu'elles soumettent à leurs dispositions tout transport maritime à destination d'un Etat partie dès lors que le contrat est constaté dans un connaissement ou tout autre document tel qu'un "sea way bill" ou un "data freight receipt". Elles s'appliquent aussi si le port de chargement ou celui de déchargement est dans un Etat contractant ou si le BL renvoie à la convention.

### **I-1-2-2- Dans l'Union Européen<sup>2</sup> :**

Le volume total de fret traité dans les ports de l'UE en 2010 a été de 3 641 millions de tonnes, chiffre qui indique le rôle important que joue le transport maritime de marchandises, en particulier dans le commerce extra-UE. La répartition géographique des principaux ports

---

<sup>1</sup>LETACQ, (Frédéric) : *Droit des transports internationaux de marchandise s*, p.5.

<sup>2</sup>[Http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Coastal\\_region\\_statistics/fr](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Coastal_region_statistics/fr). (consulté le 01/03/2015 à 15h).

maritimes au sein de l'UE illustre la répartition du transport maritime de fret qui permet le chargement et le déchargement de gros volumes de marchandises à proximité de leurs principaux destinataires et producteurs. La région de Groot-Rijnmond aux Pays-Bas, qui comprend le port de Rotterdam, a traité le volume de fret maritime de loin le plus important (405 millions de tonnes en 2010), soit plus de deux fois et demi le volume de la région arrivant en deuxième position, à savoir Antwerpen en Belgique (160 millions de tonnes) et près de quatre fois le volume de fret traité dans la région allemande d'Hamburg (105 millions de tonnes). Ces régions bordaient toutes trois la mer du Nord. Six autres régions côtières ont enregistré un fret maritime supérieur à 50 millions de tonnes, notamment les départements français de Seine-Maritime (avec les ports du Havre et de Rouen) qui a traité le volume le plus important de fret maritime sur la côte de l'océan Atlantique du Nord-Est et des Bouches-du-Rhône (Marseille) qui a fait de même sur la côte méditerranéenne. Pour ce qui est des autres bassins, les volumes les plus importants traités dans les régions côtières de l'UE ont été de 39 millions de tonnes à Trojmiejski (Pologne, avec Gdansk et Gdynia) sur la côte baltique, de 35 millions de tonnes à Constanta (Roumanie) sur la mer Noire et de 16 millions de tonnes à Gran Canaria (Espagne) parmi les régions ultrapériphériques.

Dans la plupart des États membres, la région côtière présentant le fret maritime le plus important englobait le plus grand port de fret. Ceci n'était toutefois pas le cas en Grèce, en France et en Italie: Agii Theodori, qui est situé dans la région de Korinthia, était le plus grand port de fret en Grèce, Marseille était le plus grand port de fret en France (dans le département des Bouches-du-Rhône) et Genova était le plus grand port de fret en Italie (dans la région du même nom).

Les trois États membres affichant le volume de fret maritime le plus important en 2010 étaient les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Italie, suivis à une certaine distance de l'Espagne et de la France. Entre 2007 et 2010, le volume de fret maritime traité dans l'UE-27 a chuté de 7,5 %, ce qui illustre l'impact de la crise économique et financière. Pour la plupart des États membres le taux de variation est indiqué entre 2007 et 2010 et reflète par conséquent l'amorce de la relance après la crise. Néanmoins, la Lituanie, Malte, la Pologne, les Pays-Bas et l'Estonie étaient les seuls États membres à enregistrer des taux de fret maritime moins élevés en 2010 qu'en 2007 et, en Grèce, en Roumanie et au Danemark, le transport de fret maritime était en 2010 inférieur d'au moins 20 % au volume enregistré trois ans auparavant (un déclin similaire a été observé en Irlande de 2007 à 2009).

Le rôle important des Pays-Bas en tant que point d'accès à l'UE pour le commerce maritime est clairement visible puisque cet État occupait la première place du classement en termes de fret maritime entrant mais la troisième en termes de fret entrant. La situation inverse a été observée pour le Royaume-Uni. Parmi les États membres plus petits, la position de la Lettonie était remarquable, avec la neuvième place pour le fret maritime sortant alors qu'elle s'était classée en 21ème position pour le fret entrant. Des différences relativement importantes dans les classements entre transport de fret entrant et sortant ont également été observées pour l'Irlande et l'Estonie. Dans la grande majorité des États membres, le volume du fret maritime entrant traité dans leurs régions côtières a dépassé le volume de fret transporté dans la direction opposée, seuls les États membres baltes, la Pologne et la Roumanie ont enregistré un volume supérieur de fret maritime sortant.

### **I-1-2-3- En Afrique<sup>1</sup> :**

Toutefois, l'Afrique est restée à la traîne des transports maritimes au cours des quinze (15) dernières années. L'Afrique compte environ 80 ports importants qui génèrent 95% du commerce international des 53 pays africains dont la plupart confrontés à problèmes d'équipements, de sécurité, de productivité, d'insuffisance des mesures de facilitation et de capacités techniques.

L'importance du secteur maritime en Afrique est grandissante dans les dernières années, le transport maritime a connu une variation de plus de 200% en Afrique.

L'Afrique de l'Ouest enregistre la plus forte hausse avec plus de 364%. Cette croissance exponentielle du trafic par voie maritime nécessite des investissements massifs sur les infrastructures et une optimisation des pratiques actuelles de gestion observées en Afrique.

Malheureusement, la gestion des ports en Afrique reste encore basée dans la plupart des cas sur le vieux modèle de port de service où le secteur public est à la fois gestionnaire et exploitant. Cependant, la compétitivité d'un port ne dépend pas seulement de ses infrastructures et de ses services. Elle réside également dans la qualité et la fluidité des réseaux de transport terrestre qui le desservent c'est-à-dire l'interconnexion régionale. De ce fait, l'ensemble de l'économie africaine supporte le coût de la congestion et de la faible productivité de ces ports.

Il existe une autre forme d'activité portuaire relevant de ports non maritimes ou fluviaux, à laquelle, les pays sans littoral recourent habituellement pour pallier aux difficultés

---

<sup>1</sup> Performance Management Consulting, *les infrastructures de transport en Afrique*, Mars 2009.

spécifiques liées au dédouanement des marchandises dans les ports maritimes. Ce sont les dépôts intérieurs de conteneurs ou ports secs qui jouent le rôle d'interface entre transports maritimes et transports terrestres, entre réseaux ferroviaires et réseaux routiers. Les ports secs des pays africains sans littoral peuvent entrer en complémentarité ou en réseau avec ceux des pays voisins et cibler des investissements qui peuvent en tirer parti.

La mise en place de couloirs régionaux de transport et l'adoption de règles et normes communes peuvent jouer un grand rôle dans le développement d'initiatives de ce type.

Le développement des ports secs peut avoir pour effet non seulement de réduire le coût élevé du transporteur en transit dans les pays en développement sans littoral mais aussi de contribuer à modifier la structure des échanges et des transports en les transformant en plaque tournante pour le commerce régional.

### **I-1-2-4- En Algérie :**

La Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) et Algérie Ferries sont des acteurs incontournables du transport maritime en Algérie. Plusieurs transbordeurs font la liaison des passagers vers les côtes européennes ainsi que le transport de marchandises à travers le monde.

#### **I-1-2-4-1- Le trafic maritime de marchandises<sup>1</sup> :**

La quasi-totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime, via onze ports de commerce :

Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew/Bethioua, Béjaïa, Mostaganem, Ghazaouet, Jijel, Ténès et Delles. À l'exception des terminaux gaziers et pétroliers, il y eut très peu de travaux d'aménagements des infrastructures portuaires. Il n'y a pas de transport maritime en cabotage ni pour les marchandises (à l'exception du gaz) ni pour les passagers (malgré quelques tentatives de courtes durées et des projets inachevés).

Le remorquage est attribué aux ports, la manutention et l'accostage portuaire de tous les ports sont dévolus à la Société nationale de manutention (SONAMA). Les ports deviennent des Sociétés par actions (SPA) autonomes qui prendront aussi en charge la manutention et le remorquage. La Consignation maritime est dévolue quant à elle à l'Entreprise nationale de consignation et d'activités annexes au transport maritime (ENCAATM) qui prendra plus tard le nom de Générale Maritime (GEMA) et qui gardera le monopole de son activité jusqu'au 1997. La Société nationale de transit et de magasinage (SONATMAG) dont l'activité

---

<sup>1</sup> <http://www.algerieferries.com/> (Consulté le 02/03/2015 à 11h).

est clairement définie dans son appellation prendra plus tard le nom de la Maghrébine de transport et auxiliaire (MTA).

### **I-1-2-4-2- Le volume de l'offre et de la demande nationale en matière de transport maritime des marchandises<sup>1</sup> :**

Durant les années 80, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers monde. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales.

La flotte, sous pavillon algérien, était alors composée de plus de 80 navires de tous types (vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RORO, car-ferries). L'ensemble de cette flotte était exploitée par la CNAN qui constituait un grand armement au niveau mondial. En plus de sa propre flotte, la CNAN faisait appel à des navires affrétés dans le domaine aussi bien des vrac secs et liquides (céréales, charbon, huiles, vins, etc....) que de la ligne régulière.

A noter que l'action de la CNAN était complétée par celle de la compagnie Algéro-libyenne, CALTRAM, qui est arrivée à exploiter 4 navires en propriété durant les années 80/90 et faisait également appel à l'affrètement.

L'armement CNAN assurait ainsi avec ses capacités propres et affrétées, une part de l'ordre de 35% des échanges extérieurs de l'Algérie avec un objectif à atteindre de 50%. La demande en transport a été en progression durant les 30 dernières années, elle a littéralement explosée lors de la dernière décennie passant à l'import de 19 millions de tonnes en 2001 à 37 millions de tonnes en 2011.

**Tableau I-1 : Volume des marchandises transportées entre 1981 et 2011 :**

Année	1981	1991	2001	2011
Tonnage transporté Import (en Millions de Tonnes)	14,5	17,5	19,1	37,6
Tonnage transporté Exports (en Millions de Tonnes)	47,1	65,8	80 ,5	80,4
Tonnage transporté (en Millions de Tonnes)	61,7	82,1	99,6	118,2

**Source :** Forum des chefs d'entreprise, 02 Octobre 2012.

<sup>1</sup> BOUARROUDJ, (Abdelhamid) : « *Le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir* », in revue de Forum des chefs d'entreprise, Octobre, 2012, p.4.

### I-1-2-4-3- Les moyens de transport maritime en Algérie<sup>1</sup> :

La flotte nationale est constituée aujourd'hui de 16 unités réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RO-RO appartenant à la CNAN et un RO-RO et un vraquier appartenant à NOLIS (une filiale du groupe CEVITAL).

L'âge moyen de la flotte CNAN est supérieur à 30 ans (entre 30 et 35 ans) correspondant à celui de la démolition. Avec l'immobilisation des vraquiers et d'un Multipurpose, dans les faits, cinq navires uniquement sont opérationnels avec diverses fortunes opérant entre l'EUROPE (Marseille, Barcelone, Laspezia, Anvers et Hambourg) et l'Algérie, couvrant une part tout à fait insignifiante du trafic de marchandise générale.

Les deux navires de NOLIS sont utilisés essentiellement pour la couverture des besoins du groupe CEVITAL en matière de transport.

**Tableau I-2** : L'importation et l'exportation des produits à l'année 2011 :

Année 2011	Importation	Exportation	Total
Vrac liquides	10	77	87
Vrac solides	17	1,9	18,9
Divers	10,6	1,5	12,1
Total	37,6	80,4	118

**Source** : Forum des chefs d'entreprise, 02 Octobre 2012.

Actuellement, le littoral algérien compte 51 infrastructures maritimes : 11 ports de commerce, 2 ports pétroliers, 41 ports de pêche et un port de plaisance. Entre 2000 et 2012, 19 infrastructures portuaires (ports de commerce et de pêche) et 4 plates-formes aéroportuaires (aérodromes et pistes d'atterrissage) ont été construites durant cette période.

L'Etat a dégagé une enveloppe de 160 millions d'euros pour doter les différents ports nationaux d'un nouveau système de gestion de la sécurité maritime et portuaire et d'échange d'informations. Un milliard de dinars (9.6 millions d'euros) a été alloué à l'entreprise du port d'Oran pour rénover cette infrastructure stratégique<sup>2</sup>.

Je constate d'après tout ça que l'Algérie ne dispose pas d'un armement qui peut couvrir l'approvisionnement pour les années prochaines, alors qu'elle doit renouveler ses navires et acheter des nouveaux pour l'avenir et ça ce qu'on doit parler dans la partie D.

---

<sup>1</sup> BOUARROUDJ, (Abdelhamid): Op.cit, p.5.

<sup>2</sup> 2eme salon international des transports, de la logistique et de la mobilité, *Algérie infrastructure*, février 2015.

### **I-1-2-4-4- Caractères principaux du Code Maritime Algérien<sup>1</sup> :**

Le premier caractère qui ressort de la lecture du code maritime Algérien (CMA) est son caractère international. Le législateur algérien s'y est procédé en très nombreuses occasions par référence directe aux règles des conventions internationales existantes et la loi française. Le CMA ne s'aligne pas nécessairement sur les conventions internationales, l'Algérie ayant adhéré et ratifié une convention internationale telle que la convention de Bruxelles de 1925 peut être une source de mise en place de sa législation.

Le CMA renvoie purement et simplement à la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 dans sa version originelle pour ce qui concerne les transports maritimes sous connaissance ratifiée par l'Algérie mais il fait référence au protocole modificatif de 1968 (art.805), il renvoi directement à la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (art.96), à la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (art.121), la convention de Bruxelles de 1961 en matière de transport de passagers, la convention de Bruxelles de 1967 en matière de transport de bagages par mer (art.824). Dans d'autres domaines, la référence n'est pas aussi directe, mais l'inspiration reste certaine : ainsi La convention de 1910 inspirent certainement les règles de l'abordage et de l'assistance, alors que les règles de la Haye et York inspirent la réglementation des avaries communes (il s'agit pas là d'une convention internationale. On trouve aussi référence à la convention des nations unis sur le droit de la mer (MONTEO BAY 7/12/82), art.519 et art. 520, et la loi française : lettre de garantie (art.757) et les cas exceptés.

### **Section2 : La tarification du transport maritime.**

Les groupements privés d'armateurs, appelés « conférences », ont établi des tarifs dits «conférences» pour les lignes maritimes régulières. Ils fixent des taux de fret minimaux auxquels il est possible d'appliquer des rabais si l'importance du trafic ou la fidélité des chargeurs le justifient.

Quelques compagnies n'ont cependant pas adhéré à ces conférences. Ces « outsiders » gardent une entière liberté dans la fixation de leurs tarifs.

Les règles de tarification reprennent des principes communs que les chargeurs doivent connaître pour apprécier globalement le prix du transport.

---

<sup>1</sup> NEFFOUS, (Mohamed Mankour). : *Le nouveau code maritime algérien*, p.9.

### **I-2-1- Les principes de la tarification du transport maritime international :**

Les Compagnies de transport adoptent des règles de tarification aussi variées que sont les modes de transport utilisés, les conditions d'expédition, les caractéristiques physiques des marchandises ou encore les emballages utilisés.

Il en ressort néanmoins deux modes de tarification le plus souvent utilisés : le mode conventionnel et le mode forfaitaire. A la suite de la présentation de ces modes, sont expliqués les correctifs du fret maritime et la règle du "payant pour".

#### **I-2-1-1- Le mode conventionnel<sup>1</sup> :**

Le mode de tarification conventionnel est utilisé pour les envois de groupage, la messagerie, dès lors que les marchandises sont présentées emballées individuellement ou en lots (caisses, sacs, cartons, palettes etc.) Les compagnies de transport proposent alors des tarifs au poids brut (marchandise emballée) appelé également le poids réel (exemple : 250.000 FCFA /Tonne). Ces tarifs peuvent être proposés par tranches de poids et dégressifs. Dans ce cas, le coût de l'unité payante diminue lorsque le poids augmente.

Les marchandises dites lourdes seront taxées au poids brut alors que les marchandises dites légères seront taxées au volume ramené au poids. Des normes ont été établies selon le mode de transport utilisé afin de déterminer la notion de lourd ou léger. Le rapport entre le poids et le volume est l'indicateur de taxation.

#### **I-2-1-2- Le mode forfait (box rate)<sup>2</sup> :**

Le principe de taxation au forfait est utilisé pour les transports empotés en conteneurs FCL (Full container load). Il s'agit pour les compagnies de taxer le transport "à la boîte" c'est à dire au conteneur ou au camion ou au wagon. Pratique et simple à calculer, il permet de comparer rapidement avec la concurrence. Il faut néanmoins tenir compte de la nature des marchandises, de sa valeur et de son trajet.

Lorsqu'il s'agit d'un affrètement, le fret de base se négocie en principe librement. Ces frets ne couvrent jamais le chargement et le déchargement réalisés aux frais et risques de l'affréteur. De plus, il faudra quelques fois ajouter les frais liés à une immobilisation du bateau supérieure à ce qui est autorisé (le propriétaire du bateau limite en effet les temps

---

<sup>1</sup> Cours d'appel Rennes, 11 janvier 1968, relative au droit maritime français.

<sup>2</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Contrat-maritime.htm> (consulté le 23/01/2015 à 11h).

d'immobilisation du bateau à 24h une fois le chargement ou le déchargement effectué, ceci afin d'éviter que son bateau ne reste trop longtemps à quai par la faute de l'affréteur). On appelle ce dédommagement des «Surestaries».

### **I-2-1-3- Les correctifs :**

On peut avoir des fois des événements politiques ou économiques qui mènent à des hausses conjoncturelles des tarifs de transport des marchandises à l'international, ces correctifs sont exprimés par rapport au prix de base (en %).

Il existe une liste des correctifs dont les plus connus sont :

- **BAF (bunker Adjustment Factor) :**

Corrige le fret de base par rapport à l'évolution des barils de pétrole, qui est considéré comme la principale source d'énergie de transport.

- **CAF (Currency Adjustment Factor) :**

Corrige le fret de base par rapport à l'évolution de la devise (la monnaie forte).

**Remarque :** les deux correctifs précédents s'ajoutent au fret de base soit à la hausse, soit à la baisse.

### **I-2-1-4- La règle du "payant pour" :**

Elle s'applique aux tarifs présentés par tranches de poids et en prix dégressifs. À l'avantage du chargeur elle permet de bénéficier de l'avantage lié à la dégressivité.

Le chargeur a tout à fait le droit de taxer sur un poids fictif pour arriver dans une tranche supérieure avec un prix au kg inférieur.

### **I-2-2- Les suppléments du fret :**

L'étude des suppléments du fret, tantôt liés à des frais constituant un complément de rémunération du transporteur qualifié aussi de surestaries, tantôt relatifs à des surcharges engagées à titre permanent ou occasionnel, va permettre de terminer la délimitation des éléments composant le fret.

### **I-2-2-1- La question des surestaries (en matière de marchandise conteneurisée) :**

#### **I-2-2-1-1- La thèse du supplément de fret<sup>1</sup> :**

Désignant un montant convenu, payable à l'armateur, se rapportant au retard causé au navire au-delà du temps de planche et pour lequel l'armateur n'est pas responsable.

La thèse des surestaries supplément de fret est née de la théorie de l'affrètement, le fret étant considéré comme un loyer dû pour les jours supplémentaires pendant lesquels le navire était occupé par l'affréteur.

En cas de dépassement du temps l'affréteur devra payer des surestaries en fonction d'un taux déterminé par les parties.

#### **I-2-2-1-2- La thèse indemnitaire<sup>2</sup> :**

La deuxième doctrine s'appuie sur l'idée que le chargeur, en faute de n'avoir pas exécuté l'obligation contractuelle de charger ou décharger pendant le délai imparti qui est le temps de planche, devra des dommages-intérêts, faisant alors de la créance de surestaries une créance autonome.

Cette thèse triomphe notamment en Angleterre où les surestaries sont qualifiées de liquidated damages.

### **I-2-2-2- Les surcharges<sup>3</sup> :**

#### **I-2-2-2-1- Les frais supplémentaires permanents :**

Au fret brut déterminé par le tarif du transporteur s'ajoutent diverses surcharges et frais annexes qui correspondent à des éléments variables.

Il s'agit :

- ✓ Des frais de chargement : frais d'embarquement de la marchandise, pour couvrir les dépenses d'approche, commettage, etc.
- ✓ Des taxes diverses pouvant concerner les péages, taxes de syndicat professionnel etc.
- ✓ Des frais de transit, frais de dédouanement de la marchandise par un transitaire, frais de présentation de la marchandise en douane par le transitaire portuaire, commission de transit.

---

<sup>1</sup> GRID, (Mona) : *Le paiement de fret*, Master professionnel de Droit Maritime et des Transports, Centre de Droit Maritime et des Transports de Marseille, 2009, p.23.

<sup>2</sup> Cour d'appel Rouen, 12 octobre 2004, Bulletin des transports et de la logistique 2005, « Poucet c/ SA Méditerranéen Shipping », p.13.

<sup>3</sup> DELEBECQUE, (ph) : *Vente internationale et transport maritime*, Edition Litec, 1998, p.89.

- ✓ Le paiement de surestaries lorsque le chargeur tient à décharger sa marchandise.
- ✓ Des sur-frets ou des taxations spéciales sont prévues pour colis lourds et colis longs pour des marchandises dont l'encombrement impose un surcoût lié à la difficulté de leur chargement ou de leur déchargement alors soumis à un accord préalable.
- ✓ Des frais supplémentaires seront prévus dans le cas d'une marchandise dont le stationnement à quai ou sur terre-plein serait obligatoire faute de pouvoir réaliser le transbordement direct.
- ✓ Des dépenses seront facturées par le transitaire s'il est question que l'expédition des marchandises diverses comporte un dépôt préalable dans les magasins de la ligne.
- ✓ Un surcoût peut résulter d'une différence entre la technique de mesurage utilisée dans les ports et celle calculée.

### **I-2-2-2-2- Les frais supplémentaires temporaires :**

Non incluses dans le taux de base, ces dépenses peuvent être réclamées à la suite de hausses de carburants, variations de cours de devises, augmentations des primes d'assurance « risques de guerre », frais d'attente dans les ports, frais portuaires, etc.

### **I-2-2-2-3- Les frais annexes :**

Ces derniers concernent des frais relatifs à des prestations supplémentaires fournies par l'armateur : maintien en froid des conteneurs réfrigérés sur le terminal, frais supplémentaires entraînés par le traitement de marchandises dangereuses ou de conteneurs particuliers (non conformes aux normes ISO par exemple) frais d'emportage en conteneur et de dépotage, frais de manutention d'une grue, d'un portique, d'une grue flottante.

### **I-2-2-2-4- Débours :**

La collecte des débours de pré-acheminement par le transporteur cumulée à celle du montant du fret est intégrée au contrat de transport et donc soumise à la prescription annale.

Les frais que paie la marchandise pour un fret côté depuis quai, sous-palan ou même bord, peuvent être relativement différents d'un port à l'autre, selon les dispositions des quais d'accostage, l'emplacement du magasin, plus ou moins proche du navire ou encore l'organisation professionnelle du travail.

La vente et le transport de marchandise sont « une même opération reposant sur deux contrats qui s'ignorent »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> DELEBECQUE, (ph) : Op.cit, p.89.

### **Section3 : Les Différents Contrats et documents De Transport Maritime.**

Le contrat de transport est généralement signé et approuvé par deux parties : d'une part le transporteur et d'autre part l'utilisateur du moyen de transport. Cela dit, il arrive que pour aller d'un point de départ à un point d'arrivée un usager emprunte plusieurs moyens de transport appartenant à différents transporteurs avec des documents qui permettent de bien communiquer et bien passer les marchandises d'un port à un autre.

La simplification des procédures et des documents du commerce international constitue depuis les années soixante-dix un objectif majeur pour les organes compétents en la matière au sein des Nations Unies. À terme, tous les documents de transport seront concernés, mais ceux que l'on utilise dans le domaine maritime font l'objet d'une attention particulière. Au regard du foisonnement des émetteurs et de la diversité des engagements souscrits, seule la normalisation et la standardisation des pratiques au niveau international permettront de dématérialiser les documents de transport maritime.

#### **I-3-1- Les différents Contrats de transport maritime :**

Le terme "contrat de transport" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes<sup>1</sup>.

Article. 738 de Code Maritime Algérien : le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret.

Donc Le contrat de transport par mer est le contrat par lequel un transporteur s'engage moyennant un prix à faire parvenir une personne ou une chose en un lieu déterminé. C'est un contrat synallagmatique, consensuel, à titre onéreux et, nécessairement pour le transporteur, de caractère commercial.

L'utilisateur peut opter pour deux formules:

- Le contrat de transport de marchandise.
- Le contrat d'affrètement.

---

<sup>1</sup> Art.1 « définition ». Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (règle de Rotterdam) : Op.cit, p.5.

### **I-3-1-1- Le contrat de transport de marchandise :**

Le contrat de transport maritime de marchandise est celui par lequel une personne, le chargeur, s'engage à payer un fret déterminé à une autre personne, le transporteur, qui s'engage à son tour à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre<sup>1</sup>.

C'est un contrat consensuel, toujours commercial soumis à une réglementation impérative (convention de Bruxelles, règles de Hambourg, la loi).

#### **I-3-1-1-1- Les parties du contrat de transport<sup>2</sup> :**

✓ Le transporteur maritime :

Est celui qui moyennant un fret déterminé s'est engagé à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre. Le terme de transporteur désigne toute personne par laquelle et au nom de laquelle un contrat de transport de marchandise par mer est conclu avec un chargeur.

✓ Le chargeur :

Le chargeur est la personne qui a conclu un contrat de transport maritime de la marchandise avec un transporteur. Il, est identifié au connaissement.

Il doit:

- Payer le fret.
- Emballer, conditionner étiqueter, marquer la marchandise.
- Présenter la marchandise en temps et lieu convenus.

#### **I-3-1-1-2- Obligations des parties du contrat de transport<sup>3</sup> :**

✓ Obligations du transporteur :

- Mettre le navire en bon état de navigabilité :

C'est-à-dire, convenablement armé, équipé et approvisionné le navire, mettre en bon état les cales, chambres frigorifiques et tous autres parties du navire où les marchandises seront chargées pour leur réception, leur transport et leur conservation.

Cette notion de navigabilité comporte deux aspects : nautique et commerciales.

- Navigabilité nautique : elle touche l'état de la coque du navire.
- Navigabilité commerciale : elle concerne les aménagements intérieurs du navire conçus pour la réception.

---

<sup>1</sup> Convention de Bruxelles, fiche n°3, de 25/08/1924 porte sur l'exploitation du navire.

<sup>2</sup>BOUKHATMI, (Fatima) : *Droit maritime et relation juridique*, Faculté de droit université d'Oran, p.8.

<sup>3</sup> NEFFOUS, (Mohamed Mankour) : *Op.cit*, p.41.

- Prise en charge :

La prise en charge est l'acte à la fois matériel et juridique par lequel le transporteur prend possession effective de la marchandise et l'accepte au transport<sup>1</sup>.

- Chargement et arrimage de la marchandise :

Le chargement est l'opération qui consiste à mettre la marchandise à bord du navire.

L'arrimage c'est l'ensemble des opérations consistant à mettre à la bonne place et à disposer la marchandise dans les différents compartiments du navire<sup>2</sup>.

- Réalisation du voyage :

C'est le seul domaine où le transporteur a une liberté puisqu'il va affronter les risques de la mer, à cet effet, c'est lui qui choisit l'itinéraire le plus sûr, le plus économique.

- Désarrimage, Manutention, Déchargement de marchandises :

La cour d'Aix-en-Provence a défini le déchargement comme l'opération qui consiste à enlever la marchandise du navire pour la mettre à quai.

- Livraison :

La livraison marque la fin juridique du contrat de transport maritime et de la responsabilité du transporteur maritime, en remettant la marchandise au réceptionnaire ou à son représentant légal.

- Livraison sous palan :

Le transporteur maritime stipule dans ces conditions générales au verso du connaissement des clauses de mandat<sup>3</sup> énonçant que sa responsabilité cesse dès la remise de la marchandise à une entreprise de manutention.

- ✓ Obligations du chargeur :

- Obligation au fret :

Par le contrat de transport de marchandises par mer, le chargeur s'engage à payer une rémunération appelée fret, rappelle l'article 738 du code maritime algérien. Ensuite, L'art. 797 énonce que le chargeur doit le prix du transport ou fret dont le montant et les modalités sont établis par convention entre les parties.

- Autres obligations du chargeur :

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou par l'usage du port de chargement. Le chargeur qui ne présente

---

<sup>1</sup> Tribunal de Commerce Marseille, *Bulletin des transports et de la logistique*, juin 1994, p.605.

<sup>2</sup> Lamy : *Définition du Transport*, Tome 2, p.384.

<sup>3</sup> Article 7 du connaissement CALTRAM.

pas sa marchandise en temps et au lieu indiqués, paiera une indemnité correspondante au préjudice subi par le transporteur, et au plus, égalé au montant du fret convenu<sup>1</sup>.

Les autres obligations du chargeur sont des obligations de renseignements, c'est-à-dire, le chargeur est considéré avoir garanti au transporteur l'exactitude de sa déclaration concernant les marques, le nombre, la quantité, et le poids des marchandises à ce titre.

Il répond envers le transporteur de toutes pertes, dommage et dépenses provenant ou résultant d'inexactitude sur ces points<sup>2</sup>.

### **I-3-1-2- Le contrat d'affrètement :**

L'affrètement de navire est le contrat par lequel le propriétaire de navire appelé fréteur met à la disposition d'une personne appelée affréteur, tout ou une partie de la capacité d'un navire pour un type d'exploitation déterminé moyennant un loyer d'affrètement. Il existe trois (03) types d'affrètement : l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps et l'affrètement coque-nue. Rappelons succinctement le contenu de chaque type d'affrètement et les obligations d'affréteurs et les fréteurs dans chaque type.

**I-3-1-2-1- Les types d'affrètements<sup>3</sup> :** Il existe trois types d'affrètements.

✓ L'affrètement coque nue :

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

✓ L'affrètement au voyage :

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

✓ L'affrètement à temps :

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

---

<sup>1</sup> Article 772 du code maritime algérien.

<sup>2</sup> Articles 753 du code maritime algérien.

<sup>3</sup> Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

### I-3-1-2-2- Les obligations de fréteur et d'affréteur<sup>1</sup> :

✓ L'affrètement coque nue :

❖ Les obligations du fréteur:

- o Livrer le navire à la date et au lieu convenus en état de navigabilité.
- o Supporter les charges financières du navire.

❖ Les obligations de l'Affréteur:

- o Utiliser le navire avec soin et prudence.
- o Régler le fret généralement et mensuellement.
- o Payer l'équipage, l'assurance.
- o Restituer le navire en bon état.

✓ L'affrètement à temps :

❖ Les obligations du Fréteur;

- o Livrer le navire à la date et au lieu convenus.
- o Garantir les caractéristiques du navire, notamment la taille, la vitesse, et payer les charges fixes d'exploitation (salaire de l'équipage par exemple).
- o Maintenir le navire dans un état de navigabilité.

❖ Les obligations de l'affréteur:

- o Employer le navire à des trafics légaux par le transport de marchandises licites entre des ports sûrs et bons.
- o Payer le fret.
- o Payer les dépenses variables d'exploitation.

❖ Responsabilité :

- o Chacun des membres est responsable du manquement à ses obligations.
- o Les parties peuvent décider l'application de règles de responsabilité différentes.

✓ L'affrètement au voyage:

❖ Les obligations du fréteur :

Elles peuvent s'analyser en trois phases successives :

- o Avant le départ.
- o À la cour du voyage.

---

<sup>1</sup> LOUNES, (M.N) : « le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime », chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004, p.26.

- o Au port d'arrivée.
  - ❖ Les obligations de l'affréteur :
    - o Désigner le port ou les ports de chargement.
    - o Régler le fret généralement exprimé à la tonne de marchandise.
    - o Charger et décharger la marchandise à ses frais.
    - o Réaliser ses dernières opérations dans les délais convenus.
  - ❖ Responsabilité des parties:
    - o En premier lieu il faut toujours se référer à la charte comme dans les autres types de contrat.
    - o La loi indique que le fréteur est responsable des pertes et avaries occasionnées aux marchandises tant qu'elles sont sous sa responsabilité, mais dans les limites de la charte.

### **I-3-2- Les différents documents de transport maritime :**

Il existe de 2 types :

- Le connaissement.
- Le manifeste.

Ces deux documents sont les plus importants car déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires. Ci-dessous, sont énumérés les différents documents qui circulent au sein de l'agence maritime au cours de ce processus.

#### **I-3-2-1- Le connaissement :**

Le connaissement maritime est le contrat de transport par excellence et la forme la plus commune des contrats maritimes, même plus fréquemment utilisée que la charte-partie (le contrat d'affrètement par excellence)<sup>1</sup>.

Par ailleurs, comme le transport maritime se réalise en général entre les ports des divers Etats, les connaissements maritimes arborent un caractère international, les faisant une féconde source de conflit de lois.

---

<sup>1</sup> PATRICIA, (Cordier) : *Connaissement maritime*, Editions du juris-classeur, p.3.

La spécificité du connaissement comme contrat maritime découle de sa triple fonction.

Quant à la détermination de son caractère négociable, elle présente un intérêt en vue de son intégration ou non dans le champ d'application des textes communautaires sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

### **I-3-2-1-1- L'émission du connaissement maritime<sup>1</sup> :**

En effet, le connaissement maritime est un document exceptionnel arborant une triple fonction, le connaissement est, avant tout, l'instrument du contrat de transport, par conséquent il établit la meilleure preuve des modalités du contrat de transport. D'autre part, il constitue le reçu des marchandises et il a acquis la qualité de titre représentatif de la marchandise.

#### **❖ Preuve du contenu du contrat de transport :**

Pour les transports de lignes réguliers, sur le recto figurent le nom et le transporteur, le nom du chargeur, celui du destinataire et du «~~not~~ify », le nom du navire, le port de chargement et le port de déchargement, éventuellement le point de départ et le point de destination finale de la marchandise, les mentions décrivant les marchandises, la mention qu'elles ont été chargées en bon état apparent, éventuellement les réserves émises par le transporteur ou son agent, enfin les signatures des parties. Au verso figurent les conditions du contrat, le plus souvent imprimées en très petits caractères. Les clauses du connaissement définissent les conditions du contrat de transport. Curieusement, cet instrument d'un contrat tripartite ne comporte qu'une seule signature, celle du transporteur.

#### **❖ Reçu des marchandises :**

La délivrance du connaissement signé par le transporteur établit la quantité et l'état des marchandises qu'il a reçues pour embarquement sur son navire ou effectivement embarquées sur tel de ses navires. Le connaissement maritime n'est pas un contrat d'adhésion en lui-même, mais une forme standard de contrat : une forme de document imprimé auquel le transporteur ajoute certains éléments et conditions au vue de l'expédition à accomplir. Cependant, ce sont les chargeurs qui complètent ce document sur l'état et la nature des marchandises. Ensuite le connaissement est signé par le transporteur qui vérifie l'exactitude de la description du chargeur et il le remet au chargeur.

---

<sup>1</sup> BINNAZ, (Topaloglu) : *Le Connaissement Maritime Et Conflit De Loi*, p.291.

### ❖ Titre représentatif de la marchandise :

C'est la fonction la plus originale du connaissement. Ses deux autres fonctions sont également assurées, plus ou moins complètement, par les autres titres de transport ; en revanche, la fonction de représentation de la marchandise n'est assurée que par le connaissement maritime. Même si la valeur documentaire du connaissement a été reconnue par les praticiens dès le début du 19<sup>ème</sup> siècle, ce n'est qu'en 1859 que la Cour de cassation posait le principe que « la propriété des marchandises voyageant par mer est représentée par le connaissement », la Cour ajoutant que « le connaissement, ainsi que les marchandises dont il est la représentation, se transmet par la voie de l'endossement »<sup>1</sup>. Il en résulte que d'un point de vue pratique, le connaissement est la marchandise ou que plus exactement tout se passe comme si le connaissement était la marchandise. Cette fonction de titre représentatif de la marchandise du connaissement suscite une discussion sur le caractère négociable de ce document.

### I-3-2-1-2- Contenu du connaissement maritime :

C'est un document standardisé comportant au recto les conditions générales du contrat et au verso, les conditions particulières, matérialisées par une série de cases à remplir compte tenu du transport à effectuer. Y figure :

- o Les mentions relatives aux parties: chargeur, transporteur, etc.
- o Les mentions relatives à la marchandise: poids, volume, marque, etc.
- o Le montant du fret.
- o La date et lieu d'émission.
- o Le nombre d'originaux.
- o La signature des parties.
- o Mentions supplémentaires si le transport est soumis aux règles de Hambourg.

### I-3-2-1-3- Les formes du connaissement<sup>2</sup> :

L'art.758 stipule que le connaissement peut être établi :

- Au nom d'un destinataire désigné par un connaissement à personne dénommé.

---

<sup>1</sup> Cours de Cassation, 17 août 1859.

<sup>2</sup> NEFFOUS, (Mohamed Mankour) : Op.cit, p.39.

- A l'ordre d'un chargeur ou d'une personne indiquée par lui au connaissement à ordre.
- Au porteur.

Il ajoute aussi, que si dans un connaissement à ordre, la personne à l'ordre de laquelle le connaissement est établi, n'a pas été désigné, il est considéré comme établi à l'ordre du chargeur.

### ❖ **Le connaissement nominatif (A personne dénommée) :**

Il indique nommément qui est le destinataire, de ces avantages, il n'est pas exposé au risque de perte et de vol, car le connaissement désigne expressément le destinataire, ce qui oblige le transporteur à livrer à ce destinataire qui figure dans la case destinataire.

Ce connaissement présente un inconvénient du fait qu'il ne circule pas de façon commode, puisqu'il ne peut pas être transféré suivant les formes simplifiées du droit commun. Il peut être cédé selon les règles du droit commun<sup>1</sup>.

### ❖ **Le connaissement à ordre :**

C'est un connaissement dans lequel il est indiqué le nom du destinataire, et lorsqu'il est émis à ordre, il est transférable par endossement et le dernier endossataire devient destinataire.

Le connaissement joue un rôle important dans le crédit documentaire.

Le Code Maritime Algérien énonce dans son art.758 que si un connaissement à ordre en blanc, le chargeur doit l'endosser, selon le professeur Scapel, cet endossement n'a aucune nécessité juridique, car en fait, c'est un connaissement au porteur<sup>2</sup>.

### ❖ **Le connaissement au porteur :**

Ce connaissement a l'avantage de circuler en toute liberté, il se transmet par sa remise à une autre personne. Il se transmet aussi comme un billet de banque par tradition (TRADERE).

L'art.760 du CMA apporte une disposition tout à fait différente à celle du droit français, il précise que le transporteur est tenu de délivrer au chargeur autant d'exemplaires identiques du connaissement que ce dernier le juge nécessaire.

En revanche, l'art.37 du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 prévoit que chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour la cargaison, mais il est souvent rédigé en quatre exemplaires : celui du capitaine, dit

---

<sup>1</sup>Art.221 du code civile algérien stipule que la cession n'est opposable au débiteur ou au tiers que si elle est acceptée par le débiteur ou si elle lui est notifiée par acte extrajudiciaire.

<sup>2</sup> Art.54 du code civile algérien.

connaissance chef, celui de l'armateur et deux exemplaires pour le chargeur, les deux derniers ne sont pas négociables, les autres le sont.

Cette multiplication a des inconvénients pratiques comme la délivrance des marchandises au premier qui se présente au capitaine, en cas d'un connaissance au porteur.

En cas de divergence entre les exemplaires du connaissance, chaque partie ne peut prévaloir que des indications portées sur l'exemplaire qu'elle détient que si ces indications figurent également sur celui se trouvant entre les mains de l'autre partie.

Tandis, qu'en doctrine, Le doyen Rondière précise dans son opinion que seules les énonciations du connaissance chargeur sont prises en considération, car ce connaissance va servir au crédit documentaire.

L'art. 785 énonce que s'il se présente plusieurs détenteurs du connaissance pour réclamer les marchandises, le transporteur ne peut délivrer à aucun entre eux, mais doit pour le compte du destinataire légitime, consigner les dites marchandises en lieu sûr et en informer immédiatement ceux qui se sont présentés et le chargeur. C'est pratique difficile, car comme on le sait, le chargeur se situe à l'autre côté, et il est impossible de l'appeler pour se présenter, par ailleurs, il peut participer par un échange d'écrits.

### **I-3-2-2- La charte partie<sup>1</sup> :**

La Charte-partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (l'affréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (fréteurs) en vue du transport d'une cargaison. La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement. Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi. « Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte-partie qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire ».

Dans la charte-partie, le propriétaire garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire, mais l'affréteur est responsable de la cargaison. Les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières peuvent être affrétés sous diverses formes.

---

<sup>1</sup>BOUKHATMI, (Fatima) : Op.cit, p.13.

### **I-3-2-3- Le connaissement de groupage<sup>1</sup> :**

Document établi sur un imprimé par une personne ayant procédé au groupage des marchandises (commissionnaire, transitaire), l'imprimé est fourni par le transporteur. Le groupeur y figure en qualité de chargeur, le dégroupier en qualité de destinataire.

### **I-3-2-4- Connaissement direct<sup>2</sup> :**

Il couvre de bout en bout soit un transport exclusivement maritime mais réalisé par plusieurs transporteurs successifs, soit un transport mixte. Il engage solidairement tous les transporteurs s'il sert à constater la prise en charge de la marchandise par chacun d'eux. Il est différent du document de transport multimodal émis par un commissionnaire de transport.

### **I-3-2-5- Connaissement net (clean bill of lading)<sup>3</sup>:**

Est un connaissement sur lequel le transporteur n'a formulé aucune réserve concernant les indications relative à la marchandise telles que fournies par le chargeur.

### **I-3-2-6- L'avis d'arrivée<sup>4</sup> :**

C'est un document émis par le service « Documentation Import » de l'agence maritime. Il est adressé au destinataire de marchandise, porteur du connaissement ou « NOTIFY PARTY ». On y trouve des renseignements sur la date probable ou effective d'arrivée de la marchandise, la date et le lieu de livraison prévus.

En conclusion, nous pouvons déduire que ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.) à coté il existe deux type de transport en vrac ou bien conditionné.

Durant cette décennie une grande course s'est déclenchée pour atteindre un seuil de développement en matière de transport maritime. En Algérie une politique est mise en œuvre par l'Etat et entreprise pour permettre le développement et l'organisation du transport maritime qui constitue un élément essentielle dans les échanges internationales.

---

<sup>1</sup> Convention de Bruxelles, fiche n°3, de 25/08/1924 porte sur l'exploitation du navire.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> <http://www.logistiqueconseil.org> (consulté le 25/01/2015 à 16h).

**Chapitre II**  
**Processus d'une opération**  
**de dédouanement et de**  
**transit**

La mise à niveau des procédures de dédouanement reste la clé nécessaire de la mission fiscale et économique de la douane, à cet effet elle met en place des procédures manuelles et des procédures informatisées.

Une entreprise désireuse d'exporter ou d'importer sa marchandise à l'étranger à tout intérêt à confier le transport à un partenaire extérieur tel que le transitaire, qui organisera les opérations de dédouanement.

Le transitaire est donc celui qui effectue les opérations de transit. Il est dans l'impossibilité d'accomplir les différentes formalités et de surveiller les opérations nécessaires pour assurer le passage des marchandises au-delà des frontières.

Durant notre deuxième chapitre nous allons mettre en évidence dans sa première section le processus de dédouanement des marchandises ensuite nous traiterons d'une seconde section qui traitera à son tour de l'opération de transit et des transitaires.

### **Section1 : Processus d'une opération de dédouanement.**

L'évolution du commerce mondial, les réalités économiques ou monétaires propres à chaque pays ou aux communautés existantes, la nécessité d'adapter les échanges à des conditions plus au moins contraignantes se traduisant par un ensemble de règles et de contrôles mis en place par l'administration des douanes ce qu'on a souvent appelé « les procédures douanières » a comme rôle essentiel, la défense de la production nationale par l'application de droits et taxes compensatoires destinés à protéger les prix et le marché intérieur.

#### **II-1-1- Approche théorique sur la douane :**

##### **II-1-1-1- Les définitions de la douane :**

- Le dictionnaire LAROUSSE :

*« La douane est une administration chargée de percevoir les taxes imposées sur les marchandises importées ou exportées. Siège de cette administration, en particulier à la frontière ou dans un aéroport s'arrêter à la douane. Ses droits perçus être exempté de douane ».*

- Le centre national de ressource textuelle et lexicale :

*« La douane est une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises; système de surveillance et de taxation du commerce international ».*

- Le dico du commerce international :

*« La douane est une administration fiscale, a aujourd'hui considérablement évolué. Rattachée au ministère du Budget, des Comptes publics, de la Fonction publique et de la Réforme de l'État, les services de la direction générale des douanes et droits indirects ».*

- L'organisation mondiale des douanes :

Dans son glossaire des termes douaniers internationaux :

*« La douane est Les services administratifs responsables de l'application de la législation douanière et de la perception des droits et taxes à l'importation et à l'exportation et qui sont également chargés de l'application d'autres lois et règlements relatifs, entre autres, à l'importation, au transit et à l'exportation de marchandises ».*

*« Le bureau de douane est L'unité administrative compétente pour l'accomplissement des formalités de douane ainsi que les locaux et autres emplacements approuvés à cet effet par les autorités compétentes ».*

De ce qui précède, nous déduisons que la douane est une administration qui s'occupe la place du contrôleur et percepteur chargé de percevoir les droits sur certaines marchandises à l'entrée ou à la sortie d'un Etat.

### **II-1-1-2- Les missions de la douane<sup>1</sup> :**

L'explication de la mission de l'administration des douanes dans l'application de la législation et de la réglementation commerciales se résume généralement dans trois (03) domaines d'interventions d'ordre fiscal, économique, et de sécurité.

#### **II-1-1-2-1- La mission fiscale :**

Elle veille au respect des mécanismes de régulation des échanges, pour garantir la correcte perception des droits et taxes auxquels sont soumis les marchandises, conformément à la législation en vigueur et d'assurer la concurrence ainsi que la loyauté des transactions. Elle perçoit différents impositions (droit de douane, TVA autres redevances, droits antidumping ou droit compensateur.....).

---

<sup>1</sup> PIERRE-GUY, (De Lentdecker): *Le technicien du commerce international*, 4eme édition, les éditions d'organisation, Paris, 1989, p.139.

**II-1-1-2-2- La mission économique :**

la douane joue un rôle très important en matière de mise en œuvre des mesures de politique commerciale, ainsi la mondialisation et la libéralisation des échanges, la croissances des volumes, la sophistication des produits, l'évolution des modes de commerce, ont lancé de nouveaux défis pour l'administration des douanes quoi se trouve actuellement sensibilisée d'identifier les domaines réglementaires appelant un rapprochement des législations et une harmonisations des procédures.

**II-1-1-2-3- La mission sécuritaire :**

En effet l'ouverture des frontières et le développement du commerce international ont confié à la douane l'application d'autres législations et réglementations, qui ont pour but de protéger la chaîne logistique du commerce internationale des pratiques frauduleuses, et qui ne se résume pas simplement à une application de la réglementation relative à la contrebande, mais aussi à l'application des lois et textes relatifs au risque alimentaire, sanitaire et environnemental, blanchiment d'argent.

**II-1-1-3- Champ d'application de la loi douanière :**

La loi douanière s'applique d'une façon uniforme sur tout le territoire douanier, constitué généralement du territoire national, des eaux intérieures, les eaux territoriales, la zone contiguë et l'espace aérien qui les surplombe<sup>1</sup>.

Des exceptions sont cependant prévues à l'application uniforme de la législation douanière, soit pour un contrôle plus rigoureux, soit pour soustraire totalement ou partiellement une partie du territoire douanier à la législation et à la réglementation en vigueur.

Ces exceptions sont :

**II-1-1-3-1- Le rayon des douanes<sup>2</sup> :** qui comprend

- une zone maritime constituée des eaux intérieures, des eaux territoriales et de la zone contiguë.
- une zone terrestre qui s'étend en-deçà du littoral maritime ou de la frontière terrestre.

**II-1-1-3-2- Les zones franches<sup>3</sup> :** ne s'applique pas en partie ou en totalité et ce dans le but d'attirer les investissements étrangers.

---

<sup>1</sup> Article 1 du code des douanes algériennes.

<sup>2</sup> Article 29 du code des douanes algériennes.

<sup>3</sup> Article 2 du code des douanes algériennes.

**II-1-1-4- Les moyens juridiques d'action de la douane :**

Ils sont constitués de l'ensemble des lois et règlements que la douane est chargée d'appliquer. Les principaux instruments juridiques de l'action de la douane sont constitués:

- Le code des douanes ;
- des lois, notamment les lois de finances ainsi que les règlements pris dans différents domaines et qui comportent des dispositions dont l'application relève de l'administration des douanes ;
- Le tarif douanier ;
- Des conventions multilatérales ou bilatérales en matière d'octroi d'avantages commerciaux ou tarifaires ;
- des conventions internationales conclues sous l'égide de l'organisation mondiale des douanes ;
- des conventions internationales conclues sous l'égide de différentes organisations internationales ;
- des conventions multilatérales ou bilatérales en matière d'assistance administrative mutuelle conclues par la douane interne avec des administrations douanières étrangères.

**II-1-2- Les procédures de dédouanement :**

Dans ce cadre on note les procédures manuelles de dédouanement et les nouvelles procédures de dédouanement.

**II-1-2-1- Les procédures manuelles de dédouanement :**

Toute marchandise objet d'un échange avec un pays tiers (importation ou exportation) doit faire l'objet d'une déclaration en douane, le déclarant à seul la responsabilité de cette formalité, les agents en douane ne jouant qu'un rôle de conseil<sup>1</sup>.

L'ensemble des opérations de dédouanement se scinde en trois aspects principaux :

- la déclaration des marchandises.
- la présentation des marchandises à la douane.
- l'évaluation et le paiement de la dette douanière.

---

<sup>1</sup> Article 84 du Code des douanes.

Dans certains cas, des contrôles spécifiques seront exercés sur un nombre limité de marchandises afin d'exercer une surveillance accrue du commerce extérieur.

**II-1-2-1-1- La déclaration des marchandises :**

Avant le dépôt de la déclaration en douane, toute la marchandise est soumise impérativement aux opérations de conduite, présentation et mise en douane qui constituent les obligations du transporteur vis-à-vis des services de la douane.

**❖ La conduite et la mise en douane<sup>1</sup> :**

La conduite est l'opération d'acheminement des marchandises importées ou à exportées vers le bureau de douane le plus proche de la frontière du territoire douanier, le transporteur doit impérativement emprunter, pour cela, la route légale.

L'opération qui suit, est la mise en douane qui permet au service des douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'au dédouanement ou l'enlèvement (en cas des marchandises illégales).

**❖ L'établissement et la vérification de la déclaration en détail :**

Le code des douanes stipule expressément que : « Toutes les marchandises importées ou réimportées, destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail »<sup>2</sup>.

**• L'établissement de la déclaration en détail<sup>3</sup> :**

**➤ Définition de la déclaration en détail :**

La déclaration en détail est l'acte par lequel le déclarant désigne 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.

Cette déclaration obéit à certaines règles fondamentales :

- La déclaration en détail doit être contrôlée par les services des douanes et cela même si l'opération en question bénéficie de l'exemption des droits et taxes comme c'est le cas pour les opérations d'exportation.

- La déclaration en détail doit être faite par écrit, elle doit être signée par le déclarant.

Cette obligation confirme le principe d'uniformité de l'action des douanes énoncé dans le code algérien de douane comme suit : « les lois et règlement douanier s'appliquent sans égard à la qualité des personnes »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://www.douane.gouv.fr/articles/c807-importation>. (Consulté le 20/02/2015 à 15h).

<sup>2</sup> Article 75 de La Loi n°98-10 du 22 aout 1998 relative aux procédures de dédouanement.

<sup>3</sup> Décision n° 12 du 03 février 1999 relative à la forme de la déclaration en détail.

• **Le contrôle et la vérification de la déclaration<sup>2</sup> :**

L'enregistrement de la déclaration signifie que la douane l'a reconnu recevable, et c'est ce qui se fait automatiquement par le système informatique, cependant, cette recevabilité ne concerne que l'aspect formel de cette dernière.

L'enregistrement de la déclaration par le système informatique de gestion (SIGAD) a pour effet juridique de lier le déclarant à l'administration des douanes, ainsi il doit obligatoirement honorer ses engagements et payer les droits et taxes calculés selon les modalités et les règles en vigueur à cette date.

La vérification est traduite par l'ensemble des mesures légales et réglementaires prises par l'administration des douanes pour s'assurer que la déclaration est correctement établie, que les documents justificatifs sont réguliers et que les marchandises sont conformes aux indications figurant sur la déclaration et les documents.

Une fois la déclaration est admise conforme elle est transmise au receveur qui procédera à la liquidation et l'acquittement des droits et taxes.

**II-1-2-1-2- La présentation des marchandises en douane<sup>3</sup>:**

Pour tout navire accostant dans un port, il y a obligation de conduite et de présentation en douane, quel que soit le mode de conditionnement des marchandises (vrac conteneurs, conventionnels et remorques).

Cette obligation se traduit par le dépôt du manifeste qui reflète l'état de la cargaison à décharger. Il doit être déposé à la douane dans les 24 heures qui suivent l'arrivée du navire au port, par le transporteur/armateur ou son représentant. Le déchargement de marchandises est soumis à l'autorisation de la douane qui doit en être informée suffisamment à l'avance pour procéder à des contrôles éventuels.

Le déchargement étant réalisé, les marchandises sont constituées en dépôt temporaire, dans l'attente de l'obtention d'une destination douanière.

Si aucune destination douanière n'est donnée aux marchandises dans les 24 heures qui suivent l'arrivée du navire, ces marchandises sont couvertes par la déclaration sommaire initialement déposée et elles sont constituées en magasin de dépôt temporaire, et peuvent y séjourner durant 45 jours.

---

<sup>1</sup> Article 3 et Article 7 du code algérien de douane.

<sup>2</sup> TEULE-MARTIN, (Catherine): *la douane instrument de la stratégie internationale*, édition ECONOMICA, Paris, 1995, p.98.

<sup>3</sup> Articles 38 du code de commerce.

L'entrée en magasin de dépôt temporaire doit s'effectuer sous couvert de la déclaration sommaire, consolidée par un état des différences s'il y a lieu, l'ensemble constituant la déclaration sommaire de dépôt temporaire (DSDT).

**II-1-2-1-3- Evaluation et paiement de la dette douanière :**

**❖ Définition et naissance de la dette douanière<sup>1</sup> :**

Le terme « dette douanière » désigne l'ensemble des sommes qui sont perçues par la douane à l'importation, de façon exceptionnelle à l'exportation.

La dette naît :

- du fait de la mise en libre pratique de la marchandise.
- du fait du placement sous le régime de l'admission temporaire en exonération partielle des droits.
- du fait d'une introduction irrégulière sur le territoire communautaire.
- du fait de l'introduction de marchandises prohibées ou faisant l'objet de restrictions.

La dette douanière devient ensuite exigible dès l'enregistrement de la déclaration.

**❖ Utilisation des méthodes d'évaluation:**

Le code des douanes prévoit plusieurs méthodes d'évaluation pour le paiement de la dette douanière.

**• Les différentes méthodes d'évaluation<sup>2</sup>:**

**➤ La valeur transactionnelle:**

La valeur transactionnelle reste privilégiée et définie comme étant le prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises après ajustement éventuel, lorsqu'elles sont vendues pour l'exportation à destination du territoire douanier.

Ceci revient, dans la pratique à prendre en considération le prix net facturé des marchandises à évaluer cependant le service des douanes ne sont pas lié par le prix net facturé puisque son acceptation est subordonnée à des conditions.

**➤ Les méthodes de rechange:**

Les méthodes de substitution prévues aux articles à du code de douane algérien(CDA) peuvent être utilisées lorsque la valeur transactionnelle n'est pas acceptable, et lorsque les marchandises importées n'ont pas fait l'objet d'une vente (marchandises cédées à titre de dons la valeur).

---

<sup>1</sup> Ghislaine, (LEGRAND) et Hubert, (MARTINI) : *gestion des opérations import-export*, édition DUNOD, 2007/2008, p.71.

<sup>2</sup> Direction générale des douanes, *première partie du Guide de la valeur en douane: la valeur en douane à l'importation*, p.6.

➤ **Méthode déductive:**

Cette méthode permet au service de déterminer la valeur en douane à partir du prix de revente de la marchandise importée ou de marchandises identiques ou similaires importées sous réserve de la déduction de certains éléments (droits et taxes perçus à l'importation, bénéfices réalisés etc.).

➤ **La méthode de la valeur calculée:**

La valeur à retenir par le service est établie à partir des éléments constitutifs du prix des coûts de production fournis par le producteur de la marchandise considérée.

**II-1-2-2- Les nouvelles procédures de dédouanement :**

Dans le cadre de la facilitation des procédures, la douane a créé des nouvelles procédures de dédouanement, on distingue :

**II-1-2-2-1- La procédure de droit commun<sup>1</sup> :**

C'est celle que l'on met en œuvre lorsqu'on ne peut pas ou qu'on ne veut pas bénéficier d'une procédure dérogatoire (particulière).

Elle s'applique donc lorsque l'exportateur ou l'importateur ne demande rien de spéciale soit de plein droit.

Ceci implique aussi que toute procédure dérogatoire doit faire l'objet d'une demande.

**II-1-2-2-2- La procédure simplifiée de dédouanement<sup>2</sup> :**

La procédure de droit commun de dédouanement est relativement contraignante surtout pour les opérateurs qui ont un trafic important à gérer ou qui doivent respecter des délais très courts. On a donc mis en place de nombreuses procédures simplifiées (dérogatoires) afin de ne pas entraver le fonctionnement normal de certaines activités.

Il ne faut pas cependant perdre de vue qu'une procédure simplifiée signifie un contrôle plus faible. De ce fait, les procédures simplifiées peuvent être refusées en raison :

- Du manque de fiabilité de l'opérateur.
- De la nature à « risque » de certains produits.

Leur objectif est de simplifier la procédure par rapport à celle du droit commun pour faciliter le travail de certains opérateurs. Sont visé en particulier ceux qui ont une activité douanière importante.

---

<sup>1</sup> PAVEAU, (Jacques), et autres, *exporter : pratique du commerce internationale*, édition FOUCHER, Malakoff, 2013, p.321.

<sup>2</sup> Ibid., p.322.

❖ **Les principales procédures simplifiées<sup>1</sup> :**

• **La procédure de dédouanement à domicile (PDD):**

Les opérateurs justifiants d'un volume d'activité suffisante ils possédant un crédit d'enlèvement (c'est-à-dire la possibilité de ne pas payer immédiatement les droits et taxes).

• **La procédure de dédouanement simplifiée (PDS) :**

Elle permet aux opérateurs en douane de disposer de leur marchandise moyennant le dépôt d'un document ou une déclaration informatique qui comporte des informations suffisantes pour permettre au service des douanes d'identifier les marchandises et de mettre en œuvre un régime douanier sollicité mais de toute façon ce document doit être suivi d'une déclaration de régularisation.

Il faut donc :

- Un dépôt d'un document d'informations simplifié (souvent par informatique).
- Un dépôt d'une déclaration de régularisation.

• **La procédure de dédouanement express :**

C'est aussi une procédure qui vise à simplifier les opérations de dédouanement par des envois express.

• **La procédure de dédouanement des colis postaux :**

Elle ne concerne que la marchandise importée ou exportée pour la consommation.

**II-1-3- Les régimes douaniers :**

Lors du dédouanement, la procédure précise la situation juridique attribuée à la marchandise, c'est-à-dire le régime sous lequel elle est placée.

**II-1-3-1- Définition :**

Il s'agit de régimes douaniers qui conduisent à favoriser, à l'importation comme à l'exportation, certaines activités commerciales ou industrielles sur le territoire dans l'objectif de placer les opérateurs dans des conditions favorables pour affronter la compétition internationale. Ils suspendent, pour tous les opérateurs du commerce extérieur qui respectent certaines conditions requises et dont l'activité ne porte pas atteinte aux intérêts communautaires, les droits, taxes et autres formalités douanières<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://www.cgi-cf.com/> (Consulté le 28/02/2015 à 17:00).

<sup>2</sup> R, (Petiot) : *Actions logistiques à l'export*, 2009, p.55.

**II-1-3-2- Les types de régimes douaniers :**

Le choix du régime douanier dépendra donc de l'usage que l'entreprise fera des marchandises :

**II-1-3-2-1- Les régimes définitifs<sup>1</sup> :**

Elle suppose la mise en libre pratique de la marchandise (MLP) et la mise à la consommation (MAC).

La MLP entraîne l'application des mesures communautaires tarifaires (paiement des droits) et de politiques commerciales. Ce régime confère aux marchandises le caractère communautaire. Celles-ci peuvent circuler librement.

La MLP n'est jamais sollicitée seule. La mise à la consommation est en principe simultanée. Elle entraîne le paiement de la TVA et le respect de la réglementation nationale. L'acheteur peut ensuite en disposer librement.

Il est néanmoins possible de dissocier la MLP de la MAC si au moment du dédouanement, on sait que le bien est destiné à être livré à un autre État membre, à un assujetti TVA, ayant fourni son numéro d'identifiant.

**II-1-3-2-2- Les régimes de transit<sup>2</sup> :**

Le transit est un régime qui permet la circulation de marchandises en suspension de droits et taxes et des mesures de politique commerciale entre deux parties du TDC (transit communautaire).

- l'intérêt du transit est double :
  - d'une part, il permet aux opérateurs de réaliser leurs opérations de dédouanement auprès du bureau de leur choix, quel que soit le point d'entrée dans le TDC (cela permet de centraliser les opérations de dédouanement).
  - d'autre part, le transit permet de reporter les formalités déclaratives et le paiement des droits et taxes.

**II-1-3-2-3- Les régimes d'entreposage<sup>3</sup> :**

L'objectif est de permettre de stocker sur le territoire soit des marchandises non dédouanées à l'import soit qui ont déjà été dédouanées à l'export. Dans les deux cas les marchandises qui sont stockées sont considérées comme non communautaires.

---

<sup>1</sup> Ghislaine, (LEGRAND) et Hubert, (MARTINI) : *gestion des opérations import-export*, op.cit., p.84.

<sup>2</sup> PIERRE-GUY, (De Lentdecker) : Op.cit, p.161.

<sup>3</sup> Ghislaine, (Legrand) et Hubert, (Martini) : *le petit export*, édition Dunod, 2009/2010, p.23.

En théorie, les marchandises peuvent être placées sous un régime d'entrepôt quel que soit la nature, l'origine ou la destination de ces dernières. Cependant, il y a des interdits et des restrictions (matériel de guerre par exemple).

**II-1-3-2-4- Les régimes d'utilisation des marchandises :**

On distingue les éléments essentiels suivants :

❖ **Admission temporaire<sup>1</sup> :**

On entend par " admission temporaire " le régime douanier qui permet l'admission dans le territoire douanier, en suspension des droits et taxes, sans application des prohibitions à caractère économique, de marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé.

❖ **Exportation temporaire<sup>2</sup> :**

On entend par "exportation temporaire", le régime douanier qui permet l'exportation temporaire, sans application des mesures de prohibitions à caractère économique et dans un but défini, de marchandises destinées à être réimportées dans un délai déterminé :

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

❖ **Le carnet ATA<sup>3</sup> :**

Le carnet ATA est un document qui se substitue aux différents documents douaniers normalement requis pour une opération d'importation temporaire, d'exportation temporaire ou de transit.

Procédure plus souple qu'une déclaration en douane mais qui n'est applicable que dans les états signataires de la convention ATA.

**II-1-3-2-5- Les régimes de transformation<sup>4</sup> :**

Ils sont divisés en trois catégories :

❖ **Le régime du perfectionnement actif :**

Permet à votre entreprise d'importer temporairement des marchandises en suspension de droits de douane et de taxes pour les transformer afin de réexporter les produits finis obtenus. Si votre entreprise a besoin de marchandises communautaires pour réaliser son produit, elle

---

<sup>1</sup> Article 174 de la Loi n° 79-07 du 01 janvier 2002 relative aux régimes douaniers économiques.

<sup>2</sup> Article 193 de la Loi n° 79-07 du 01 janvier 2002 relative aux régimes douaniers économiques.

<sup>3</sup> TEULE-MARTIN, (Catherine): Op.cit, p.79.

<sup>4</sup> PIERRE-GUY, (De Lentdecker) : Op.cit., p.158.

peut être livrée en exonération de TVA puisque le produit fini a vocation à être réexporté dans un pays non communautaire.

**❖ Le régime du perfectionnement passif :**

A été mis en place pour répondre au développement des activités de sous-traitance entre l'Europe et les pays tiers. En effet, quand la transformation de la marchandise a lieu dans un pays tiers, l'exportation peut être considérée comme temporaire puisque l'entreprise exporte des marchandises communautaires en vue de les faire transformer ou réparer dans un pays tiers.

La réimportation des produits se fait alors en exonération partielle d'imposition, puisque le calcul se fait sur la base de la plus-value réalisée à l'étranger.

**❖ Le régime de la transformation sous douane :**

Vous permet d'importer des marchandises en suspension des droits de douane et de taxes, de les transformer, puis de les dédouaner, en acquittant le montant de droits de douane du sur les produits transformés et non pas sur les marchandises initiales.

Ce régime pallie ainsi certaines situations dans lesquelles les droits de douane sur les produits de base importés sont supérieurs à ceux portant sur produits manufacturés obtenus.

**Section2 : Aspect général sur le transit.**

On entend par opération de transit les formalités de dédouanement à l'importation ainsi qu'à l'exportation.

Le transitaire sert à suivre étroitement le circuit du dédouanement des marchandises importées et exportées en tant que commissionnaire en douanes.

**II-2-1- Le transit :**

**II-2-1-1- Définition du transit :**

- Le dictionnaire LAROUSSE :

*« Régime de franchise des droits de douane pour les marchandises qui traversent le territoire national à destination d'un pays étranger sans s'y arrêter.*

*Situation d'un voyageur qui, lors d'une escale aérienne, demeure dans l'enceinte de l'aéroport ».*

- La commission européenne :

*« Le transit est une procédure douanière facilitant le transport de marchandises entre deux points du territoire douanier, via un autre territoire douanier, ou entre deux ou plusieurs*

*territoires douaniers différents. Il permet une suspension temporaire des droits, taxes et mesures de politique commerciale qui sont applicables à l'importation, permettant ainsi d'effectuer les formalités de dédouanement à destination plutôt qu'au point d'entrée sur le territoire douanier ».*

- Le dictionnaire Ortolang :

*« Le transit est un régime douanier en vertu duquel les marchandises peuvent traverser le territoire douanier, ou circuler d'un point à un autre, de celui-ci en suspension des droits, taxes et obligations auxquels elles devraient être normalement soumises opération relevant de ce régime ».*

- L'organisation mondiale des douanes :

*« Régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre ».*

De ce qui précède nous définissons que le transit est une opération qui consiste à transporter les marchandises d'un territoire à un autre avec les règlements nécessaires pour faciliter les tâches des importateurs.

### **II-2-1-2- Les types de transit<sup>1</sup> :**

Nous pouvons distinguer les types suivants :

- **Transit national à l'entrée** : c'est le mouvement des marchandises de bureau frontalier à au bureau de douane pour dédouanement.

- **Transit national à la sortie** : c'est le mouvement des marchandises du bureau de l'intérieur au bureau frontalier pour exportation.

- **Transit International** : c'est le direct-mouvement des marchandises de frontière à frontière.

- **Le mouvement des marchandises sous surveillance transitaire** : c'est le mouvement d'un Bureau de Dédouanement à un autre Bureau de Dédouanement.

- **Cabotage** : c'est le transport des marchandises envoyées d'un endroit à un autre de la République soit par route ou par mer, à travers un territoire étranger.

---

<sup>1</sup> <http://www.rra.gov.rw/fr/spip.php?article276#> (consulté le 17/03/2015 à 20h).

**II-2-1-3- Les opérations de transit :**

Les opérations de transit diffèrent entre importation et exportation, elles se manifestent comme suit :

**II-2-1-3-1- A l'importation :**

Les opérations de dédouanement des marchandises importées et leur enlèvement aux magasins du port, de la chambre du commerce, de la compagnie de navigation ou du transport aérien et la livraison de ces marchandises au destinataire.

**II-2-1-3-2- A l'exportation :**

Les opérations de dédouanement des marchandises exportées et leur mise au quai pour être embarquées, suivies des procédures douanières auprès de la Recette des douanes jusqu'à l'enlèvement.

**II-2-1-4- Ordre de transit<sup>1</sup> :**

C'est un document relatif à une expédition émis au transitaire et dont les instructions donnent lieu à ce dernier d'effectuer les opérations utiles à travers les entités concernées à son propre compte comme avance en déduisant celle-ci sur sa facture à la fin. Ainsi, l'ordre du transit contient toutes instructions nécessaires au dédouanement et joignant à cet effet les documents originaux concernant cette opération, dont :

- Le régime douanier à appliquer.
- Le numéro du connaissement.
- Le nom et adresse du donneur d'ordre.
- La liste des documents et autorisation nécessaire au dédouanement.
- Le mode de règlement du fournisseur.
- Le délai de dédouanement souhaité.
- Le montant de la provision.
- L'affectation exacte et la destination finale des marchandises.
- L'instruction sévère au manutentionnaire sur l'enlèvement.
- Le règlement de la prestation suivant le volume de l'opération.

Ensuite, le transitaire exécute les ordres de son mandant et ne peut outrepasser ses instructions. Par contre, il doit porter conseil et proposer des meilleures façons à son

---

<sup>1</sup> DIMITRI, (Hanitravelo Murielle) et RAKOTOJAONA, (Nicoletta Véronie) : *L'allégement des procédures douanières sur l'application du nouveau système harmonisé et sécurisé auprès de la recette des douanes locale*, technicien supérieur en gestion d'entreprise, Institut universitaire de gestion et de management, Mahajanga, 2010, p.20.

donneur d'ordre. Enfin, en tant que commissionnaire en douanes, il se substitue intégralement à l'importateur pour l'accomplissement des formalités douanières d'entrée ou de sortie des marchandises.

**II-2-1-5- Les exigences d'une garantie de transit<sup>1</sup> :**

Les exigences d'une garantie sont définies soit par les réglementations nationales du pays de transit, soit par les accords régionaux ou internationaux. Ces réglementations la somme de la garantie nécessaire, les personnes chargées de fournir la garantie et la forme de cette dernière.

**II-2-1-5-1- Les formes de la garantie de transit :**

Les garanties peuvent prendre plusieurs formes on note :

**• Dans le contexte des régimes de transit nationaux :**

Les garanties de transit sont souvent vendues à la frontière d'entrée par des assurances nationales ou des institutions financières. Ces garanties couvrent seulement les responsabilités de transit dans un pays.

**• Dans le contexte d'un système de transit multilatéral :**

La caution financière est souvent obtenue avant l'opération, bien qu'elle ne sera activée qu'une fois l'opération commencée.

**II-2-1-5-2- Les types de la garantie de transit :**

Les garanties sont soit individuelles soit étendues

**• Une garantie individuelle :**

Elle couvre une seule opération de transit. Elle couvre normalement tous les droits et toutes les taxes applicables aux marchandises dans le pays de transit. Le calcul de la garantie est fait d'après les droits et les taxes applicables aux marchandises les plus élevés de la classification douanière de ces dernières.

**• Une garantie étendue :**

Elle est continue. Elle peut être réutilisée et couvre plusieurs opérations de transit effectuée par le même agent à hauteur d'une somme de référence donné et fixé par la douane. Cette somme est habituellement calculée en se fondant sur le nombre estimé d'opérations de transit qu'il effectuera durant une période spécifiée.

---

<sup>1</sup> Organisation mondiale des douanes, *note technique n°17 : transit douanier sous garantie / caution douanière*, janvier 2011.

**II-2-2- Le transitaire :**

**II-2-2-1- Définition :**

Le dictionnaire LAROUSSE donne pour définition du "transitaire" : « *Commissionnaire en marchandises pour leur importation et leur exportation, la palette de ses prestations est bien plus importante* ».

Selon l'organisation mondiale des douanes sont considérés comme transitaires « *toutes personnes, physique ou morale, faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire, et quelle que soit la nature du mandat à elle confiée* »<sup>1</sup>.

De ce qui précède nous définissons le transitaire comme étant une personne physique ou morale qui cherche à faciliter toutes les procédures de dédouanement nécessaires pour les importateurs ou les exportateurs contre rémunération.

**II-2-2-2- Les principaux types de transitaires :**

Les transitaires sont des intermédiaires qui organisent le transport.

On peut les différencier sur le plan de la responsabilité qu'ils supportent et sur le plan des activités qu'ils organisent.

**II-2-2-2-1- Selon le type de responsabilité<sup>2</sup> :**

Il existe deux notions juridiques du transitaire :

• **Le transitaire mandataire :**

Le transitaire mandataire est un agent qui assure la jonction entre deux modes de transport. Ce dernier agit sur les instructions de son client nonobstant le devoir de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

Il exécute les ordres de son mandant et il n'a pas le choix des sous-traitants.

Le mandataire-transitaire supporte une obligation de moyens, donc, il ne répond que de ses propres fautes.

Les professions concernées par ce statut sont : l'agent de fret aérien, le transitaire portuaire, l'agent maritime, l'agent de ligne, le consignataire de navire.

---

<sup>1</sup> ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES, *glossaire des termes douaniers internationaux*.

<sup>2</sup> Lamy : *le transport Tome 2*, Edition 2005, p.116.

- **Transitaire commissionnaire :**

C'est un intermédiaire de commerce, professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport. (Organisateur de transport de marchandises). Il s'agit ici d'une profession réglementée.

Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix. Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles.

Il répond d'une obligation de résultats.

On retrouve dans cette catégorie les affréteurs routiers, les groupeurs aériens ou maritimes, les organisateurs de transports multimodaux, les intégrateurs.

**II-2-2-2- Selon les activités<sup>1</sup> :** on distingue

- **Organisateur de transports multimodaux :**

C'est un Commissionnaire de transport qui organise le transport de bout en bout et inclut différents modes de transport.

- **Transitaire portuaire ou aéroportuaire :**

C'est un mandataire de transport qui agit entre deux moyens de transport, où la marchandise subit la rupture de charge.

- **Groupeur :**

C'est un Commissionnaire de transport qui constitue des camions, des wagons ou des conteneurs complets, ainsi que des unités de chargement aériennes ou des palettes, à partir d'envois de détail. Il négocie les tarifs avec les transporteurs, il est libre de remettre le groupage au transporteur de son choix (maritime, aérien, ferroviaire ou routier).

- **Agent de fret aérien :**

C'est un mandataire de transport qui dispose de la procuration des compagnies aériennes pour établir et signer les lettres de transport aérien.

Il doit avoir reçu l'agrément des associations mondiales régissant les opérations de transport aérien telles que l'IATA (International Transport Association).

- **Affréteur routier :**

C'est un commissionnaire de transport qui fait le lien entre les transporteurs routiers et les marchandises à transporter (les transporteurs routiers, qui sont souvent de très petites entreprises, n'ont pas souvent le temps d'effectuer du démarchage commercial).

---

<sup>1</sup> PAVEAU, (Jacques) et autres, Op.cit, p.274.

- **Commissionnaire en douane :**

C'est un mandataire de transport qui se substitue aux exportateurs et importateurs pour les formalités douanières.

**II-2-2-3- Les diligences de transitaire :**

Les diligences de transitaire sont divisées entre les obligations tirées du mandat et des obligations dans le cadre de transit.

**II-2-2-3-1- Les obligations générales tirées du mandat :**

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

❖ **Les obligations du mandataire<sup>1</sup> :**

En dépit de la diversité de leur dénomination et de leur rôle, ces auxiliaires sont des mandataires. Ils représentent leur donneur d'ordre. Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci.

La qualification de mandat a parfois été discutée, en raison de l'accomplissement d'actes matériels par l'intermédiaire.

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

- **Devoir d'information :**

C'est le cas du commissionnaire en douanes, qui doit informer son mandant des formalités liées aux conditions d'importation ou d'exportation de la marchandise, attirer son attention sur les documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise.

- **Obligation d'accomplir les ordres du mandat :**

Le mandataire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandant aux prestataires concernés.

- **Obligation de rendre compte :**

Tout mandataire doit rendre compte de sa mission. Cette obligation comporte deux composantes.

- le mandataire est tenu d'informer le mandant de l'exécution de sa mission.
- Le mandataire doit informer le mandant des difficultés qu'il rencontre.

---

<sup>1</sup> Lamy : Op.cit., p.118.

**❖ Les obligations du mandant :**

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

**• A l'égard du mandataire :**

Le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire<sup>1</sup>.

**• A l'égard des tiers :**

Le mandant doit exécuter les engagements conclus par le mandataire en son nom. Tout se passe, en effet, comme s'il les avait conclus lui-même<sup>2</sup>.

**II-2-2-3-2- Les obligations du transitaire dans le cadre de transit<sup>3</sup> :**

Le transitaire, quel que soit le mode de transport, conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage).

Les activités du transitaire recouvrent de très multiples facettes :

- Il s'engage sur la bonne fin de l'opération du transport sur les délais.
- établit et signe les lettres de transport.
- couvre les assurances des marchandises.

**II-2-2-4- Les différentes activités de transitaire<sup>4</sup> :**

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

**II-2-2-4-1- Activités « matière grise » :**

Le transitaire va informer le client sur les routes les plus adaptées, sur la conception globale du transport et réserver le fret.

**II-2-2-4-2- Activités physiques à l'exportation et à l'importation :**

A l'exportation, le transitaire va procéder à des activités de messageries, d'emballement, de fournitures (conteneurs, ...etc.).

A l'importation, il reçoit l'avis d'arrivée adressé au destinataire et prend en charge la marchandise auprès de la compagnie (maritime ou aérienne). Il va procéder aux opérations de manutention, de dégroupage, de stockage, de déclaration en douane, au post-acheminement par voie de surface et éventuellement de livraison à domicile.

---

<sup>1</sup> L'article 381 du Code de douanes.

<sup>2</sup> L'article 199 du code civil.

<sup>3</sup> PAULIN, (C) : *Droit des Transports*, édition Litec, 2005, p.57.

<sup>4</sup> <http://www.logistique.in2p3.fr/> (consulté le 18/03/2015 à 16h).

**II-2-2-4-3- Activités administratives :**

On classe dans cette catégorie toutes les formalités administratives et commerciales, les formalités douanières et assurances accomplies par le transitaire.

**II-2-2-4-4- Activités financières :**

Cela consiste pour le transitaire à payer le fret et couvrir les risques d'exportation.

Mais il faut dire que toutes ces activités sont rarement exercées en totalité par un même intermédiaire.

**II-2-2-5- Distinction entre transitaire et commissionnaire de transport :**

Dans le cadre de notre recherche ne doit présenter une distinction entre commissionnaire de transport et un transitaire pour n'avoir pas des problèmes après.

Le tableau ci après détermine les éléments essentielles de la distinction :

**Tableaux II-1 :** La distinction entre le commissionnaire et le transitaire.

	<b>Transitaire</b>	<b>Commissionnaire de transport</b>
<b>Fonctions</b>	Agent de liaison entre deux modes de transports distincts. Il reçoit les marchandises, effectue les procédures administratives et juridiques requises, les entrepose ou les emballe parfois, et les réexpédie après avoir signé le second contrat de transport au profit de son mandant.	organisateur chargé de l'exécution complète de tout ou partie du transport, moyennant un prix déterminé et les moyens mis à sa disposition. Il se porte GARANT de l'exécution du transport. Il choisit librement les transporteurs et autres professionnels (notamment les transitaires) dont le concours est nécessaire à l'exécution du transport.
<b>Réglementation De l'activité</b>	Le transitaire n'a pas besoin d'autorisation administrative, la coordination des transports n'étant pas de son ressort.	son exercice nécessite licence sous la forme d'une inscription au registre des commissionnaires de transport.
<b>Responsabilité<sup>1</sup></b>	Absent des codes par la diversité de ses activités. Ses obligations et responsabilités découlent de son adaptation aux règles du mandant. Il ne répond que de ses fautes personnelles prouvées ayant engendrées un dommage, en aucun cas de celles des transporteurs qui l'ont précédés ou succédés.	A l'égard de son client, il est tenu à une obligation de résultat, répond de la mauvaise exécution du transport, que celle-ci soit imputable à sa faute personnelle ou à ceux qu'il s'est substitué, sauf recours contre ceux-ci.
<b>Prescription</b>	Prescription de droit commun : 10 ans	Prescription : 1 an

**Source :** AYIVI, (Florence) : *Essai de distinction entre commissionnaires et transitaires*, Description 1994.

Dans le cadre de l'amélioration des échanges internationaux l'administrations des douanes dans le monde cherche toujours à améliorer et simplifiée les procédures de dédouanement et trouver des projets stratégiques afin qu'elle poursuive son processus d'évolution et qu'elle mette en évidence, pour chacun de ses métiers, de nouvelles réponses devant lui permettre d'améliorer encore sa performance, dans un contexte budgétaire contraint, c'est-à-dire qu'elle cherche toujours les meilleurs procédures qui permettra aux transitaires la réalisation de ses missions avec succès et dans les bref délais.

<sup>1</sup> PAVEAU, (Jacques) et autres, Op.cit., p.283.

## **Chapitre III**

### **Présentation du secteur d'activité et la structure d'accueil**

**A**ctuellement les opérateurs de transit sont très nombreuses. D'où la nécessité pour eux de se démarquer dans la concurrence. Pour cela les transitaires cherchent toujours à se spécialiser.

Et ce, selon plusieurs méthodes (le mode de transport, les relations géographiques, le type de marchandise, le type des opérations, l'entité économique, ...etc.).

Nous allons durant ce troisième chapitre, présenter le bureau de transit, lieu du déroulement de notre stage tout en présentant l'environnement de transit en Algérie.

### **Section1 : Le transit en Algérie.**

La place de transit est devenue plus importante en Algérie à cause de l'augmentation des importations et aussi la complexité des procédures douanières, les entreprises spécialisées dans ce domaine (les transitaires) sont en évolution pour satisfaire les besoins des clients ou des importateurs. Ces transitaires cherchent toujours à détenir le monopole du marché avec une spécialisation de son travail soit une spécialisation du produit ou autres spécialisation cette dernière a mené à l'existence d'une concurrence entre les transitaires dans le marché de transit.

#### **III-1-1- Bref historique<sup>1</sup> :**

L'imbrication des ports dans des trames urbaines génère des problèmes de fluidité du transit de la marchandise. Dans ce contexte, l'inexistence d'aires de stockage propres aux importateurs à proximité raisonnable du port, pousse ces derniers à prolonger l'entreposage de leurs marchandises dans l'enceinte même du port. Surtout que le trafic, déjà en 2010, avoisinait les 13 millions de tonnes dans le port d'Alger. Cependant, depuis une décennie, le système portuaire algérien se trouve dans une phase de déconcentration, suivant le modèle de HAYUTH (1981) relatif à l'évolution spatiale d'un système de port. Il se caractérise par des économies d'échelles affectant le port principal (Alger), engendrant une augmentation du trafic dans un ou plusieurs ports secondaires ou dits « périphériques », en l'occurrence Béjaïa, où le trafic conteneurisé a décuplé entre 2001 et 2010 alors qu'il a seulement doublé à Alger pour la même période.

---

<sup>1</sup>CHERIF, (Mohamed) et DUCRUET : *Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux Portuaires algériens*, édition 2012, p.83.

L'intégration de transit intermodal n'en est qu'à un stade de réflexion et de conception. La création de ports secs, tels qu'ils sont conçus actuellement, soulage certainement l'utilisation des espaces portuaires mais ne résout pas les problèmes d'intermodalité du système. Toutefois, l'importance actuelle de l'offre de services de transit est indéniable et même si elle en est à un stade embryonnaire en Algérie, des opérateurs transit appartenant au secteur privé y consacrent leurs efforts.

La logistique algérienne repose essentiellement, de fait, sur les transitaires. De tels critères ont permis de mieux différencier les ports européens par rapport à l'importance variable des transitaires dans l'intégration verticale du secteur des transports.

La tutelle ou le registre de transitaire ou de commissionnaire en douanes relève des Douanes Algériennes. Ces deux figures, même si elles sont différentes, réalisent des fonctions semblables et, selon les professionnels, elles peuvent être considérées comme une seule et unique figure, c'est-à-dire qu'il existe une absence de définition conceptuelle propre à chacune d'elles. Cette profession se déroule entièrement à l'échelle nationale, les opérateurs enregistrés comme transitaires ou commissionnaires en douanes sont tous des Algériens.

En effet, un effectif d'environ 1 500 personnes exerce l'activité de commissionnaire en douanes ou de transitaire sur le marché maritime algérien.

Les conditions des procédures douanières sont considérées comme la principale raison du long transit des marchandises dans le port en raison de leur faible informatisation, ce qui représente un frein pour les échanges commerciaux. Il existe d'importants problèmes de connexion informatique entre les douanes et les transitaires ou les autres acteurs et, surtout, les procédures douanières requièrent des connaissances professionnelles relatives à la législation et aux circuits administratifs que les acteurs concernés ne possèdent pas toujours. En outre, la concentration de l'activité commerciale sur Alger a créé une tendance à la concentration des acteurs et des administrations peu propices à la décentralisation et à la rapidité des opérations.

Après avoir constaté la multiplication des violations et des irrégularités en matière de transit, l'Algérie a suspendu, depuis 1992, l'application de la réglementation sur le Transit International Routier (TIR), ce qui a considérablement limité l'utilisation de la Route Transsaharienne et des ports méditerranéens. Il en est de même pour le transit de véhicules de tourisme. Un trafic important a été constaté entre l'Europe et, plus particulièrement la France, et les pays du Sahel. De véritables réseaux de voitures volées en Europe se sont constitués

pour écouler leurs butins dans les pays sub-sahariens. Une partie de ces voitures était écoulée en Algérie soit en l'état soit en pièces détachées<sup>1</sup>.

### **III-1-1-1- Délais de transit<sup>2</sup> :**

Le délai actuel de transit des marchandises dans les zones portuaires ou aéroportuaires se situe dans une moyenne de 25 à 30 jours. Au-delà du coût (surcoût) de stockage et d'immobilisation que cette situation impose aux producteurs (un coût qui ne peut pas être répercuté sur les clients ou les consommateurs), elle a pour effet, très souvent, de perturber la programmation des activités dans les ateliers de fabrication.

Bien entendu, un producteur doit pouvoir anticiper de manière précise ses besoins détaillés en matières premières, pièces de rechange et intrants divers, néanmoins, toute programmation est soumise à des aléas imprévisibles qui, faute d'une matière quelconque ou d'une pièce de rechange, bloquent immédiatement l'ensemble d'un processus de production.

Aussi, il paraît nécessaire et utile que des procédures plus souples soient mises en place pour raccourcir, au bénéfice des producteurs, le délai de transit en douane de leurs marchandises. Malgré des annonces répétées en ce sens, de la part des autorités publiques, la mesure du « Couloir vert » n'est pas mise en place.

### **III-1-2- Les transitaires Algériens :**

Les entreprises algériennes ont recours aux services des transitaires pour faciliter les opérations commerciales et assurer la fluidité des échanges internationaux, et renforcer la politique économique du pays et aussi développer le commerce extérieur de l'Algérie.

Dans cette sous-section nous allons parler sur les meilleurs transitaires dans le territoire national avec une petite présentation de chacun d'eux.

#### **III-1-2-1- Classement des meilleurs transitaires en Algérie :**

L'Algérie a connu plusieurs changements dans la matière de transit et transitaire, pendant les dernières années on a remarqué la création de beaucoup d'entreprises spécialisées dans le domaine de transit. On distingue principalement et selon les informations fournies par l'entreprise les transitaires suivants :

---

<sup>1</sup> Ghenouchi, (Ahmed) : *Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord Est Algérien (Cas des réseaux ferroviaire et routier)*, doctorat en science et en aménagement régionale, Constantine, 2008.

<sup>2</sup> Forum Des Chefs D'entreprise, *Décomposition des supports de L'IFPE 40*, Alger, Janvier 2011.

**III-1-2-1-1- MTA (ex SONATMAG)<sup>1</sup> :**

C'est une entreprise publique créée en janvier 1970, la Société Nationale de Transit et des Magasins généraux elle était le monopole de marché Algérien de transit dans les années 90.

« SONATMAG » avait pour mission la pris en charge des besoins des entreprises nationales en matière de prestations liées au transport maritime.

Avec l'élargissement de son objet social à de nouvelles activités, elle prend la dénomination de « Maghrébine de Transport et Auxiliaire » par abréviation MTA/Spa.

La privatisation totale et sa cession ont été entérinées en juin 2006.

Ce transfert de propriété a impulsé une dynamique marquée par un mode de gestion souple et flexible.

Conformément à son objet social, elle exerce les activités suivantes :

- La gestion des ports secs.
- Le transit dans les ports, aéroports et frontières algériennes.
- Le transport maritime.
- Le transport routier national et international.
- Le transport exceptionnel et hors gabarit.
- Le stockage des marchandises en magasins et en terreplein, en formule sous douane ou en libre.
- La consignation des navires.
- L'affrètement des navires.
- La manutention.
- L'entreposage.
- Le groupage /dégrouper de marchandises.
- L'agrégation quantitative et qualitative des marchandises.

La MTA exerce ses activités à travers tous les ports commerciaux du pays : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia, Mostaganem, Djen-Djen, Ghazaouet.

**III-1-2-1-2- UNIVERSAL Transit<sup>2</sup> :**

UNIVERSAL TRANSIT est une société familiale de droit Algérien, créée en 1995 à Alger, emploie en Algérie 650 personnes spécialisée dans le dédouanement des marchandises ; reconnue aujourd'hui comme un acteur majeur dans ce domaine en Algérie.

---

<sup>1</sup> <http://www.mta.dz/visiteur/presentation.php> (Consulté le 20/03/2015 à 10h).

<sup>2</sup> <http://www.universal-transit.com/Qui-sommes-nous,017.html> (Consulté le 02/04/2015 à 16h).

En Algérie, UNIVERSAL Transit a progressivement étendu sa gamme de services pour proposer à ses clients des solutions de stockage des marchandises en zone libre et sous douane, des solutions de transports en investissant dans une flotte de véhicules utilitaires et poids lourds, des solutions de manutentions.

A l'étranger, en février 2003, GLOBTRANS a été créé afin d'offrir à nos clients Algériens des solutions logistiques intégrées depuis leurs fournisseurs.

- 1995 Création UNIVERSAL Transit Alger (Personne physique).
- 2001 Création UNIVERSAL Transit Sarl (Personne morale).
- 2003 Partenariat avec GLOBTRANS France.
- 2006 Partenariat avec GLOBTRANS Italie.
- 2007 Création Direction Régionale Est (Skikda).
- 2008 Création Direction Régionale Ouest (Oran).
- 2009 Création d'une agence UT Consignation (UNIVERSAL Transit Consignation).
- 2010 Adhésion au réseau international de Transitaire GLOBALINK.
- 2011 Partenariat avec GLOBTRANS Espagne.

#### **III-1-2-1-3- FILTRANS Transit<sup>1</sup> :**

FILTRANS SPA, a été créée le 02 Mars 1994 et est issue de la filialisation de l'activité Transit de GEMA.

Elle est constituée en société par actions au capital social de deux cents (200) millions de dinars détenu à raison de 90 % par la société mère GEMA, et à raison de 10 % par la Société de Gestion des Participations des Transports Maritimes - GESTRAMAR.

Grâce à l'expérience qu'elle a capitalisée lors de son long parcours, les moyens dont elle dispose, les réseaux qu'elle a développés, FILTRANS a gagné aujourd'hui une place de leader en matière de logistique.

Dans le cadre de son objet social, l'entreprise exerce les activités suivantes:

- Transit et dédouanement tous régimes.
- Transport.
- Magasinage.
- Conseil.
- Entreposage sous douane.
- Entreposage libre.

---

<sup>1</sup> <http://www.filtrans.net/> (Consulté le 03/04/2015 à 22h).

- Pointage et reconnaissance de marchandises.
- Surveillance.
- Gestion de Parcs à Conteneurs.

Elle a un réseau d'agences Au Niveau national : Alger, Annaba, Bejaia, Mostaganem, Oran, Skikda, Jijel.

Au Niveau International elle a des partenaires de premier ordre sur d'autres places d'importance, notamment en Espagne, France et Chine.

#### **III-1-2-1-4- TIBA Transit Algérie<sup>1</sup> :**

Est une filiale du grand Group TIBA. Elle est spécialisée dans le transit du transport maritime, transport aérien et routier, elle est numéro un dans les importations en provenance d'Asie et d'Europe.

TIBA Algérie a été fondée en 2000 à Oran, en ouvrant rapidement un deuxième bureau - actuellement le siège- à la capitale Alger et en 2010 un troisième bureau au port de Skikda. Elle continue à être le seul commissionnaire en douane étranger.

L'activité Projets industriels est très importante en Algérie et TIBA en a fait une de ses avantages. Pour le compte des grandes sociétés d'ingénierie, travaux publics et infrastructures, elle gère les différentes étapes de l'importation -parfois temporaire- des moyens de transport, outillages et d'autres matériaux.

TIBA Algérie est aussi un des plus importants agents de ligne du pays. Elle encourage ses clients et ses agents à l'étranger à utiliser les services de ces armements pour leurs exportations à l'Algérie.

#### **III-1-2-1-5- SOMETRAL Transit<sup>2</sup> :**

Est un Commissionnaire en douane et transitaire, il prend en charge toutes les opérations d'import et d'export.

Il assure toutes les opérations qui gravitent autour du cœur des activités de commissionnaire en douane, transport, manutention, groupage, consulting...etc.

Commissionnaire en douane depuis 2001, dès les premières années d'existence il a pu élargir la gamme des services avec une concentration sur l'investissement humain et matériel.

Plus de 2000 dossier en douane sont traité chaque année avec succès.

---

<sup>1</sup> <http://www.tibagroup.com/dz/transitaires-alger> (Consulté le 02/04/2015 à 13h).

<sup>2</sup> <http://www.sometral.com/> (Consulté le 02/04/2015 à 14h).

**III-1-2-1-6- Global Transit<sup>1</sup> :**

Agréée en douanes en 2000, la société Global Transit s'est rapidement affirmé comme un Commissionnaire en douanes dont la qualité de service est reconnue sur le marché.

Elle est composée d'une structure à taille humaine et de collaborateurs professionnels.

L'engagement de la direction en matière de qualité a poussé celle-ci à investir dans la ressource humaine considérée comme le moteur principal de toute performance.

Grace aux améliorations continues qu'elle a engagées au sein de son organisation à travers le temps, à l'expertise de ses collaborateurs, Global Transit a su s'orienter vers ses clients par une adaptation constante à leurs besoins.

Cette orientation a amené la société à étendre son cœur de métier qu'est « le dédouanement » à des activités situées à l'amont et l'aval, telles que le transport et la consignation.

**III-1-3- Les principaux événements concernant le transit durant les dernières années :**

Nous allons axer ce point sur ces événements avec un ordre chronologique c'est-à-dire de plus ancien au plus récent pour bien présenter l'action de transit en Algérie.

**III-1-3-1- Le métier de transitaire n'est pas une fonction réglementée (octobre 2008)<sup>2</sup> :**

Le président de l'Union nationale des transitaires et commissionnaires en douanes algériennes (UNCTA), NEDJAM Madjid, a dénoncé la non-codification de la fonction de transitaires en Algérie. « *Le transitaire n'a pas une fonction réglementée en Algérie. Cette absence de statut nous met dans une position très délicate et difficile* », dit-il tout en précisant que « *nous avons des difficultés à réaliser nos opérations de transitaires pour des raisons de réglementation financière* ». Expliquant qu'il ne s'agit pas d'un problème financier, mais plutôt d'une réglementation financière, l'intervenant notera que les difficultés apparaissent lorsqu'on est de l'autre côté et qu'on ne peut pas rivaliser avec nos partenaires. NEDJAM Madjid, qui dénombre 2 000 commissionnaires en douane en Algérie, exigera dès lors une reconnaissance de leur fonction auprès des pouvoirs publics. « *Il faut que le gouvernement algérien reconnaisse le rôle des transitaires en Algérie et les dote de suffisamment de prérogatives pour la bonne exercice de leur fonctionnement* », a-t-il déclaré. « *Nous ne pouvons plus*

---

<sup>1</sup> <http://www.global-transit.net/index.php?lg=fr> (Consulté le 03/04/2015 à 09h).

<sup>2</sup> BOUALI, (Nadia) : « *Le président de l'UNCTA dénonce* », Liberté, le 18/10/2008.

*continuer à fonctionner de la sorte et sur cette lancée, nous finirons soit par disparaître ou alors aller travailler pour les autres », dit-il encore. «L'activité de transit est un maillon incontournable dans le commerce international en sa qualité d'architecte du transport et de relais entre l'administration des douanes et sa clientèle ne peut rester en marge de ces changements induits tant au plan national qu'international».*

**III-1-3-2- Le nouveau décret concernant la profession des transitaires  
(Janvier 2009)<sup>1</sup> :**

*«Il faut se serrer les coudes et éviter de se disperser afin de contenir le nouveau décret exécutif destiné à limiter la profession de transitaire et de commissaire en douane. Il est, donc, impérieux de réagir rapidement et plus haut que l'administration des douanes avant qu'elle prenne une décision»,* a notamment affirmé, NEDJAM Madjid, président de l'Union nationale des transitaires et commissionnaires en douane algériens (UNTCA) en la direction générale des douanes envisage de professionnaliser le métier de transitaires et commissionnaire en voulant agréer les futurs postulants pour l'accès à cette fonction sur la base de concours.

Mais les membres de l'UNTCA estiment qu'ils sont lésés dans la mesure où ils doivent se présenter devant un jury pour valider leur agrément (article 35) tandis que les dispositions de certains articles (6 et 35) stipulent que la commission chargée de passer des examens aux candidats est habilitée à contrôler les aptitudes des anciens transitaires et commissionnaires avant l'obtention de l'agrément.

**III-1-3-3- Evolution du transit portuaire (Octobre 2011)<sup>2</sup> :**

Le volume des marchandises ayant transité par les ports commerciaux algériens a atteint 84,7 millions de tonnes (MT) durant les huit premiers mois de 2011, contre 86,3 MT durant la même période de 2010, en baisse de 1,94%, indique un bilan de la Société de gestion des participations des ports (SGP-Sogeports). Les marchandises importées se sont établies à 29,3 MT durant les huit premiers mois de l'année en cours, contre 27,2 MT durant la même période de l'année précédente, soit une hausse de 7,60%, selon ce rapport obtenu par l'APS.

Les marchandises exportées s'inscrivaient, quant à elles, en baisse de 6,35% à 55,3 MT du 1er janvier à fin août 2011 contre 59,08 MT durant la même période de l'année 2010, précise la

---

<sup>1</sup>AOUIMER, (Amar) : « *Le nouveau décret est préjudiciable pour la profession* », Midi Libre, le 15 janvier 2009.

<sup>2</sup>A, (Nabila) : « *commerce international : le transit portuaire baisse de 2%* », le financier, le 08 Octobre 2011.

même source. Le trafic de conteneurs a augmenté de 19,21% à 755.026 unités de janvier à fin août 2011 contre 633.361 conteneurs durant la même période de l'année 2010. Les dix ports commerciaux de l'Algérie ont enregistré une progression du trafic de céréales de 13,50% à 8,1 MT durant les huit premiers mois de l'année 2011 contre 7,1 MT à la même période de l'année 2010. Quant au trafic des hydrocarbures, il a atteint 58,7 MT de janvier à fin août 2011 contre 61,2 MT durant les huit premiers mois de l'année précédente, en retrait de 4,02 %. Le trafic de marchandises en vrac liquides, selon le bilan de Sogeports, s'est réduit de 3,86% pour s'établir à 60,5 MT contre 62,9 MT durant les deux périodes de référence. Le volume des marchandises en vrac solides a pour sa part enregistré une hausse de 4,43 % de janvier à fin août 2011 atteignant 12,7 MT contre 12,2 MT durant les premiers mois de l'année précédente. Les dix ports commerciaux gérés par la SGP-Sogeports sont ceux d'Alger, Annaba, Arzew (Oran), Bejaia, Djendjen (Jijel), Ghazaouet (Tlemcen), Mostaganem, Oran, Skikda et Ténès (Chlef).

#### **III-1-3-4- Les nouvelles normes du transit temporaire (Janvier 2014)<sup>1</sup> :**

Désormais les algériens installés à l'étranger auront droit à une durée de transit temporaire de leurs véhicules de tourisme de six mois au lieu de trois et la mesure est en vigueur depuis le début de l'année 2014.

C'est ce que l'inspecteur divisionnaire de la Direction régionale des Douanes algériennes, LAOUER NACER a annoncé.

Il a souligné que l'objectif de cette mesure est de permettre aux ressortissants algériens expatriés de « jouir plus longtemps de leurs véhicules de tourisme importés momentanément et d'éviter les maintes demandes de prorogation de délais ».

#### **III-1-3-5- La suspension des agréments de commissionnaire en douane (Janvier 2015)<sup>2</sup> :**

Les opérations de contrôle menées dans le corps des transitaires et des déclarants en douanes ont fait état d'une centaine de fausses déclarations établies par ces auxiliaires de l'administration douanière, durant ces dernières années. D'ailleurs, 23 commissionnaires en douane ont été suspendus seulement en une seule année (2014).

---

<sup>1</sup>GHALI, (Lila) : « *véhicules des algériens installés à l'étranger, la durée de transit temporaire passé à 6 mois* », Algérie 1, le 22 janvier 2014.

<sup>2</sup>IZOUAOUEN, (Noredine) : « *commissionnaire en douane : 762 agrément suspendus depuis 2006* », le 21 Janvier 2015.

Ces suspensions prononcées par l'administration douanière, explique un responsable de la Direction Générale de Douane, s'inscrivent dans le cadre d'une vaste opération d'assainissement de cette profession, entamée en 2006. Il est opportun de rappeler dans ce contexte qu'entre 2006 et 2014, les douanes ont prononcé 762 suspensions d'agrément dont le plus grand nombre a été enregistré en 2006 (175 suspensions), en 2007 (174) et en 2008 (120). En se référant à ces statistiques, l'on constate une courbe descendante du nombre d'agrément suspendus depuis 2006 à 2014.

Certains commissionnaires suspendus se sont spécialisés dans le passage des conteneurs contenant des produits contrefaits ou prohibés (produits pyrotechniques) en recourant, parfois, aux lacunes réglementaires. Les fausses déclarations d'espèces (type de marchandise) figurent, à ce titre, en tête des fraudes commises par ces intervenants du commerce extérieur chargés, en vertu de la loi, d'accomplir pour autrui les formalités douanières relatives à la déclaration des marchandises.

## **Section2 : Présentation de L'entreprise DACIMEX.**

L'entreprise est une cellule dont l'activité est la combinaison d'un certain nombre de moyen d'action. La description de ces moyens et les relations existantes entre eux définit la structure organisationnelle de l'entreprise.

C'est à partir de cette définition qu'on procède dans cette section à l'analyse de la structure organisationnelle de DACIMEX et cela à travers l'organigramme qui est une représentation schématique de la structure.

Nous allons ainsi faire un tracé sur DACIMEX en générale, historique, ses principales activités et objectifs, et son potentiel de réalisation.

### **III-2-1- Présentation, Activités et objectifs<sup>1</sup>:**

#### **III-2-1-1- Présentation :**

L'entreprise DACIMEX est une SARL à caractère personnel qui active dans le domaine de transit et auxiliaires (transit, affrètement, consignation, transport, import-export).

Elle appartient au commissionnaire en douane Abdenour BOUAZIZ, qui l'a créé en 2004 Avec un capitale de 10.000.000 DA.

---

<sup>1</sup> Informations fournies par le commissionnaire en douane « Abdenour BOUAZIZ ».

L'entreprise est agréée en qualité de transitaire et commissionnaire en douane, dont l'objet sociale est la maîtrise de l'ensemble des prestations douanières et de transport.

Son rôle principale est le dédouanement des marchandises, il reçoit des dossiers auprès des importateurs ou des entreprises et les traite, c'est elle qui s'occupe des marchandises dès leurs arrivées au rad, en passant par le dédouanement jusqu'à leurs arrivées au client.

DACIMEX en sa qualité de commissionnaire en douane intervient à la demande des entreprises PME et PMI et groupes industrielles pour l'organisation des transports internationaux en sus de la déclaration en douane, l'entreprise assure le dédouanement des marchandises soit par voie maritime et voie aérienne et même dans les ports secs.

DACIMEX ne possède pas un service de transport spécialisé, alors le transport des marchandises dédouanées assurées par l'entreprise UNIVERSEL transport (conventionné par DACIMEX).

L'entreprise est composée de 19 membres agissant toutes dans une dynamique de compétence, de fiabilité et de compétitivité.

Elle s'est fixé dès sa création pour servir chaque client par :

- L'exécution parfaite de ses missions.
- Le suivi des opérations.
- L'innovation permanente, en se dotant de systèmes d'informations et de contrôle les plus performants.
- Entretenir une relation de confiance avec l'ensemble des intervenants privés et publics.

Le paiement des droits et taxes de douane se fait par le client lui-même, sauf si le client est incapable de payer ses droits alors que le paiement se fait par l'entreprise (la douane n'accepte que le chèque certifié).

### **III-2-1-2- Activités :**

Dans le cadre de son objet social, l'entreprise exerce les activités suivantes:

- l'appel des marchandises à l'étranger.
- Le suivi de l'accostage des navires.
- La surveillance au débarquement.
- Le pré acheminement et le choix qu'implique en matière de moyens à mettre en œuvre.
- Le dédouanement des marchandises.

- Consultation des dossiers de dédouanement.
- L'accomplissement des formalités portuaires et douanières dans les plus brefs délais.
- Livraison aux sites préalablement désignés, quels que soit la taille et le poids des colis à transporter.
- Assistance des clients.

On note principalement :

**III-2-1-2-1- Le transit :**

DACIMEX est une entreprise dont l'activité transit constitué le métier de base.

Une expérience, permet aujourd'hui à leurs commissionnaires de prendre en charge toute opération de transit en importation comme en exportation, par voie maritime ou voie aérienne, les formalités et l'organisation des opérations.

**III-2-1-2-2- Le transport :**

Le transport des marchandises à leurs clients se fait soit par le client lui mêmes soit par l'entreprise DACIMEX en collaboration avec une entreprise de transport.

**III-2-1-3- Objectifs :**

DACIMEX essaie d'éprouver toutes les nécessités et les besoins afin de donner tous les moyens de réaliser ses objectifs car il existe trois sortes d'objectifs :

- Objectifs immédiats (court terme).
- Objectifs intermédiaires (moyen terme).
- Objectifs finaux (long terme).

Ces trois points essentiels reposent sur deux grands objectifs majeurs qui jouent sur l'influence de la taille de la société :

**III-2-1-3-1- Les objectifs primaires :**

- Réalisé le transit dans sa globalité ;
- Augmentation de la qualité des services ;
- Servir les clients dans les brefs délais ;
- Négociation avec les clients afin d'augmenter les recettes ;
- L'évolution des affaires traitées ;
- Toucher d'autre port.

**III-2-1-3-2- Les objectifs secondaires :**

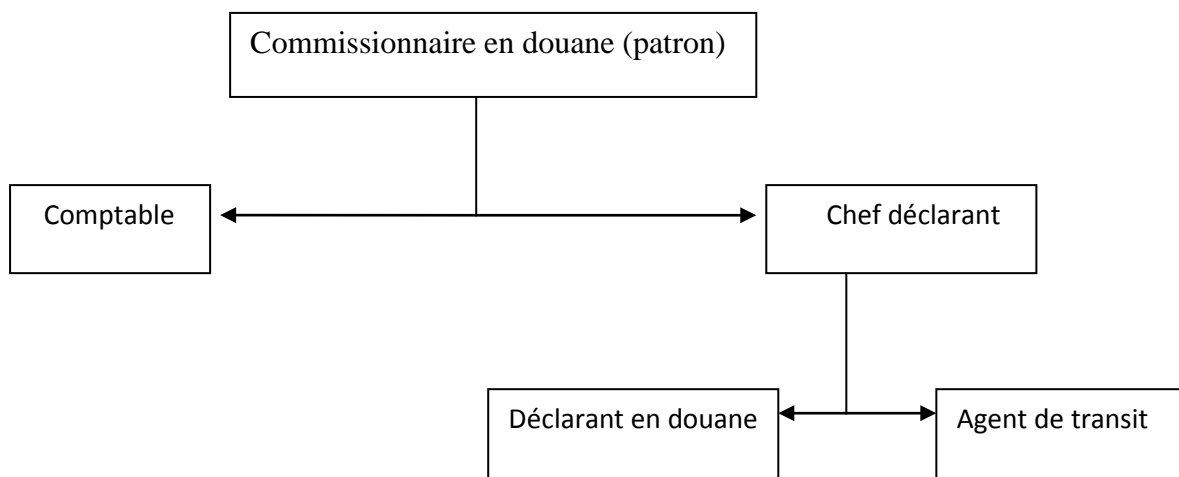
- Développement d'un réseau au territoire national.
- Amélioration d'un service de transport tant dis qu'elle ne possède pas.
- L'intégration au réseau internationale des transitaires.
- La formation des transitaires agréés à leurs services.

**III-2-2- Organisation de l'entreprise<sup>1</sup>:**

DACIMEX dispose d'un effectif de 19 personnes, ils travaillent soit à l'intérieur dans le bureau, soit à l'extérieur au niveau des ports et de douane.

**III-2-2-1- Organigramme :**

On peut présenter l'organigramme de DACIMEX comme suit (il est toujours en vigueur en 2015) :



Source : Elaborer par moi-même le 26 Avril 2015 sur la base des informations de l'entreprise.

**III-2-2-2- Rôle de chaque cellule :**

**III-2-2-2-1- Le commissionnaire en douane (patron) :**

C'est lui qui possède l'agrément de transit, il s'occupe des relations avec les clients, il négocie avec eux des éventuels contrats.

Ainsi que règlement des contentieux si ils ont lieu avec les différents organismes avec qu'il traite. Aussi il s'occupe de déterminer les objectifs de l'entreprise pour chaque année.

<sup>1</sup> Documents internes de l'entreprise.

C'est lui-même le responsable de ressources humaines dans cette entreprise il gère les différents membres et toute les activités de recrutement et la déclaration des travailleurs chez la CNAS et la formations des nouveaux entrants aussi la rémunération des salariés.

**III-2-2-2-2- Le chef déclarant :**

C'est lui le responsable à l'intérieur, il assure les taches suivantes :

- La réception et le traitement des dossiers.
- Il prélève les informations nécessaires dans le dossier (manifeste).
- Vérification des dossiers et détection des anomalies, ainsi la vérification de la marchandise prescrite dans la facture, pour l'attribuer une position tarifaire afin d'appliquer le tarif douanier et la TVA propre à elle.
- Il reçoit également les réclamations des clients en cas d'anomalies, soit dans le dossier ou dans des incidents ou moment de livraison, dans le port ou bien au niveau des services des douanes.

**❖ Les déclarants en douane :**

Le rôle principal du déclarant est la vérification de dossier et de la marchandise avec l'inspecteur de douane.

Il fait des visites avec l'inspecteur de douane et la liquidation du dossier et la livraison de la marchandise.

La liquidation c'est de vérifier avec l'inspecteur de douane la conformité de la marchandise avec le dossier.

**❖ Les agents de transit :**

Il fait la saisie de dossier au niveau de la douane, la saisie consiste à remplir les informations dans le système, à l'aide des informations prélevées (manifeste) et les documents qui contiennent le dossier.

**III-2-2-2-3- Le comptable :**

L'entreprise a un comptable qui s'occupe des activités de comptabilité suivantes :

- Il est chargée de veille à l'établissement du budget de contrôle budgétaire de l'analyse des écarts et de suivre et de respecter les détails des paiements.
- Il combine toutes les fonctions de ses membres pour atteindre le résultat analytique.
- Le contrôle de tous les flux monétaires de l'entreprise.
- L'établissement du tableau compte de résultat prévisionnel.
- La mention de toutes les opérations dans le journal auxiliaire.

- l'enregistrement des opérations d'encaissement et décaissement de la banque et la caisse, pour établir la balance (après inventaire) et le bilan (actif et passif).

**III-2-3- Evolution des affaires de DACIMEX<sup>1</sup> :**

DACIMEX traite ces opérations de transit avec beaucoup de clients de plusieurs régions dans ce cadre nous allons parler sur les principaux clients et aussi l'évolution des affaires traitées pendant les dernières années pour connaître la place de l'entreprise dans le marché algérien.

**III-2-3-1- Les principaux clients de DACIMEX :**

DACIMEX compte dans son portefeuille beaucoup de clients depuis l'ouverture jusqu'au aujourd'hui, dans ce tableau nous allons présenter quelques clients de l'entreprise :

**Tableau III-1 :** Les principaux clients de l'entreprise.

Nom de client	Année de début du travail	Nombre des affaires traité	Wilaya du client	Produit dédouané
Professionnel TOOLS	2007	80	Ouargla -Hassi Massoud-	Outils à main.
Oubabalons	2007	63	Tbessa	Matériels de scolarité.
Air Algérie	2008	57	Alger -Koubba-	Les machines de béton.
Générale équipement	2010	40	Alger -Houari Boumediene-	Escalier des avions.
Great Wall	2010	36	Alger -Alger centre-	Les machines de béton.
SANTANA	2011	20	Alger -Birtouta-	Les meubles
Société Générale Algérie	2012	7	Alger -El Biar-	Les coffres d'argent

**Source :** Elaborer par moi-même sur la base des archives de l'entreprise.

<sup>1</sup> Archives de l'entreprise.

D'après le tableau ci-dessus, DACIMEX dédouane presque tous les types de marchandise aussi elle traite avec des clients de différents wilayas, avec une fidélisation de ses clients.

**III-2-3-2- Les principales affaires traitées par le transitaire DACIMEX :**

Depuis son ouverture jusqu'au maintenant DACIMEX a connu une évolution dans les affaires traitées, ce tableau présente bien ce changement :

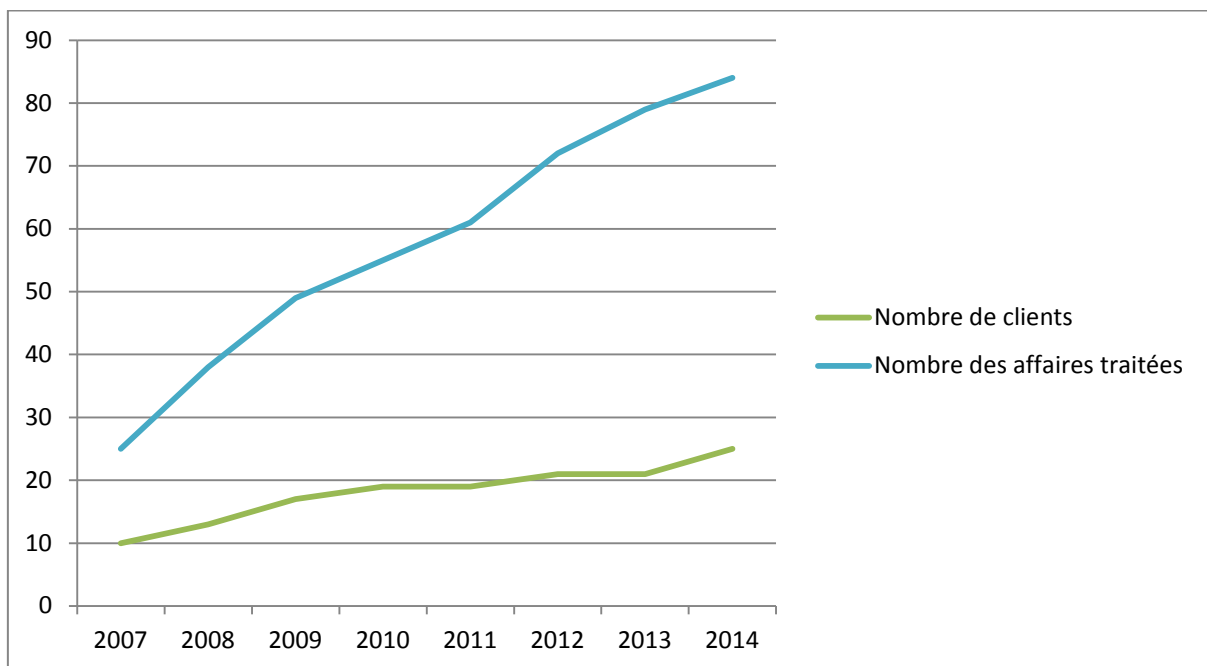
**Tableau III-2 :** Nombre de clients et affaires traitées entre 2007 et 2014.

Année	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de clients	10	13	17	19	19	21	21	25
Nombre des affaires traitées	25	38	49	55	61	72	79	84

**Source :** Elaborer par moi-même sur la base des archives de l'entreprise.

Le schéma qui suit présente l'évolution des affaires traité et des clients de l'année 2007 jusqu'au l'année 2014 :

**Figure III-1 :** L'évolution des affaires traitées et des clients de l'entreprise DACIMEX.



**Source :** Elaborer par moi-même sur la base de tableau 4.

D'après le schéma ci-dessus, nous déduisons ce qui suit :

Le nombre des clients dès l'année 2007 jusqu'au 2014 a connu une augmentation stable, c'est-à-dire un taux d'augmentation presque stable qui ne dépasse pas 4 clients par ans.

Les affaires traitées aussi a connu une augmentation, mais cette augmentation se diffère d'une année à une autre, entre le 2007 et le 2008 a marqué une augmentation de 13 affaires, par contre l'augmentation de 2008 à 2014 ne dépasse pas 7 affaires c'est-à-dire la moitié de la première augmentation.

Nous avons conclu que DACIMEX reste toujours une petite entreprise, elle est très loin d'être parmi les meilleurs.

### **III-2-4- Environnement de l'entreprise :**

#### **III-2-4-1- Organisation géographique :**

L'entreprise DACIMEX est situé à Alger, BAB ZOUAR Coopérative Granitex 1200logts BT 4 N°6.

Elle n'a pas de filiale donc elle effectue ses opérations au niveau régionale (Alger) plus précisément dans le port d'Alger aussi l'aéroport d'Alger et le port sec.

#### **III-2-4-2- Les concurrents de DACIMEX<sup>1</sup> :**

DACIMEX ne possède pas un service de marketing spécialisé, donc elle attire les clients par la méthode de bouche à oreille c'est-à-dire distribué des cartes de visite pour ses clients et lui demandé de faire circuler l'information. Généralement DACIMEX fait un contrat pour une période déterminé.

Les concurrents de DACIMEX sont celles qui exercent leurs activités au niveau de port et aéroport d'Alger, on note principalement : EL SALAM transit, EL OUENCHARIS transit, SOMETRA transit, MATRICIEL transit, THS transit, SERITRANS transit. Sans citer les grands transitaires que nous avons parlés précédemment.

---

<sup>1</sup> Informations fournies par la déclarante en douane « BOUZID Malika ».

Nous avons présenté les différentes activités annexes au transit maritime soit en Algérie soit à l'organisme d'accueil, nous avons aussi déterminé l'importance de l'activité de transit. Toutefois, il est très utile voire indispensable au bon fonctionnement de l'opération de transit des marchandises.

En effet, l'intervention du transit est d'une importance particulière. Le rôle et la nature de son activités lui permettent d'être l'axe qui regroupe toutes autres activités (transport, consignation, dédouanement...). Le transit joue un rôle de coordination entre l'interne et l'externe.

## **Chapitre IV**

**L'impact de changement des  
procédures de dédouanement  
à l'importation sur  
l'entreprise DACIMEX**

La première période de notre stage pratique au niveau de l'entreprise DACIMEX nous a permis d'acquérir une somme de connaissances théoriques sur le transit maritime et les procédures de dédouanement, ce qui nous a amené à prendre comme cas à traiter dans notre pratique, une opération de dédouanement d'une marchandise.

Dans ce chapitre nous allons présenter les différentes étapes de dédouanement au sein de l'entreprise et citer les procédures qui sont changées pendant ces dernières années pour enfin établir un entretien qui nous aide à comprendre l'impact de ce changement sur l'entreprise et sur les transitaires en générale.

### **Section1 : Le dédouanement à l'importation au sein de l'entreprise DACIMEX.**

Pour dédouaner une marchandise, les agents de l'entreprise passent par plusieurs étapes incontournables et dépose beaucoup des documents pour avoir le visa de sortir la marchandise du port pour la livrer au client dans les plus brefs délais.

Dans cette section nous allons parler des étapes de dédouanement des marchandises et aussi une présentation des documents utilisés pour le dédouanement de différentes marchandises à l'importation.

#### **IV-1-1- Les étapes de dédouanement<sup>1</sup> :**

On distingue quatre étapes qui se répéteront à chaque dédouanement :

##### **IV-1-1-1- Le choix du client :**

Cette étape consiste à déterminer les conditions pour l'acceptation du client :

1- L'entreprise vérifie le type de marchandise qu'il importe et détermine le bénéfice de cette opération.

2- La réception de registre de commerce du client : ce registre de commerce contient une carte fiscale qui détermine le numéro fiscal (NIF), le déclarant vérifie dans le système de la douane si le client est libéré ou non c'est-à-dire s'il est autorisé d'importer une marchandise.

3- Après tout ça elle signe un contrat avec le client pour une période donné (peut être renouveler) et pour les marchandises désigner dans la première étape.

---

<sup>1</sup> Informations fournies par le commissionnaire en douane « Abdenour BOUAZIZ ».

**IV-1-1-2- La réception du dossier :**

Cette étape commence dès la prise de contrat avec les clients et la réception de dossier, ce contact peut être par téléphone ou bien par sa visite. Ce dossier contient les documents suivants :

- 1- L'original du connaissance endossé par la banque.
- 2- L'originale de la facture commerciale endossée par la banque.
- 3- Visa des services de la répression des fraudes aux frontières.
- 4- Copie certificat de conformité.
- 5- Copie certificat d'origine.
- 6- Copie liste de colisage.
- 7- Copie avis d'arrivée.
- 8- Mandat pour opérations de dédouanement.
- 9- Copie Carte fiscale.
- 10- Copie Registre de commerce.

Enfin le dossier reçu, intervient le déclarant chef qui va analyser et traiter le dossier pour en extraire l'essentiel, aussi pour attribuer une position tarifaire (code de huit chiffre) afin d'identifier les tarifs douaniers et les taxes appliquer à la marchandise.

**IV-1-1-3- Formalités au niveau des douanes :**

Au début, c'est l'agent de saisie qui intervient pour saisir le dossier dans le système de la douane, et cela en quatre copies :

- un exemplaire douane (blanc) qui sert à l'enregistrement au niveau de la douane.
- Un exemplaire déclarant (bleu) qui sert transmis au client.
- Un exemplaire banque (jaune) transmis à la banque pour le transfert d'argent.
- Un exemplaire retour (rouge) transmis au fournisseur.

Après que l'agent de saisi terminera sa tâche, vient le moment crucial qui consiste à la vérification de la conformité de la marchandise. Cela passant à la marchandise l'examen phytosanitaire par le représentant de ministère de la santé, ensuite le contrôle de la qualité par les services de ministère du commerce.

Après la conformité de la marchandise, c'est le tour du déclarant en douane de visiter avec l'inspecteur de douane pour liquider la marchandise.

**IV-1-1-4- Règlement au niveau du port :**

La délivrance de la marchandise de la compagnie maritime avec justification d'un bon à délivrer, auprès d'elle un dossier comportant : L'avis d'arrivé, le connaissement avec le montant à payer.

Enfin vient le moment de paiement de droits de douane et les taxes, le règlement des frais de magasinage et la livraison de la marchandise au site de client convenu par le contrat.

**IV-1-2- Les documents exigés par l'entreprise DACIMEX pour le dédouanement<sup>1</sup> :**

DACIMEX utilise beaucoup de documents pour dédouaner la marchandise ces documents provient de client qu'il lui envoie à chaque dédouanement et même des documents fournis par la douane.

Pour faciliter la tâche l'entreprise utilise aussi d'autres documents, on note essentiellement :

**IV-1-2-1- Le spécimen :**

Est un mandat que le client doit emmètre au profit de son transitaire au niveau du ou des bureaux de douanes où il veut qu'il représente. Est composé de deux face (verso Spécimen et recto spécimen. Voir annexe n°1). Le dépôt se faire en trois (03) exemplaires les signer les cacheter les viser par la griffe et légaliser.

**IV-1-2-2- Tarif douanier :**

Document présentant l'ensemble des taxes et droits de douanes applicables lorsqu'un produit pénètre un territoire national (ou communautaire).

Le tarif douanier est basé sur la nomenclature du système harmonisé de désignation et de codification des marchandises.

Au sens de l'article 6 du code des douanes, le tarif des douanes comprend les quotités des droits applicables aux positions et sous positions tarifaires.

**IV-1-2-3- Certificat de conformité :**

Le Certificat de conformité est établi par le fabricant reprenant bien la mention «Fabriqué par...» (Voir Annexe n°2). Il est exigé dans le cadre des formalités de contrôles conformité par les représentants du ministère de commerce aux frontières.

---

<sup>1</sup> Documents inter de l'entreprise.

**IV-1-2-4- Connaissance :**

Est le document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime (Voir annexe n°3). Il est également un titre représentatif des marchandises. C'est un titre de propriété endossable.

**IV-1-2-5- Certificat Contrôle Qualité :**

Le CCQ est un document exigé par les banques Algériennes dans le cadre des Credoc. Ce document est établi par un organisme habilité et accrédité en Algérie par l'ALGERAC. Il peut que la lettre de Crédit mentionne un organisme bien précis (Voir annexe n°4).

**IV-1-2-6- Certificat d'origine :**

Le Certificat d'Origine doit être visé par la Chambre de Commerce et d'Industrie (Voir annexe n°5).

Ce document est exigé par la Banque dans le cadre de la Lettre de Crédit.

Les Certificat d'Origine peuvent être établis et visés en autres pays pour toutes les origines (pas d'obligation d'être visés dans le pays d'origine).

**IV-1-2-7- Facture commerciale :**

La facture commerciale (tamponnée et signée) est domiciliée par le client Algérien auprès de sa banque en Algérie lors de l'importation de la marchandise (Voir annexe n°6).

Il est préférable que la facture indique clairement l'origine pays de chaque article Code fiscale.

**IV-1-2-8- Liste de colisage :**

La liste de colisage est demandée lors de la visite douanière et pour les formalités contrôle conformité aux frontières du Ministère du Commerce (Voir annexe n°7).

**IV-1-2-9- Certificat EUR1 :**

Le Certificat EUR1 est établi pour les marchandises d'origine européenne. Il permet à l'importateur de bénéficier d'abattement de droits de douane dans le cadre des accords préférentiel entre l'Algérie et l'UE. Pour être valide, l'EUR1 doit reprendre obligatoirement le cachet humide du transitaire ou celui du fournisseur plus la signature.

**Section2 : L'analyse de changement des procédures de dédouanement.**

Il est inacceptable que les procédures de dédouanement soient utilisées comme des obstacles aux échanges internationaux. Dans le système Algérien, ces règles ont connu à travers le temps des changements liés à l'évolution économique du pays. En effet, des tentatives de simplification de procédures de dédouanement coexistent avec les procédures normales de droit commun, plutôt compliquées et archaïques.

A l'égard de cette section nous allons présenter les procédures de dédouanement classiques et modernes pour avoir une image fidèle sur ce changement, que nous allons présenter après (dans la troisième section).

**IV-2-1- Les procédures classiques de dédouanement<sup>1</sup> :**

Elles sont présentées comme suit :

**IV-2-1-1- Circuit de dédouanement:**

**IV-2-1-1-1- Conduit en douane :**

Conduit en douane consiste à présenter les marchandises à un bureau de douane par voie déterminée par l'autorité douanière afin de leur affecter un régime douanier.

**IV-2-1-1-2- Mise en douane :**

Elle se traduit par une déclaration sommaire des marchandises (le manifeste pour les transports maritimes).

**IV-2-1-1-3- La mise en magasin et en dépôt :**

A la suite de la mise en douane, les marchandises sont soit dédouanées, soit elles vont en magasins et aires de dédouanement temporaire dans un délai ne pouvant excéder 21 jours à partir de la date de dépôt de la déclaration sommaire.

**IV-2-1-1-4- Dédouanement des marchandises :**

La déclaration en détail constitue un document par lequel le déclarant communique les informations requises pour procéder au dédouanement des marchandises.

L'Administration des Douanes n'admet que certaines personnes pour dédouaner à savoir :

- Le détenteur de la marchandise.
- Le déclarant professionnel : le commissionnaire en douane agréé qui est chargé des formalités de dédouanement pour ses clients.

---

<sup>1</sup> Loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant sur le code de douane, mis à jour au 01/01/2002.

Cette déclaration sert à :

- Donner un statut juridique à l'opération douanière.
- Permettre l'application des mesures du commerce extérieur.
- Etablir des statistiques à partir des éléments contenus dans la déclaration.
- Permettre la perception des droits et taxes.

Les droits de douane sont déterminés selon les éléments nécessaires à la taxation dont la valeur, l'espèce tarifaire et l'origine.

#### **IV-2-1-2- Les différents contrôles douaniers :**

Compte tenu des répercussions néfastes susceptibles d'être engendrées par la fraude, la Direction du contrôle à Posteriori dont la mission principale est la lutte contre la fraude a mis en place l'organisation d'une série de contrôles. Ceux-ci revêtent plusieurs formes et interviennent au niveau du circuit de dédouanement, en différé ou à posteriori.

Ces contrôles portent sur l'analyse documentaire ou peuvent être élargis à la vérification physique des marchandises.

En vue, d'atteindre l'efficacité souhaitée dans les actions de contrôle, il est essentiel de pratiquer et de respecter les différentes étapes du contrôle douanier suivantes :

- Contrôle immédiat.
- Contrôle différé.
- Contrôle à posteriori.

##### **IV-2-1-2-1- Le contrôle immédiat :**

Ce contrôle s'exerce après enregistrement et validation de la déclaration en douane :

- L'étude documentaire qui s'applique dans tous les cas de figure, quel que soit le régime douanier de la marchandise choisie.
- La cotation automatique de la déclaration à un inspecteur vérificateur qui est assisté par un agent de visite pour la vérification physique de la marchandise. La visite consiste à examiner la marchandise, avec un comptage précis et le prélèvement d'échantillons pour s'assurer que la marchandise est bien celle qui a été déclarée.
- La contre visite : celle-ci revêt un caractère exceptionnel et peut être décidée de manière aléatoire ou en cas de présomption de fraude.

**IV-2-1-2-2- Le contrôle différé :**

Le contrôle différé qui intervient après délivrance des autorisations d'enlèvement des marchandises, consiste en un contrôle documentaire des éléments d'énonciation de la déclaration en douane et des documents qui y sont annexés.

Il constitue une phase complémentaire dans le processus de dédouanement.

**IV-2-1-2-3- Le contrôle à posteriori :**

Il intervient aux niveaux régional et national sur la base d'informations, de lettres anonymes, des programmes annuels ou à la demande des chefs de secteurs d'activités. Ce contrôle porte sur les risques liés aux fausses déclarations et au non-respect des régimes douaniers.

Il s'agit en fait de vérifier les trois principaux éléments de la déclaration à savoir, la valeur, l'espèce et l'origine de toutes les opérations de dédouanement réalisées.

**IV-2-2- Les procédures modernes de dédouanement :**

Face à l'urgence de certaines opérations du commerce extérieur, l'administration des douanes a institué une procédure tendant à chercher une solution pratique assurant plus de rapidité pour le dédouanement des marchandises. Nous allons noter principalement :

**IV-2-2-1- Le dédouanement à distance et les procédures de déclarations simplifiées :**

Parmi les facilitations que l'administration des douanes propose, la possibilité offerte aux opérateurs d'enregistrer leurs déclarations en détail à partir d'un terminal installé dans leurs propres locaux et d'être relié au système informatique(SIGAD).

Cette mesure permet de rapprocher les services des douanes des entreprises notamment dans un éventuel partenariat douane /entreprise.

Mais aussi l'administration des douanes met à la disposition de tous les opérateurs économiques une panoplie de procédures de déclarations simplifiées à fin d'assurer un passage en douane le plus rapidement que possible.

**IV-2-2-1-1- Le dédouanement à distance<sup>1</sup>:**

Offre à l'administration des douanes la possibilité d'autoriser la vérification des marchandises dans les locaux de l'entreprise, cela va permettre aux opérateurs économiques un gain de temps mais aussi d'argent qui est un facteur déterminant de compétitivité (économiser les

---

<sup>1</sup> L'article 94 de Code de douane algérien.

frais de transport et de manutention), cette vérification domiciliaire est effectuée sur demande du déclarant et pour des raisons estimées valables par la douane.

**IV-2-2-1-2- Les procédures de déclaration simplifiées :**

Simplifier les procédures consiste, à créer des procédures plus souples qui répondent aux besoins actuels des opérateurs économiques. Il est donc préconisé de simplifier et de rentabiliser les processus de dédouanement (réduction des coûts et des délais).

**❖ La déclaration simplifiée<sup>1</sup>:**

Cette déclaration permet non seulement un gain de temps mais aussi une réduction des couts puisqu'il n'est pas nécessaire de faire appel à un commissionnaire en douane comme dans le cas d'une déclaration en détail.

**❖ La déclaration anticipée<sup>2</sup>:**

Pour accélérer les formalités de dédouanement, le déclarant peut fournir la déclaration d'une manière anticipée avant l'arrivée de la marchandise.

Ce type de déclaration est utilisé lorsqu'il s'agit des marchandises dangereuses, périssables, pondéreuses ou homogènes expédiées directement en direction du territoire douanier, le destinataire est autorisé à déposer une déclaration en détail incomplète avant l'arrivée des marchandises, sous réserve de régularisation dans les 08 jours à compter de la date d'arrivée des marchandises L'informatisation a permis de simplifier cette procédure du fait qu'il n'est plus exigé de déclarations complémentaires.

**❖ La déclaration provisoire (incomplète)<sup>3</sup>:**

Cette facilitation permet d'éviter les blocages de la marchandise par la douane sous prétexte de produire les documents manquants. Le propriétaire disposera ainsi de sa marchandise dans les meilleurs délais.

**• Les Personnes éligibles :**

Le recours à cette mesure peut être donnée à toutes personnes physiques et /ou morales qui possèdent un registre de commerce et qui répondent à des conditions établies par le service chargé de l'octroi de cette facilitation douanière.

Sont toutefois exclus de cet avantage, les opérateurs économiques inscrits dans le fichier national des fraudeurs (FNF).

---

<sup>1</sup> Décision n°95 du 14 Mars 2013 déterminant les cas où la déclaration en détail peut être remplacée par une déclaration simplifiée.

<sup>2</sup> Article 89 de Code de douane Algérien.

<sup>3</sup> Article 86 du code des douanes Algérien.

- **Les opérations éligibles :**

Toute opération d'importation pour laquelle le déclarant au moment de l'enregistrement de la déclaration en détail ne dispose pas de tous les renseignements nécessaires ou ne peut produire les documents requis au moment de son dépôt.

- **Documents concernés :**

Tous les documents exigés par la législation et la réglementation en vigueur, à l'exception des documents relatifs aux formalités administratives particulières.

Les documents pouvant donner lieu à la souscription d'une déclaration provisoire ou incomplète sont ceux exigés par la législation et la réglementation en vigueur, et concernent notamment :

- 1) Facture définitive domiciliée, sous réserve de production d'une copie de la facture revêtue obligatoirement du cachet de domiciliation bancaire.
- 2) Registre de commerce, sous réserve de la production d'un récépissé de dépôt d'un dossier de demande de registre de commerce.
- 3) Documents liés à des avantages fiscaux, entre autres :
  - ✓ EUR1.
  - ✓ Décision ANDI, ANSEJ, CNAC, ANGEM, sous réserve de la présentation d'une copie légalisée pour imputation par les services.

Le déclarant bénéficiant de cette mesure est tenu d'établir un engagement modèle D/48 en quatre exemplaires :

- ✓ le premier exemplaire est joint à la déclaration.
- ✓ le deuxième exemplaire est remis au déclarant.
- ✓ le troisième exemplaire est conservé par le service aux fins de suivi et d'apurement.
- ✓ le quatrième exemplaire est conservé par le receveur des douanes.

Cette engagement est établi et signé par l'inspecteur principal aux sections et signé par le déclarant.

**❖ La déclaration estimative<sup>1</sup>:**

La déclaration estimative couvre l'ensemble d'opérations d'importation régulière sur une même espèce de marchandises, dont les éléments quantitatifs, ne sont pas fournis ou indiqués qu'à titre approximatif au moment du dépôt de la déclaration estimative.

---

<sup>1</sup> Décrets exécutifs par les articles 25 et 27 de la loi de finances pour l'année 2013.

Les énonciations et les documents fournis sont considérés comme déclaration complémentaire.

Ses derniers doivent être déclarés et annexés à la déclaration estimative dès qu'ils sont connus et au plus tard avant l'expiration du délai qu'est de trois mois de dépôt de la déclaration estimative.

Cette procédure permet l'enlèvement des marchandises au fur et à mesure de leur présentation à la douane.

**❖ L'annulation de la déclaration<sup>1</sup>:**

Les conditions d'annulation des déclarations en détail sont définies comme :

- ✓ S'il apporte la preuve que les marchandises ont été déclarées par erreur.
- ✓ Marchandises non conformes à la commande.
- ✓ Le cas où les marchandises sont irrémédiablement perdues par suite d'accident ou cas de force majeure.
- ✓ Lorsqu'elles sont déclarées impropres à la consommation.

**IV-2-2-2- Opérateur économique agréé (OEA)<sup>2</sup> :**

L'administration des douanes a mis en place un nouveau dispositif destiné à une certaine catégorie d'opérateurs économiques, il s'agit du statut d'Opérateur Economique Agréé (OEA), cette catégorie d'opérateurs bénéficie d'un certain nombre de facilitations lors de la procédure de dédouanement, cependant pour bénéficier de cette procédure simplifiée, l'opérateur économique doit répondre à un certain nombre d'étapes décisives pour l'octroi de cette agrément.

**IV-2-2-2-1- Définition :**

Le statut d'Opérateur Economique Agréé est un concept nouveau initié sous l'égide de l'OMD, cette mesure permet aux entreprises importatrices de bénéficier de procédures simplifiées au dédouanement de leurs marchandises dans le but de développer l'investissement mais aussi les relations douane/entreprise.

Ce statut accorde aux opérateurs économiques des facilitations pour le dédouanement de leurs marchandises à travers un traitement personnalisé des contrôles douaniers à postériori.

---

<sup>1</sup> L'article 89 de code de douane Algérien.

<sup>2</sup> Décret exécutif n° 12/93 du 01 mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane.

Il permet de réduire le nombre de contrôles physiques et documentaires ainsi qu'une rapidité et efficacité de traitement tout en assurant la sécurité des opérations de commerce extérieur.

**IV-2-2-2-2- Les conditions d'éligibilité au statut d'OEA :**

Le bénéfice du statut d'OEA est accordé aux opérateurs jugés les plus fiables et dignes de confiance dans la mesure où ils satisfont aux conditions suivantes :

- ✓ L'opérateur doit être une personne physique ou morale, établie en Algérie, que ce soit une société de droit algérien ou une société étrangère ayant une installation stable en Algérie.
- ✓ Exerçant des activités d'importation et intervenant dans les domaines de la production de biens ou de services.
- ✓ Il ne doit pas avoir d'antécédents graves et répétés relevés durant les trois dernières années écoulées, à son encontre, à l'encontre de ses représentants légaux, ses cadres dirigeants ou ses principaux associés, avec les administrations douanière, fiscale, du Commerce, du travail et de la sécurité sociale et avec les autres institutions concernées par l'encadrement du commerce extérieur.
- ✓ L'opérateur ne doit pas être en état de faillite, de liquidation, de cessation d'activité, de règlement judiciaire ou de concordat.
- ✓ Il doit justifier d'une solvabilité financière durant les trois dernières années (La solvabilité financière étant la capacité de l'opérateur économique d'assumer ses engagements financiers et fiscaux).

**IV-2-2-2-3- Les facilitations accordées aux OEA :**

Les opérateurs économiques agréés bénéficient d'un traitement personnalisé et un allègement en matière de contrôle durant le dédouanement de leurs marchandises, cet allègement se matérialise à travers des facilitations et simplifications des procédures de dédouanement. Ces facilitations sont les suivantes :

- ✓ L'orientation des déclarations en douane vers le circuit vert ce qui signifie un enlèvement rapide et sans contrôle physique des marchandises (sans contrôle immédiat).
- ✓ En cas de contrôle, il est réservé aux marchandises un traitement prioritaire avec visite physique sur site.
- ✓ La possibilité de dédouanement à distance.
- ✓ Pour les cas de transfert de marchandises, l'opérateur bénéficiera de toutes les facilitations nécessaires.

- ✓ L'acceptation, pour le paiement des droits et taxes, de la remise de chèques non Certifiés.
- ✓ Pour les opérations en régimes suspensifs, elles sont accordées de droit en dispense de l'autorisation préalable.
- ✓ La simplification du dossier de dédouanement avec la suppression de la production des documents suivants : la copie du registre de commerce et la copie de la carte NIF.
- ✓ Le contrôle par le scanner lors de l'enlèvement des marchandises se fera d'une manière aléatoire, opéré par ciblage automatisé.
- ✓ L'obligation de renseigner la déclaration des éléments de valeur (DEV) à chaque opération de dédouanement ne sera pas appliquée aux OEA qui effectuent des importations sous couvert de contrats domiciliés.
- ✓ L'obligation de déposer un mandat à chaque opération de dédouanement ne sera pas appliquée aux OEA.

### **Section3 : Le déroulement de l'enquête.**

Pour confirmer ou infirmer nos hypothèses et afin de réaliser la présente étude, on a eu recours à la collecte des données nécessaires.

L'objectif de cette section est de présenter notre étude empirique sur le changement des procédures de dédouanement, tout d'abord il s'agit de présenter la méthodologie de notre recherche, puis le processus de collecte des données et la présentation des résultats, pour enfin il sera élaboré une analyse des résultats collectés.

#### **IV-3-1- La présentation de la méthodologie de recherche :**

Dans cette partie nous allons présenter l'étude et l'outil de recueil des informations que nous avons choisis pour mener notre recherche et nous avons présenté les objectifs de choix de cette technique.

##### **IV-3-1-1- Le choix de l'étude :**

« Les études qualitative sont des études à caractère intensif qui utilisent comme procédure de récolte de données une approche ouverte, non directe, permissive et indirecte des personnes interrogées. Les études qualitatives visent à un approfondissement du sujet traité. Le mode

d'interrogation est non-structuré et le nombre de contact y est relativement peu élevé. Elles cherchent les causes, les fondements d'un comportement, d'une attitude, d'une perception »<sup>1</sup>.

En effet, en raison de la nature de notre sujet de recherche, nous avons choisi de diriger notre recherche à l'aide d'une étude qualitative. L'étude qualitative nous permet de comprendre les actions, les représentations et les interprétations des membres questionnés.

Une étude quantitative dans ce cas, ne nous permettrait pas de vérifier nos hypothèses de recherche, contrairement à l'étude qualitative qui nous permet de mieux comprendre la réalité des concepts mobilisés dans la recherche théorique sur le terrain, l'étude qualitative permet de répondre à la question « comment? Et pourquoi? Quelle?...».

De plus notre recherche se limite à l'étude de l'impact de changement des procédures de dédouanement, cela implique donc de se rapprocher des déclarant en douane et de commissionnaire en douane de l'entreprise en question, ce qui offre un échantillon restreint. Toutes ces raisons expliquent notre choix de réaliser une étude qualitative.

#### **IV-3-1-2- Outil de recueil des données :**

Les techniques de recueil des données dans l'étude qualitative sont nombreuses, il existe :

L'entretiens individuels, l'entretiens de groupe, les techniques associatives, les techniques projectives.

Selon nos objectifs de recherche et le profil des personnes et pour recueillir le maximum d'informations auprès des personnes interrogées, nous avons choisi de réaliser des entretiens individuels.

Par ailleurs il existe plusieurs types d'entretien individuel en fonction du degré plus ou moins élevé de directivité : l'entretien non-directif, l'entretien semi-directif et l'entretien directif.

C'est ce dernier (l'entretien directif) que nous avons choisi comme outil de collecte des informations dans notre étude car il offre moins de liberté au répondant, contrairement à l'entretien semi-directif, ce qui permet d'approfondir plus précisément dans le sujet de notre recherche.

Et aussi l'entretien directif est plus structuré que l'entretien non-directif car il s'appuie sur un guide d'entretien qui comprend des questions directes.

---

<sup>1</sup> GAUTHY-SINECHAL, (M), VANDERCAMMEN, (M) : *Etude de marché : méthodes et outils*, 2eme édition, Alger, 2005, PP87-88.

**IV-3-1-3- Elaboration des questions de l'entretien :**

Les questions de l'entretien facilitent l'échange et le déroulement de l'entretien, elles sont élaborer sur un enchainement de crée le climat nécessaire pour approfondie dans notre thème de recherche, ainsi les réponses sont plus ciblés et précises. De plus les questions de l'entretien facilitent l'analyse des résultats (Voir annexe n°8).

Nous nous sommes inspirés de notre recherche théorique pour définir les questions constituant notre entretien. Ainsi nous avons élaboré 20 questions qui porte sur :

- 1) L'entreprise et la place de questionné dans l'entreprise.
- 2) Les transitaires en Algérie.
- 3) La douane Algérienne.
- 4) Les procédures de dédouanement.
- 5) Les avantages et les inconvénients portés par le changement des procédures de dédouanement.

**IV-3-1-4- L'objectif de l'entretien :**

L'objectif principal recherché par cette enquête est d'essayer de collecter les informations nécessaires concernant l'impact de ce changement des procédures de dédouanement sur le transitaire DACIMEX pour répondre à notre problématique et nos sous questions, enfin pour généralisé cette réponse sur toutes les transitaires en Algérie.

**IV-3-2- Présentation et analyse des résultats de l'entretien :**

Pour une étude pertinente, les questions de l'entretien fut administrés aux personnes les plus compétentes c'est-à-dire aux dirigeants ceux qui sont les plus agréés à répondre aux questions. Nous avons pour cela effectué un entretien avec Mr BOUAZIZ ABDENOUR le commissionnaire en douane de l'entreprise, aussi avec Mr KHENNICHE AMINE le chef des déclarants en douane, et BOUZID MALIKA déclarante en douane.

Après avoir effectué et transcrit le contenu des entretiens avec les membres de l'entreprise, nous nous sommes retrouvés en face d'un ensemble de texte riche d'information qualitative.

Cet ensemble constitue le corps sur lequel l'analyse se basera dans le cadre de notre étude.

**Analyse de la première question :** Présentez-vous ?

Nous avons effectué le premier entretien avec Mr BOUAZIZ ABDENOUR le commissionnaire en douane de l'entreprise et le grand responsable (le directeur) de toute l'entreprise, le deuxième entretien avec Mr KHENNICHE AMINE le chef des déclarants en douane, le troisième entretien avec Mm MALIKA BOUZID déclarante en douane de l'entreprise DACIMEX.

Ces derniers nous ont relaté leur profil ainsi que leur niveau d'intervention et de responsabilité tout en mettant l'action sur les missions qui leurs sont allouées.

**Analyse de la deuxième question :** Pouvez-vous nous présenter DACIMEX ?

Nous avons eu comme réponse que, DACIMEX est une micro entreprise créée dans le cadre de l'ANSEJ en 2004 agrémenté par la direction générale de douane, pour effectuer la fonction de transit des marchandises de tout type confondues.

Elle est constituée d'un ensemble de personnes qui déterminent et effectuent la tâche de l'entreprise et déterminent leur cadre de responsabilité, la qualité de service dépend des personnes qui font le suivi des dossiers des clients et le traitement des opérations de transit.

**Analyse de la troisième question :** En quoi consiste essentiellement la tâche de DACIMEX ?

DACIMEX effectue toute opération de dédouanement des marchandises de ses clients.

Donc le suivi des marchandises depuis le fournisseur jusqu'au client elle assure également les formalités douanières pour la transporter aux locaux des clients définis dans le contrat.

Tout ça détermine le processus de circulation des marchandises dédouanées avant l'entrée dans le territoire national, après c'est la pénétration des barrières douanières pour enfin entrer en territoire national de façon légale.

**Analyse de la quatrième question :** Comment le transitaire influence-t-il sur l'importation ?

Le transitaire est un élément essentiel dans le commerce international, il détermine la relation entre l'importation et la douane avec sa connaissance des codes et lois de douanes.

Il aide aussi à l'accélération des opérations de dédouanement.

Cette relation entre le transitaire et la douane détermine la rapidité des opérations de dédouanement qui a un impact sur la circulation des marchandises à l'échelle internationale ce

qui mène une augmentation ou une diminution du commerce international impliquant ainsi un changement positif ou négatif dans le mouvement des importations.

**Analyse de la cinquième question :** Quels sont les problèmes rencontrés au niveau du port ?

Ces problèmes se résument comme suit :

- La mauvaise gestion des ports ;
- La mauvaise organisation des visites ;
- la location des terrains ;
- La défaillance de système d'information ;
- Le haut niveau de fraude.

Ces problèmes gênent la fonction des transitaires qui consiste essentiellement dans le dédouanement des marchandises, influençant ainsi la circulation des marchandises et le processus de dédouanement, on trouve des marchandises dépassent le délai de liquidation légale ce qui implique une augmentation des prix de cette marchandises, des marchandises ne trouve pas un terrain pour que soit dédouanées après, elles passent directement au dédouanement avant d'autres marchandises reçues déjà.

**Analyse de la sixième question :** Pouvez-vous nous présenter la douane Algérienne ?

La douane Algérienne est une administration qui joue le rôle de juge pour les marchandises provenant de l'extérieur du pays et à l'intérieur et détermine les conditions pour qu'elle soit légale et acceptée dans le territoire national, aussi elle veille au prélèvement de droit et taxes sur ces marchandises.

Cette administration intervient au niveau de tous les ports d'Algérie et toutes les frontières concernant la circulation des marchandises et des personnes.

**Analyse de la septième question :** Quel est son rôle ?

Le rôle principal de la douane c'est la protection de l'économie nationale et la vérification des produits si elles répondent aux normes ou pas (la conformité des produits) aussi le contrôle de la déclaration d'importation et d'exportation.

Donc, la douane est considérée comme un élément essentiel dans l'économie du pays c'est l'autorité qui gère toutes les opérations d'échange international ce qui lui donne la force

d'influencer sur le commerce, elle cherche toujours des solutions pour des problèmes économiques, et fiscaux, ce qui implique une utilisation de moyens importants pour faciliter la tâche de cette dernière. Les moyens se présentent dans les procédures douanières.

**Analyse de huitième question :** Quelle est la relation qui vous lie à la douane ?

La relation entre le transitaire et la douane consiste essentiellement dans les agréments fournis dans le cadre de l'exercer la tâche de dédouanement.

Donc la douane gère le nombre des transitaires en Algérie. Avec son pouvoir elle assure un équilibre entre le nombre de transitaires et les échanges effectués pour faciliter le contrôle au niveau du port et améliorer la qualité des transitaires d'une part et d'autre part pour contribuer à l'augmentation de l'investissement qui de ce fait contribuera au développement de l'économie.

**Analyse de la neuvième question :** Quels sont les problèmes rencontrés au niveau de la douane ?

Ces problèmes se résument dans :

- La bureaucratie des agents de douane ;
- Les heures de travail sont très limitées ;
- Problème de liquidation des dossiers quand il s'agit des sociétés nationales ;
- La complexité des règlements.

Ces problèmes influencent sur le déroulement de la fonction des transitaires ce qui limite la gestion des opérations de dédouanement. La bureaucratie crée un climat de complexité entre les deux parties. Les heures de travail limite la fonction ce qui implique un circuit long de dédouanement et ça se reflète sur le développement économique du pays.

La complexité des règlements implique une mauvaise explication des procédures douanière, et le manque des formations dans le domaine des règlements de la douane.

**Analyse de la dixième question :** Que pouvez-vous nous dire à propos des procédures de dédouanement à l'importation ?

Elles déterminent les conditions pour le processus de dédouanement des marchandises.

En Algérie les procédures de dédouanement sont parfois compliquées et longue parfois souple et simple.

Cette complexité et souplesse détermine le cycle de dédouanement des marchandises et la durée de dédouanement, la douane met en place des règles pour effectuer cette tâche.

Ce dossier contient des documents qu'on juge difficile à avoir ce qui se traduit la durée qui se prolonge.

Donc les procédures de dédouanement dépendent de types des marchandises.

**Analyse de la onzième et la deuxième question :**

- Est-ce que ces procédures changent ?

Les trois membres de l'entreprise ont répondu par oui pour cette question.

- Si oui, en quoi consiste exactement le changement des procédures de dédouanement à l'importation?

Le changement des procédures de dédouanement concernent principalement :

- Les positions tarifaires ;
- L'autorisation des produits sensibles à l'importation ;
- Le circuit de dédouanement ;
- La création des ports secs ;
- La fourchette tarifaire (intervalle des prix des marchandises) ;
- Les dossiers de dédouanement.

Ces changements ont créés de nouvelles méthodes de dédouanement et a poussé les transitaires de ce rapprocher à chaque fois au service de douane pour s'informer sur les nouvelles de dédouanement. Donc ces éléments qui changent à chaque fois sont considérés comme des éléments nécessaires dans le processus de dédouanement ce qui oblige l'administration des douanes a les changer de temps en temps en parallèle avec le développement économique du pays, l'administration des douanes fait des modifications sur la fourchette et cela, dépend des prix des marchandises à l'internationale. La douane essaye d'évoluer avec l'évolution de l'économie nationale.

**Analyse de la treizième question :** Quel est l'intervalle de ces modifications?

Le changement de procédures de dédouanement n'a pas une fréquence de temps exacte, elles changent soudainement.

Donc ce changement de procédures dépend de certains facteurs.

**Analyse de la quatorzième question :** Quels sont les facteurs qui mènent au changement de procédures de dédouanement ?

Les principaux facteurs sont :

- Le gouvernement ;
- La loi de finance ;
- Le plan de sécurité ;
- La stabilité des pays ;
- Les accords internationaux ;
- Le marché international.

L'administration des douanes fait références aux différentes lois dans le pays et les différents besoins de l'économie pour effectuer les codes (la loi de finance...) donc, la loi de finance peut avoir un impact sur l'administration de douane.

L'administration de douane cherche toujours la sécurité du pays, pour cela, elle est obligée de mettre des limites pour réduire le niveau de fraude.

Les accords internationaux constituent l'élément essentiel pour évoluer l'économie du pays à l'internationale, parfois la douane se trouve en face de facilité l'entrée des marchandises du ces pays, donc elle applique des procédures spécialisées.

**Analyse de la quinzième question :** Par quel moyen vous prenez connaissance des changements ?

Les différents éléments qui informent l'entreprise sur ce changement sont :

- Le site de douane.
- Le numéro vert de douane.
- Le système d'information de l'administration de douane (SIGAD)

Avec le développement de la technologie la douane cherche aussi à faciliter la circulation de l'information c'est pour cela on trouve toujours un changement des méthodes de collecte de l'information, elle a commencé par la création du système SIGAD (24h/24h) puis le développement du site internet pour répondre au besoin des transitaires sur le changement, enfin un numéro vert pour toutes orientations sur le téléphone.

**Analyse de la seizième question :** Quel est l'impact de ces changements sur l'économie Algérienne ?

Le changement de procédures de dédouanement influence l'économie algérienne positivement et négativement.

Lorsqu'il s'agit de procédures simplifiées, elle facilite le dédouanement des marchandises ce qui implique un taux d'impôt moins élevé donc le prix de cette marchandise est très bas ce qui fait une concurrence sur les produits nationale.

Et lorsqu'il s'agit des procédures complexes, elle gêne le dédouanement des marchandises donc elle va entrer en marché nationale avec un prix élevé ce qui mettre l'importateur en phase de perte. Donc diminue l'investissement dans le territoire national et tout ça dépend des lois de douane comme nous avons cité par avant.

**Analyse de la dix-septième question :** Quel est l'impact de ce changement sur DACIMEX ?

Le changement des procédures de dédouanement a apporté beaucoup d'avantages pour l'entreprise, on note principalement :

- La simplicité et la rapidité des opérations d'importation ;
- La satisfaction des clients (les importateurs).

Nous déduisons que le personnel DACIMEX est favorable à ce changement.

**Analyse de la dix-huitième question :** Quels sont les inconvénients de changement sur DACIMEX?

Les trois membres de l'entreprise ont répondu qu'il n'existe pas un inconvénient à ce changement a part les petits problèmes rencontrés, comme la coupure d'électricité et par fois le blocage de système SIGAD.

**Analyse de la dix-neuvième question :** Que pouvez-vous nous dire à propos de ce changement ?

Nous résumons la réponse des trois membres de l'entreprise par :

Ils veulent que ce changement continue en parallèle avec le développement du pays et de la technologie, par ce que si l'économie du pays sera développée et les procédures ne suivent pas ce changement on risque de perdre l'équilibre et on entre dans des problèmes de non satisfaction et de perdre nos importateurs qui cherchent toujours à développer leurs investissements. Donc elle va mener un déséquilibre dans l'économie du pays.

Le personnel est plus tôt favorable à ce changement et souhaite qu'il évolue avec l'évolution des nouvelles tendances.

#### **IV-3-3- Synthèse et recommandation :**

##### **IV-3-3-1- Synthèse :**

L'analyse est faite par le biais d'entretien avec trois membres pour déterminer la relation entre les procédures de dédouanement à l'importation et le transit maritime.

Où nous avons eu à constater une véritable relation entre ces deux acteurs et que :

- Le changement des procédures de dédouanement à une véritable influence sur le transit maritime et l'importation, cette influence peut être positive ou négative, dépend de plusieurs facteurs.
- La douane constitue le filtre de cette relation, dans la mesure où un dédouanement rapide et efficace des marchandises accroît la participation des entreprises nationales au marché mondial et peut avoir une incidence considérable sur la compétitivité économique du pays en encourageant les investissements et le développement de l'industrie.
- Dans un objectif d'effacement du facteur temps comme source de retard dans les transactions commerciales, la douane Algérienne a informatisé les procédures de dédouanement des marchandises par la conception et la mise en place du SIGAD et le site internet aussi le numéro vert.
- Ce qui concerne l'avis positif des trois membres sur ce changement, qui va nous conduire à la motivation et la satisfaction des importateurs et ce qui a un effet direct sur le déroulement de la tâche de l'entreprise.

**IV-3-3-2- Recommandations :**

Comme dans tout processus d'amélioration, il est important de faire une analyse de la situation actuelle à partir de la mission de l'entreprise et de ses objectifs corporatifs et de proposer par la suite quelques suggestions, après la collection des informations et l'analyse de ces dernières.

Proposer des suggestions est la phase de recherche des modifications à mettre en place pour faire disparaître le problème posé initialement. On s'appuiera ici sur l'étude elle-même, c'est-à-dire les entretiens.

Ainsi, et suite aux différents entretiens menés auprès des membres de l'entreprise DACIMEX, et après analyse de ces derniers, nous croyons que l'entreprise a quelques problèmes concernant la relation avec la douane et le port, et dans le cadre des objectifs de l'entreprise nous remarquons qu'il est très loin de réaliser ses objectifs alors pour qu'elle soit mieux développée on propose quelques suggestions comme aide.

Nous notons donc :

- Recrutement d'une personne qui prend la responsabilité d'étudier ce changement.
- La formation des personnels de l'entreprise à chaque changement pour mieux maîtriser la situation et n'avoir pas des problèmes de la non connaissance des nouvelles procédures.
- Informer leurs clients (les importateurs) à chaque changement pour les préparer au déroulement de l'opération suivante.

L'accroissement du volume des échanges et les nombreuses opérations d'importation exigent une adaptation des procédures de dédouanement accordées par l'administration des douanes pour une meilleure accélération des opérations du commerce extérieur, tout en assurant aux transitaires un meilleur déroulement de l'opération de transit.

L'administration des douanes a été amenée à instituer des mesures de facilitations à plusieurs niveaux en matière de procédures de dédouanement qui permettent d'accompagner et d'encourager les entreprises nationales à importer et de renforcer le tissu industriel.

# **Conclusion générale**

L'objectif de notre travail de recherche était d'étudier la relation entre le changement de procédures de dédouanement à l'importation et le transit maritime et aussi de déterminer l'impact de ce changement.

Cela nous a amené à puiser dans une vaste littérature et à déterminer, d'une part, l'approche théorique du transport maritime, et d'autre part, les procédures de dédouanement et le transit.

D'après ce travail de recherche nous avons constaté les points ci-après désignés :

- Le transport maritime est un moyen essentiel dans le développement de l'économie de pays.
- Les procédures de dédouanement dépendent des facteurs qu'ils mènent ;
- Le changement de procédures se fait dans le cadre de la facilitation par l'administration de douane ;
- Le changement de procédures de dédouanement à un effet direct sur la fonction des transitaires ;
- Ce changement a plus d'avantages que d'inconvénients sur les transitaires.

Dans le cadre de l'analyse effectuée nous pouvons affirmer notre première hypothèse qui stipule que L'ensemble des opérations de dédouanement se caractérise en trois aspects principaux : la déclaration de détail ; la présentation des marchandises à la douane ; l'évaluation et le paiement de la dette douanière.

Le changement de documents nécessaire pour effectuer le dédouanement des marchandises ne représente qu'une partie de changement des procédures de dédouanement d'où provient l'infirmité de la deuxième hypothèse.

Nous avons constaté que la plus part des transitaires au sein de DACIMEX sont très satisfaits par ce changement et qu'il apporte beaucoup d'avantage que d'inconvénient pour leur fonction, tout ça nous conduit à affirmer la troisième hypothèse.

Notre thème de recherche était très difficile d'une part, le manque d'information à cause de le haut niveau de la fraude dans le port et la douane, d'autre part l'entreprise DACIMEX ne possède pas une véritable connaissance de secteur transit à cause de la manque d'expérience.

# **Bibliographie**

### Bibliographie

#### Ouvrages :

- 1) AYIVI, (Florence) : *Essai de distinction entre commissionnaires et transitaires*, Description 1994.
- 2) BINNAZ, (Topaloglu), *Annales XLIII : Le Connaissance Maritime Et Conflit De Loi*.
- 3) CHERIF, (Mohamed) et DUCRUET : *Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux Portuaires algériens*, édition 2012.
- 4) DELEBECQUE, (ph) : *Vente internationale et transport maritime*, Edition Litec, 1998.
- 5) GAUTHY-SINECHAL, (M), VANDERCAMMEN, (M), *Etude de marché : méthodes et outils*, Alger, 2eme édition, 2005.
- 6) Ghislaine, (Legrand) et Hubert, (Martini) : *le petit export*, édition Dunod, 2009/2010.
- 7) Ghislaine, (LEGRAND) et Hubert, (MARTINI) : *gestion des opérations import-export*, édition DUNOD, 2007/2008.
- 8) Lamy : *le transport Tome 2*, Edition 2005.
- 9) LETACQ, (Frédéric) : *Droit des transports internationaux de marchandises*.
- 10) NEFFOUS, (Mohamed Mankour). : *Le nouveau code maritime algérien*.
- 11) OUACHERINE, (Hassan) : *guide de la méthodologie de la recherche en sciences sociales*, 1<sup>ère</sup> édition, 2013.
- 12) PATRICIA, (Cordier) : *Connaissance maritime*, Editions du juris-classeur.
- 13) PAULIN, (C) : *Droit des Transports*, édition Litec, 2005.
- 14) PAVEAU, (Jacques) et autres : *exporter : pratique du commerce internationale*, édition FOUCHER, Malakoff, 2013.
- 15) PIERRE-GUY, (De Lentdecker) : *Le technicien du commerce international*, 4eme édition, les éditions des organisations, Paris, 1989.
- 16) R, (Petiot) : *Actions logistiques à l'export*, édition 2009.
- 17) TEULE-MARTIN, (Catherine) : *la douane instrument de la stratégie internationale*, édition ECONOMICA, Paris, 1995.

#### Revue et périodiques :

- 1) A, (Nabila) : « *commerce international : le transit portuaire baisse de 2%* », le financier, 08 Octobre 2011.

## Bibliographie

---

- 2) AOUIMER, (Amar) : « *Le nouveau décret est préjudiciable pour la profession* », Midi Libre, le 15 janvier 2009.
- 3) BOUALI, (Nadia) : « *Le président de l'UNCTA dénonce* », La Liberté, le 18/10/2008.
- 4) BOUARROUDJ, (Abdelhamid) : « *Le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir* », in revue de Forum des chefs d'entreprise, le 02 Octobre 2012.
- 5) GHALI, (Lila) : « *véhicules des algériens installés à l'étranger, la durée de transit temporaire passé à 6 mois* », Algérie 1, le 22 janvier 2014.
- 6) IZOUAOUEN, (Noredine), « *commissionnaire en douane : 762 agrément suspendus depuis 2006* », le 21 Janvier 2015.
- 7) LOUNES, (M.N) : « *le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime* », chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004.

### Travaux universitaires :

- 1) BOUKHATMI, (Fatima) : *Droit maritime et relation juridique*, Faculté de droit, université d'Oran.
- 2) DIMITRI, (Hanitrarivelo Murielle) et RAKOTOJAONA, (Nicoletta Véronie) : *L'allégement des procédures douanières sur l'application du nouveau système harmonisé et sécurisé auprès de la recette des douanes locale*, technicien supérieur en gestion d'entreprise, Institut universitaire de gestion et de management, Mahajanga 2010.
- 3) Ghenouchi, (Ahmed) : *Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord Est Algérien*, doctorat en science et en aménagement régionale, Constantine, 2008.
- 4) GRID, (Mona) : *Le paiement de fret*, Master professionnel de Droit Maritime et des Transports, Centre de Droit Maritime et des Transports de Marseille, 2009.

### Textes réglementaires :

- 1) Convention de Bruxelles, fiche n°3, de 25/08/1924 porte sur l'exploitation du navire.
- 2) Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (règle de Rotterdam)
- 3) Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Règle de Hambourg).
- 4) Convention modernisée par les « règles de Visby », puis en 1968 et 1978.

## Bibliographie

---

- 5) Cour d'appel Rouen, 12 octobre 2004, Bulletin des transports et de la logistique 2005.
- 6) Décision n° 12 du 03 février 1999 relative à la forme de la déclaration en détail.
- 7) Décision n°95 du 14 Mars 2013 déterminant les cas où la déclaration en détail peut être remplacée par une déclaration simplifiée.
- 8) Décret exécutif n° 12/93 du 01 mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane.
- 9) Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.
- 10) Décrets exécutifs de la loi de finances pour l'année 2013.
- 11) La Loi n°98-10 du 22 août 1998 relative aux procédures de dédouanement.
- 12) La Loi n° 79-07 du 01 janvier 2002 relative aux régimes douaniers économiques.
- 13) Loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant sur le code de douane, mis à jour au 01/01/2002.

### **Rapports et documents administratifs :**

- 1) 2<sup>ème</sup> salon international des transports, de la logistique et de la mobilité, *Algérie infrastructure*, février 2015.
- 2) Direction générale des douanes, *première partie du Guide de la valeur en douane: la valeur en douane à l'importation*.
- 3) Forum Des Chefs D'entreprise, *Décomposition des supports de L'IFPE 40*, Alger, Janvier 2011.
- 4) Organisation mondiale de douane, *glossaire des termes douaniers internationaux*.
- 5) Organisation mondiale des douanes, *note technique n°17 : transit douanier sous garantie / caution douanière*, janvier 2011.
- 6) Performance Management Consulting, *les infrastructures de transport en Afrique*, Mars 2009.
- 7) Secrétariat de la CNUCED, *Etude sur le transport maritime*, rapport 2011.
- 8) Tribunal de Commerce Marseille, *Bulletin des transports et de la logistique*, 21 juin 1994.

### **Webographies :**

- 1) Algérie Ferries, <http://www.algerieferries.com/> (Consulté le 02/03/2015 à 11h).
- 2) CGI les professionnels de négoce, [www.cgi-cf.com](http://www.cgi-cf.com) (Consulté le 28/02/2015 à 17:00).
- 3) Filtrans, [www.filtrans.net](http://www.filtrans.net) (Consulté le 03/04/2015 à 22h).
- 4) Global transit, [www.global-transit.net](http://www.global-transit.net) (Consulté le 03/04/2015 à 09h).
- 5) La douane française, [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr) (Consulté le 20/02/2015 à 15h).
- 6) Logistique conseil, [www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org) (Consulté le 23/01/2015 à 11h).
- 7) Logistique, [www.logistique.in2p3.fr](http://www.logistique.in2p3.fr) (Consulté le 18/03/2015 à 16h).
- 8) MTA, [www.mta.dz](http://www.mta.dz) (Consulté le 20/03/2015 à 10h).
- 9) RRA, [www.rra.gov.rw.fr](http://www.rra.gov.rw.fr) (Consulté le 17/03/2015 à 20h).
- 10) Sometral, [www.sometral.com](http://www.sometral.com) (Consulté le 02/04/2015 à 14h).
- 11) Statistics explained, [www.ec.europa.eu.fr](http://www.ec.europa.eu.fr) (Consulté le 01/03/2015 à 15h).
- 12) Tiba Groupe, [www.tibagroup.dz](http://www.tibagroup.dz) (Consulté le 02/04/2015 à 13h).
- 13) Universal transit, [www.universal-transit.com](http://www.universal-transit.com) (Consulté le 02/04/2015 à 16h).
- 14) Wikipédia, [www.wikipédia.com](http://www.wikipédia.com) (Consulté le 21/01/2015 à 14h).

### **Autres :**

- 1) Code de commerce algérien.
- 2) Code de douane algérienne.

# **Annexes**

Annexe N°1 : Le Spécimen

(Recto)

Bureau des douanes de : .....

MANDAT DU COMMISSIONNAIRE EN DOUANES

I. - Cadre réservé au mandant

Le soussigné ou la soussignée

..... NIF : ..... (1)

Représenté(e) par..... (2)

Agissant légalement en qualité de ..... (3) (5)

Ou

Dûment habilité par ..... (4) (5)

A. DONNE POUVOIR AU MANDATAIRE DESIGNE AU CADRE I

- De le (la) représenter auprès de l'administration des douanes, d'accomplir toute formalité intéressant la douane et de signer (5)
- Toutes déclarations et documents d'accompagnement sous tous régimes douaniers (5)
- Toutes soumissions garanties et actes cautionnés (5)
- Tous actes de nature contentieuse (procès-verbal, transaction, soumission, mainlevée) (5)
- D'utiliser
- Son crédit d'enlèvement cautionné (5)
- Ses autres garanties et cautionnements mis en place (5)
- D'acquitter le montant des seuls droits et taxes afférents aux déclarations et actes visés ci-dessus(5)
- D'acquitter le montant des droits et taxes et pénalités afférents aux déclarations et actes visés ci-dessus (5)
- De signer toutes obligations cautionnées souscrites en règlement des droits et taxes, qu'elles qu'en soient la nature et la détermination (5)

B. VALIDITE DU MANDAT

Le présent mandat

Mis en place (6)

Annulant et remplaçant celui enregistré le ..... sous le n°..... prend effet à la date de son acceptation par le receveur régional des douanes. Il reste valable jusqu'à la réception par le receveur des douanes d'un avis de résiliation adressé par lettre recommandée avec accusé de réception. Cet avis de résiliation deviendra effectif huit (8) jours francs après sa réception par le receveur des douanes.

Le présent mandat est valable dans le ressort du bureau des douanes de ..... (5)

Fait à ..... , le .....

Le mandant

(Verso)

**II. - Cadre réservé au mandataire**

Nous soussigné mandataire, dont les noms sont indiqués aux cadres A ou B ci-dessous.

Numéro d'agrément : NIF : (1)

**Cadre A - MANDATAIRE PERSONNE MORALE**

Nom ou raison sociale et adresse

Représenté par (2)

Agissant légalement en qualité de (3)

Ou

Dûment habilité par ..... (4)

Nom du mandataire Prénom Signature

.....

**Cadre B - PERSONNE PHYSIQUE**

Nom du mandataire Prénom Signature

.....

1° Acceptons le présent mandat dans tous les éléments ;

2° Déclarons avoir pris connaissance des dispositions :

- Des articles 306 et 307 du code des douanes rendant les signataires des déclarations pénalement responsables des diverses irrégularités susceptibles d'être relevées dans lesdites déclarations ;
- De l'article 78 du code des douanes et nous engageons à présenter le mandat de représentation (présent ou autre) à toute réquisition du service des douanes.
- De l'article 105 du code des douanes et reconnaissons, en représentation indirecte, être débiteur de la dette douanière.

3° Nous engageons à informer l'administration des douanes de toute irrégularité dans les documents de dédouanement fournis par le mandant.

Fait à ..... Le .....

**Le mandataire**



Accepté le .....

Numéro d'enregistrement


.....

**Le receveur des douanes**

## Annexe N°2 : Certificat de conformité.

	<b>V E R I T A L</b> SOCIETE DE CONTROLE TECHNIQUE LA DIVISION CONTROLE QUALITE ZONE D'ACTIVITE KAIDI H BORDJ EL KIFFAN - ALGER - Tel/Fax : 021 21 44 23 / 87
	<b>CERTIFICAT DE CONFORMITE</b> <b>N°04 /DCQ/ 2010</b>
<u>Produit</u>	: LUMINAIRES ( REGLETTES ELECTRIQUES)
<u>Degré de protection</u>	: IP 20
<u>Fabricant</u>	: ALGER LUMIERE 04 RUE DE LA MAIRIE BP 04 FOUKA TIPAZA
<u>Dates d'inspection</u>	: DU 02/11/2009 AU 27 /12/2009
<u>Référentiel</u>	: NF EN 60598-1
<p>SUITE AUX RESULTATS DES DIFFERENTS TESTS ET ESSAIS REALISES, NOUS DECLARONS LES LUMINAIRES CONFORMES À LA NORME EN NF 60598-1</p>	
<p>Fait à Alger le 03/01/2010 DIVISION CONTROLE QUALITE</p> 	

Annexe N°3 : Le connaissement.

CONNAISSEMENT DE TRANSPORT COMBINE N°				
Chargeur		 <p>SOCIETE NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX</p> <p>SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 138.450.000 F SIÈGE SOCIAL : 16, AVENUE MATIGNON - 75008 PARIS REGISTRE DU COMMERCE PARIS B 542 110 481</p> <p>Reçu pour expédition en état et conditionnement apparemment bons (sauf ce qui peut être inscrit ci-dessous) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ..... conteneur (s) remis fermé (s) et plombé (s) et déclaré (s) par l'expéditeur contenir les marchandises ci-dessous indiquées (1)</li> <li>— les marchandises indiquées ci-dessous.</li> </ul> <p>La remise de la marchandise à la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux et la déclaration faite par l'expéditeur de cette marchandise sur le présent connaissement valent acceptation de sa part des clauses figurant au verso, même en l'absence de sa signature.</p> <p>Le présent connaissement a été établi en un nombre d'exemplaires négociables précisé ci-dessous, l'un des exemplaires négociables étant accompli, l'autre est ou les autres sont de nulle valeur.</p> <p style="text-align: right;">N° 60 (F) IMP JANVARY 93 LES LILAS</p>		
Destinataire				
<u>CONNAISSEMENT "CONTENEURS"</u>				
ou à son Ordre				
à notifier à				
	Lieu de prise en charge			
Navire prévu	Port de chargement			
Port de déchargement	Lieu de livraison	Fret payable à	Nbre de Connaissements :	
Marques, Numéros	nombre, genre des colis	Désignation des marchandises déclarées par le Chargeur	Poids des Marchandises	Volume des Marchandises

## Annexe N°4 : Certificat de contrôle qualité.

**INSPECTION AUTOMOBILE**

EXEMPLAIRE CLIENT

<b>RAPPORT de CONTROLE de QUALITE pour AUTOCAR</b>
--

1. Informations générales (1)
  - 1.1. Nom et adresse de détenteur de l'autocar :  
.....  
.....
  - 1.2. N° d'immatriculation : .....
  - 1.3. N° de châssis : .....
  - 1.4. Marque du véhicule : .....  
Type (suivant procès-verbal d'agrément) : .....  
Numéro du procès-verbal d'agrément : .....
  - 1.5. Date de la 1ère mise en circulation : .....
  - 1.6. Nombre de places maximum (suivant le certificat de visite) : .....
  
2. Etat d'entretien de l'autocar
  - 2.1. Extérieur  bon  non satisfaisant
  - 2.2. Intérieur  bon  non satisfaisant
  - 2.3. Propreté  bonne  non satisfaisante
  
3. Catégorie de l'autocar
  - 3.1.  1 configuration  2 configurations  2 classes à bord
  - 3.2. L'autocar répond aux conditions dans les configurations suivantes :
 

<input type="checkbox"/> 1 étoile	★	→	pour	.....	places
<input type="checkbox"/> 2 étoiles	★★	→	pour	.....	places
<input type="checkbox"/> 3 étoiles	★★★	→	pour	.....	places
<input type="checkbox"/> 4 étoiles	★★★★	→	pour	.....	places
  - 3.3. L'autocar ne répond aux conditions d'aucune catégorie :
  
4. Options
  - 4.1. Réfrigération
  - 4.2. Restauration à bord
  - 4.3. Vestiaire
  - 4.4. Air conditionné
  - 4.5. Vidéo
  - 4.6. WC/Lavabo
  - 4.7. Téléphone

(1) cette rubrique doit être complétée au préalable par l'entrepreneur de transports.

Lieu et date : .....

Valable jusqu'au : .....

Sceau et signature :

## Annexe N°5 : Certificat d'origine.

1. Expéditeur (nom, adresse, pays de l'exportateur)		N° de référence <b>SYSTÈME GÉNÉRALISÉ DE PRÉFÉRENCES</b> <b>CERTIFICAT D'ORIGINE</b> (Déclaration et certificat) <b>FORMULE A</b>			
2. Destinataire (nom, adresse, pays)		Délivré en..... (pays) Lisez les instructions qui suivent.			
3. Moyen de transport et itinéraire (si connus)		4. Pour usage officiel			
5. N° d'ordre	6. Marques et numéros des colis	7. Nombre et type de colis : description des marchandises	8. Critère d'origine (Lisez les instructions qui suivent.)	9. Poids brut ou quantité	10. N° et date de la facture
<b>11. Certificat</b>  Il est certifié, sur la base du contrôle effectué, que la déclaration de l'exportateur est exacte.          ..... Lieu et date, signature et timbre de l'autorité délivrant le certificat		<b>12. Déclaration de l'exportateur</b>  Le soussigné déclare que les mentions et indications ci-dessus sont exactes, que toutes ces marchandises ont été produites en  ..... (nom du pays)  et qu'elles remplissent les conditions d'origine requises par le Système généralisé de préférences pour être exportées à destination de  ..... (nom du pays importateur)  ..... Lieu et date, signature du signataire habilité			

## Annexe N°6 : Facture commerciale.

COMMERCIAL INVOICE FACTURE COMMERCIALE						
Date of Exportation Date de l'exportation	Invoice Number Numéro de facture	Export References Renseignements sur l'expédition		Related Parties - Parties lié Yes _____ No _____ Oui _____ Non _____		
Shipper/Exporter (complete name and address) Expéditeur/Exportateur (nom et adresse)		Consignee (complete name and address) Destinataire (nom et adresse)		Tax I.D. Number No. d'identification aux fins de l'impôt		
Country of Export/Pays d'export		Terms of Sale condition de l'achat		Currency of Sale Devise de l'achat		
Country of Manufacture Pays de Fabrication		Importer (if other than consignee) Acheteur (si différent du destinataire)				
Country of Ultimate Destination Pays de destination finale						
International Air Waybill Number Numéro de lettre du transport aérien internationale		(NOTE: All shipments must be accompanied by a ICS Worldwide™ Waybill. Toutes les expéditions doivent être accompagnées par un bordereaux ICS Worldwide™.)				
Marks & No.'s, No. of Pkg.'s, Type of Packaging, Full Description of Goods Marques et numéros, No. de colis, Type d'emball., Description de marchandise	Quantity Quantité	Unit of Measure Unité de mesure	Weight Poids (kg)	Unit Value Valeur par unité	Total Value Valeur total	
Total Number of Packages Montant total de colis		Total Weight Poids brut		Check one: F.O.B. _____ C&F _____ CIF _____		
These commodities, technology or software were exported from Canada in accordance with the Export Administration Regulations. Diversion contrary to Canadian law prohibited.  It is hereby certified that this invoice shows the actual price of the goods described, that that no other invoice has been issued, and that all particulars are true and correct.				Packing Costs Frais d'emballage		
				Freight Costs Frais de transport		
				Insurance Costs Frais d'assurance		
				Other Costs Autre Frais		
				Total Invoice Value Montant total de la facture		
SIGNATURE _____		TITLE - TITRE _____		DATE _____		



Annexe N°8 : Entretien.

## Entretien

**Question 1 : Présentez-vous ?**

.....  
.....  
.....

**Question 2 : Pouvez vous nous présenter DACIMEX ?**

.....  
.....  
.....  
.....

**Question 3 : En quoi consiste essentiellement la tâche de DACIMEX ?**

.....  
.....  
.....

**Question 4 : Comment le transitaire influence-t-il sur l'importation ?**

.....  
.....  
.....  
.....

**Question 5 : Quels sont les problèmes rencontrés au niveau du port ?**

- 1).....
- 2).....
- 3).....
- 4).....

**Question 6 : Pouvez vous nous présenter la douane Algérienne ?**

.....  
.....  
.....

**Question 7 : Quel est son rôle ?**

.....  
.....  
.....

**Question 8 : Quelle est la relation qui vous lie à la douane ?**

.....  
.....  
.....

**Question 9 : Quels sont les problèmes rencontrés au niveau de la douane ?**

- 1).....
- 2).....
- 3).....
- 4).....

**Question 10 : Que pouvez-vous nous dire à propos des procédures de dédouanement à l'importation?**

.....  
.....  
.....

**Question 11 : Est-ce que ces procédures changent ?**

- OUI
- NON

**Question 12 : Si oui, en quoi consiste exactement le changement des procédures de dédouanement à l'importation?**

- 1).....
- 2).....
- 3).....
- 4).....

**Question 13 : Quel est l'intervalle de ces modifications ?**

.....  
.....  
.....

**Question 14 : Quels sont les facteurs qui mènent au changement de procédures de dédouanement?**

.....  
.....  
.....

**Question 15 : Par quel moyen vous prenez connaissance des changements ?**

.....  
.....  
.....

**Question 16 : Quel est l'impact de ces changements sur l'économie Algérienne ?**

.....  
.....  
.....  
.....

**Question 17 : Quel est l'impact de ce changement sur DACIMEX ?**

.....  
.....  
.....

**Question 18 : Quels sont les inconvénients de changement sur DACIMEX?**

.....  
.....  
.....

**Question 19 : Que pouvez-vous nous dire à propos de ce changement ?**

.....  
.....  
.....  
.....

# Table des matières

	<b>Page</b>
Dédicaces	
Résumé	
ملخص	
Abstract	
Remerciements	
Liste des tableaux	
Liste des abréviations	
Le sommaire	
Introduction générale.....	2
Chapitre 1 : Univers conceptuel du transport maritime.....	5
Section 1 : Définition et historique du transport maritime.....	5
I-1-1- Définition du transport maritime.....	5
I-1-1-1- Différents concepts liés au transport maritime.....	5
I-1-1-2- Les grandes catégories du transport maritime.....	6
I-1-1-3- Les grandes catégories de navires.....	7
I-1-2- Historique du transport maritime.....	7
I-1-2-1- Dans le monde.....	7
I-1-2-1-1- Evolution de trafic maritime internationale.....	7
I-1-2-1-2- Transport maritime « Convention de Bruxelles et règles de Hambourg ».....	8
I-1-2-2- Dans l'Union Européen.....	8
I-1-2-3- En Afrique.....	10
I-1-2-4- En Algérie.....	11
I-1-2-4-1- Le trafic maritime de marchandises.....	11
I-1-2-4-2- Le volume de l'offre et de la demande nationale en matière de transport maritime des marchandises.....	12
I-1-2-4-3- Les moyens de transport maritime en Algérie.....	13
I-1-2-4-4- Caractères principaux du Code Maritime Algérien.....	14
Section2 : La tarification du transport maritime.....	14
I-2-1- Les principes de la tarification du transport maritime international.....	15
I-2-1-1- Le mode conventionnel.....	15
I-2-1-2- Le mode forfait (box rate).....	15
I-2-1-3- Les correctifs.....	16

I-2-1-4- La règle du "payant pour".....	16
I-2-2- Les suppléments du fret.....	16
I-2-2-1- La question des surestaries (en matière de marchandise conteneurisée).....	17
I-2-2-1-1- La thèse du supplément de fret.....	17
I-2-2-1-2- La thèse indemnitaire.....	17
I-2-2-2- Les surcharges.....	17
I-2-2-2-1- Les frais supplémentaires permanents.....	17
I-2-2-2-2- Les frais supplémentaires temporaires.....	18
I-2-2-2-3- Les frais annexes.....	18
I-2-2-2-4- Débours.....	18
Section3 : Les Différents Contrats et documents De Transport Maritime.....	19
I-3-1- Les différents Contrats de transport maritime.....	19
I-3-1-1- Le contrat de transport de marchandise.....	20
I-3-1-1-1- Les parties du contrat de transport.....	20
I-3-1-1-2- Obligations des parties du contrat de transport.....	20
I-3-1-2- Le contrat d'affrètement.....	22
I-3-1-2-1- Les types d'affrètements.....	22
I-3-1-2-2- Les obligations de fréteur et d'affréteur.....	23
I-3-2- Les différents documents de transport maritime.....	24
I-3-2-1- Le connaissement.....	24
I-3-2-1-1- L'émission du connaissement maritime.....	25
I-3-2-1-2- Contenu du connaissement maritime.....	26
I-3-2-1-3- Les formes du connaissement.....	26
I-3-2-2- La charte partie.....	28
I-3-2-3- Le connaissement de groupage.....	29
I-3-2-4- Connaissement direct.....	29
I-3-2-5- Connaissement net (clean bill of lading).....	29
I-3-2-6- L'avis d'arrivée.....	29
Chapitre 2 : Processus d'une opération de dédouanement et de transit.....	31
Section1 : Processus d'une opération de dédouanement.....	31
II-1-1- Approche théorique sur la douane.....	31
II-1-1-1- Les définitions de la douane.....	31
II-1-1-2- Les missions de la douane.....	32
II-1-1-2-1- La mission fiscale.....	32

II-1-1-2-2- La mission économique.....	33
II-1-1-2-3- La mission sécuritaire.....	33
II-1-1-3- Champ d'application de la loi douanière.....	33
II-1-1-3-1- Le rayon des douanes.....	33
II-1-1-3-2- Les zones franches.....	33
II-1-1-4- Les moyens juridiques d'action de la douane.....	34
II-1-2- Les procédures de dédouanement.....	34
II-1-2-1- Les procédures manuelles de dédouanement.....	34
II-1-2-1-1- La déclaration des marchandises.....	35
II-1-2-1-2- La présentation des marchandises en douane.....	36
II-1-2-1-3- Evaluation et paiement de la dette douanière.....	37
II-1-2-2- Les nouvelles procédures de dédouanement.....	38
II-1-2-2-1- La procédure de droit commun.....	38
II-1-2-2-2- La procédure simplifiée de dédouanement.....	38
II-1-3- Les régimes douaniers.....	39
II-1-3-1- Définition.....	39
II-1-3-2- Les types de régimes douaniers.....	40
II-1-3-2-1- Les régimes définitifs.....	40
II-1-3-2-2- Les régimes de transit.....	40
II-1-3-2-3- Les régimes d'entreposage.....	40
II-1-3-2-4- Les régimes d'utilisation des marchandises.....	41
II-1-3-2-5- Les régimes de transformation.....	41
Section2 : Aspect général sur le transit.....	42
II-2-1- Le transit.....	42
II-2-1-1- Définition du transit.....	42
II-2-1-2- Les types de transit.....	43
II-2-1-3- Les opérations de transit.....	44
II-2-1-3-1- A l'importation.....	44
II-2-1-3-2- A l'exportation.....	44
II-2-1-4- Ordre de transit.....	44
II-2-1-5- Les exigences d'une garantie de transit.....	45
II-2-1-5-1- Les formes de la garantie de transit.....	45
II-2-1-5-2- Les types de la garantie de transit.....	45
II-2-2- Le transitaire.....	46

II-2-2-1- Définition.....	46
II-2-2-2- Les principaux types de transitaires.....	46
II-2-2-2-1- Selon le type de responsabilité.....	46
II-2-2-2-2- Selon les activités.....	47
II-2-2-3- Les diligences de transitaire.....	48
II-2-2-3-1- Les obligations générales tirées du mandat.....	48
II-2-2-3-2- Les obligations du transitaire dans le cadre de transit.....	49
II-2-2-4- Les différentes activités de transitaire.....	49
II-2-2-4-1- Activités « matière grise ».....	49
II-2-2-4-2- Activités physiques à l'exportation et à l'importation.....	49
II-2-2-4-3- Activités administratives.....	50
II-2-2-4-4- Activités financières.....	50
II-2-2-5- Distinction entre transitaire et commissionnaire de transport.....	50
Chapitre 3 : Présentation du secteur d'activité et la structure d'accueil.....	53
Section1 : Le transit en Algérie.....	53
III-1-1- Bref historique.....	53
III-1-1-1- Délais de transit.....	55
III-1-2- Les transitaires Algériens.....	55
III-1-2-1- Classement des meilleurs transitaires en Algérie.....	55
III-1-2-1-1- MTA (ex SONATMAG).....	56
III-1-2-1-2- UNIVERSAL Transit.....	56
III-1-2-1-3- FILTRANS Transit.....	57
III-1-2-1-4- TIBA Transit Algérie.....	58
III-1-2-1-5- SOMETRAL Transit.....	58
III-1-2-1-6- Global Transit.....	59
III-1-3- Les principaux événements concernant le transit durant les dernières années.....	59
III-1-3-1- Le métier de transitaire n'est pas une fonction réglementée (octobre 2008)....	59
III-1-3-2- Le nouveau décret concernant la profession des transitaires (Janvier 2009) ...	60
III-1-3-3- Evolution du transit portuaire (Octobre 2011).....	60
III-1-3-4- Les nouvelles normes du transit temporaire (Janvier 2014).....	61
III-1-3-5- La suspension des agréments de commissionnaire en douane (Janvier 2015)..	61
Section2 : Présentation de L'entreprise DACIMEX.....	62
III-2-1- Présentation, Activités et objectifs.....	62
III-2-1-1- Présentation.....	62

III-2-1-2- Activités.....	63
III-2-1-2-1- Le transit.....	64
III-2-1-2-2- Le transport.....	64
III-2-1-3- Objectifs.....	64
III-2-1-3-1- Les objectifs primaires.....	64
III-2-1-3-2- Les objectifs secondaires.....	64
III-2-2- Organisation de l'entreprise.....	65
III-2-2-1- Organigramme.....	65
III-2-2-2- Rôle de chaque cellule.....	65
III-2-2-2-1- Le commissionnaire en douane (patron).....	65
III-2-2-2-2- Le chef déclarant.....	66
III-2-2-2-3- Le comptable.....	66
III-2-3- Evolution des affaires de DACIMEX.....	67
III-2-3-1- Les principaux clients de DACIMEX.....	67
III-2-3-2- Les principales affaires traitées par le transitaire DACIMEX.....	68
III-2-4- Environnement de l'entreprise.....	69
III-2-4-1- Organisation géographique.....	69
III-2-4-2- Les concurrents de DACIMEX.....	69
Chapitre 4 : L'impact de changement des procédures de dédouanement à l'importation sur l'entreprise DACIMEX.....	72
Section1 : Le dédouanement à l'importation au sein de l'entreprise DACIMEX.....	72
IV-1-1- Les étapes de dédouanement.....	72
IV-1-1-1- Le choix du client.....	72
IV-1-1-2- La réception du dossier.....	73
IV-1-1-3- Formalités au niveau des douanes.....	73
IV-1-1-4- Règlement au niveau du port.....	74
IV-1-2- Les documents exigés par l'entreprise DACIMEX pour le dédouanement.....	74
IV-1-2-1- Le spécimen.....	74
IV-1-2-2- Tarif douanier.....	74
IV-1-2-3- Certificat de conformité.....	74
IV-1-2-4- Connaissance.....	75
IV-1-2-5- Certificat Contrôle Qualité.....	75
IV-1-2-6- Certificat d'origine.....	75
IV-1-2-7- Facture commerciale.....	75

IV-1-2-8- Liste de colisage.....	75
IV-1-2-9- Certificat EUR1.....	75
Section2 : L'analyse de changement des procédures de dédouanement.....	76
IV-2-1- Les procédures classiques de dédouanement.....	76
IV-2-1-1- Circuit de dédouanement.....	76
IV-2-1-1-1- Conduit en douane.....	76
IV-2-1-1-2- Mise en douane.....	76
IV-2-1-1-3- La mise en magasin et en dépôt.....	76
IV-2-1-1-4- Dédouanement des marchandises.....	76
IV-2-1-2- Les différents contrôles douaniers.....	77
IV-2-1-2-1- Le contrôle immédiat.....	77
IV-2-1-2-2- Le contrôle différé.....	78
IV-2-1-2-3- Le contrôle à posteriori.....	78
IV-2-2- Les procédures modernes de dédouanement.....	78
IV-2-2-1- Le dédouanement à distance et les procédures de déclarations simplifiées.....	78
IV-2-2-1-1- Le dédouanement à distance.....	78
IV-2-2-1-2- Les procédures de déclaration simplifiées.....	79
IV-2-2-2- Opérateur économique agréé (OEA).....	81
IV-2-2-2-1- Définition.....	81
IV-2-2-2-2- Les conditions d'éligibilité au statut d'OEA.....	82
IV-2-2-2-3- Les facilitations accordées aux OEA.....	82
Section3 : Le déroulement de l'enquête.....	83
IV-3-1- La présentation de la méthodologie de recherche.....	83
IV-3-1-1- Le choix de l'étude.....	83
IV-3-1-2- Outil de recueil des données.....	84
IV-3-1-3- Elaboration des questions de l'entretien.....	85
IV-3-1-4- L'objectif de l'entretien.....	85
IV-3-2- Présentation et analyse des résultats de l'entretien.....	85
IV-3-3- Synthèse et recommandation.....	92
IV-3-3-1- Synthèse.....	92
IV-3-3-2- Recommandations.....	93
Conclusion générale.....	95
Bibliographie.....	97
Annexes.....	I-XII